

MARITIME SMÅARTIKLER

CHRISTIAN IV'S SKIBSKOMPAS

Fra et maritimt synspunkt er en af de største skatte i De danske kongers kronologiske samling på Rosenborg et skibskompass fra 1595, som efter tradition og indskrift har tilhørt »Danmarks sømandskonge« Christian IV. Udover at det i tidligere tid har været opbevaret på Kongens kunstkammer, hvorfra det i 1824 kom til Rosenborg, ved man faktisk så godt som intet om det trods dets pragt og sjældenhed.

Kompasset er et tørkompass, hvis rose i sin dup i centrum hviler på en pivot, en stålspids i bunden af en forgyldt sølvdåse med hængsellæg. I lågets inderside er graveret det danske rigsvåben med det oldenborgske våben som hjerteskjold, lagt over dannebrogts bjælkekors, som omgives af mindre felter i rækker, forestillende fra venstre til højre i øverste række våbenskjoldene for Danmark, Norge, de Goters og Venders; i anden række: unionens tre kroner, Gotland, Slesvig og Island; i tredje række under skjoldfoden: Holsten, Stormarn, Ditmarsken og Delmenhorst. Over kronen ses forkortelsen C.R. (=Christianus Rex, kong Christian), og under elefanten, der hænger i en bladkrans, læses årstallet 1595. På lågets overside er langs kanten indgraveret et kalendarium, en cirkel med årets måneder med inddeling i dage, samt en koncentrisk cirkel med dyrekredsens tolv himmeltegn. Endvidere ækvinoktiallinien (jævndøgns cirklen), stenbukkens og krebsens vendekreds og polcirklen, i hvilken en bevægelig viser er sat fast. Denne usædvanlige inddeling er forklaret af den tyske komphistoriker A. Schück i hans værk »Der Kompass« II (Hamburg 1915), s. 24, på følgende måde: »Lågets overside viser en del af astrolabiets indhold, nemlig himmelhvælvet stereografiske nordpolarprojektion med stenbukkens vendekreds som grænse, dyrekredsen, langs yderkanten et kalendarium med inddeling i 365 dage. De to kolurer (storcirkler, der skærer hinanden i verdenspolerne) er angivet, derimod mangler højdecirklerne og inddelingen i timer og himmelske huse. En radial viser er på hver side af ækvator, der her som dengang almindeligt kaldes æquinocialis, inddelt i op til 20° fra 5 til 5'. Alle indskrifter er på latin, og dyrekredsens tegn er alle gjort kendelige ved navn og figurer; hver grad og dag er betegnet, hver femte forsynet med tal«.

På selve dåsens yderside er de enkelte våbenskjolde fra rigsvåbnet indgraveret, dog med tilføjelse af Øsel og Femern.

Den cirkelrunde kompasskive (diam. 20.9 cm) er lavet af flere lag sammenklistret papir, og selve rosen er tegnet med blæk og bemalet med farver og guld. Der er ikke i yderkanten nogen 360° inddeling, men den er delt op i 32 streger. Syv af de otte hovedstreger har afvekslende brun og sort bundfarve, hvorpå i guld er tegnet forskelligt udførte renæssancearabesker. Den inderste cirkels blomstermotiv, en stiliseret rose, er i rødt, blåt, grønt og hvidt. Den traditionelle lilje udgør nordstregen, og øststregen er markeret ved et lille bladlignende ornament. Kompassets misvisning er angivet ved diskrete blækstreger. På skivens underside er de to magnet-stålpinde anbragt, bøjet så de tilsammen danner en rhombeformet figur. De er stadig magnetiske og viser mod nord. De er klistret fast med et stykke papir med aftryk af en mindre, mere forenklet, men meget harmonisk kompasrose, skåret i træ, skævt anbragt og lidt beklippet til venstre, øjensynlig et stykke kasseret makulatur. Det er muligvis den ældst bevarede kompasrose i Danmark.

Det vides ikke, hvilken maler, guldsmed og kompassmager der har udført det smukke kompas. Vi kender navnene på enkelte sejl-, flag- og kompassmagere i samtiden: Niels

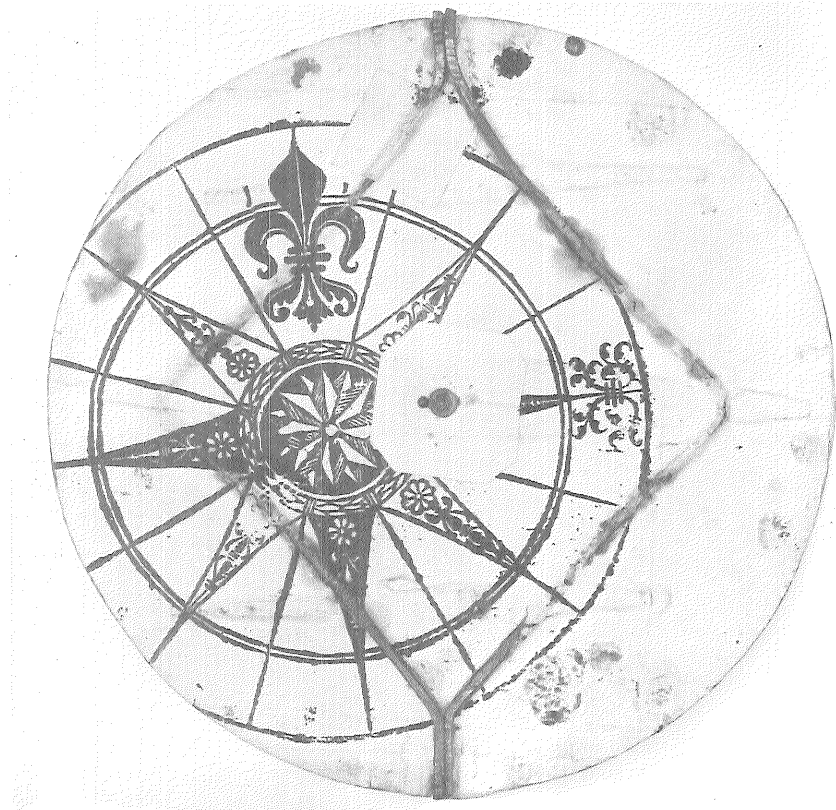


Christian IV's skibskompass fra 1595 i De danske kongers kronologiske samling på Rosenborg. Kompassrosen er anbragt i en forgyldt sølvdåse forsynet med indgravninger af det danske rigsvåben i lågets inderside og af provinsvåbenskjolde rundt om siden. Den håndmalede rose er benyttet som motiv for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners kompasplade 1980. - Fot. Rosenborg.

King Christian IV's ship's compass from 1595 in The Chronological Collection of the Danish Kings, Rosenborg Castle. The box is made of gilded silver with the Danish coat of arms engraved on the lid.

Sejlmager Simonsen, som 1591 udformede sejlmagernes lavsskrå, Jørgen Sejlægger (1598) på Holmen og Peder Olufsen eller Olsen (1607), men der har formodentlig været flere. Det er uvist om en af dem kan have lavet kompasset. Der er også den mulighed, at kompasset kan være fremstillet i udlandet. I efteråret 1595 foretog Christian således en rejse i Tyskland.

Der er næppe grund til at betvivle, at det kostbare stykke må have tilhørt Christian IV. Han var født 1577 og var altså i 1595 en 17-18 år gammel. Han blev erklæret myndig og kronet i 1596, men rigtigheden af forkortelsen C.R. kan vel forsvares, selv om der på den tid var tale om en fornynderregering. Hans interesse for søen og flåden var velkendt allerede da, og kompasset kan måske have været en gave fra en ham nærtstående person til brug for kommende søfarter. Allerede i 1591 foretog han en sørejse til hyldningen i Norge,



De rhombeformet sammensatte magnetpinde på kompasrosens underside er fastklisteret med et stykke makuleret papir, hvorpå der i træsnit ses aftryk af en smuk rose, muligvis den ældste, der er bevaret i Danmark. - Fot. Rosenborg.

The iron magnetic needles are fastened to the underside of the compass card with a piece of waste paper bearing a wood-cut print of an older compass card.

og i 1597 var han både på Gotland og i Norge, i 1598 atter i Norge, og i 1599 fulgte hans velkendte fart til Nordnorge som kaptajn Christian Frederiksen. Om kompasset har været egnet til praktisk brug ombord, er et andet spørgsmål. Forøvrigt kender vi andre nautiske genstande, der har tilhørt ham: admiralskärden (på Rosenborg) med passer og forskellige andre instrumenter i skeden, en skibslygte af sølv, en sekstant m.m.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har benyttet kompasrosen som motiv for sin kompasplatte 1980 og vil gerne takke lederen af samlingerne på Rosenborg, overinspektør, dr.phil. H.D. Schepelem, for tilladelsen dertil.

Med denne kongelige platte afsluttes den serie danske kompasplatter, som startede på D/S Øresunds initiativ i 1970 og senere blev overtaget af Venneselskabet. Serien har omfattet følgende platter:

år	kompasmager	tid
1970	Iver Jensen Borger, København	ca. 1785
1971	Ole Petersen Sandgaard, København	ca. 1750
1972	L.W. Clausen, København	1700-årene
1973	Rasmus Koch, København	1772
1974	Iver Jensen Borger, København	ca. 1770
1975	Christian Lystrup, København	ca. 1825
1976	F. Meyer, Glückstadt	1787
1977	Johan Philip Weilbach, København	ca. 1800
1978	Iver Jensen Borger, København	ca. 1760
1979	Peter Nielsen Brenøe, København	1750-65
1980	ukendt, København (?)	1595

Platterne (diam. 20,5 cm) er alle fremstillet på den Kongelige Porcelainsfabrik i originalens farver (op til 10 forskellige) og nummererede. Alle bærer de vidnesbyrd om danske sejl-, flag- og kompasmageres høje håndværksmæssige dygtighed i ældre tid og om danske grafikeres kunstneriske sans.

Henning Henningsen

CHRISTIAN IV'S SHIP'S COMPASS

Summary

One of the greatest maritime treasures in the chronological collection of the kings of Denmark in the castle of Rosenborg in Copenhagen is Christian IV's ship's compass. Made in 1595 it consists of a gilded silver box, engraved with the Danish coat of arms, and with an astrolabe and calendar on the lid. The hand-painted compass card is not graduated but is divided into thirty two points. Seven of the eight cardinal points are painted in brown and black and decorated with gold arabesques. The North point is a lily. The compass maker, artist and goldsmith responsible for this masterpiece are unknown. Christian IV, born 1577, made many sea voyages, and other nautical instruments of his are known.

The compass card is the motif of a plaque, the most recent in a series of Danish compass plaques, issued by the Friends of the Maritime Museum and produced by the Royal Copenhagen Porcelain Manufactory.

FAKTOR I ASIATISK KOMPAGNI SEVERIN KIERULF

I oktober 1979 modtog museet som testamentarisk gave et portræt i olie af faktor i Serampore (Frederiksnagore) i Bengalen, Severin Kierulf (1752-1834). Portrættet er usigneret, men tilskrives C.A. Jensen.

Kierulf, der var præstesøn fra Fyn, kom i 1777 til Bengalen, hvor han blev assistent ved faktoriet i Serampore. Fra 1788 til 1799 var han i Trankebar, hvor han i 1790 blev gift med den tyveårige Frederikke Humble. Fra 1799 til 1822 var Kierulf faktor i Serampore, fra 1812 førstefaktor. Faktorerne var de handelschefer, der i Asiatisk Kompagnis tjeneste stod for indkøb og salg af varer. Også privat drev Kierulf handel som medindehaver af firmaet Duntzfelt, Blom og Kierulf.

Efter 45 års ophold i Indien vendte Kierulf i 1822 tilbage til Danmark som passager på fregatskibet »Nymphen«, ført af hans søn Poul Severin Kierulf. Han tog ophold hos sin datter og svigersøn i København, og her døde han 1834. Bedstefaderens minde i familien var, at han ude i Indien havde fået maven ødelagt af den krydrede mad, og især lagde man skylden på de sure tamarindefrugter. Kierulf har glædet sig over et veldækket bord. Med sig hjem tog han blandt andet en række lågfade af svært sølv. Traditionen siger, at der oprindelig var syv. Af disse har museet for nogle år siden modtaget to varme-lågfade med dobbeltbund, desuden en punchebolle af ostindisk porcellæn tillige med en forholdsvis stor snus- eller tobaksæske af guld samt en guldknappet stok af manillarør. Når den ældre herre på maleriet ser lidt bidsk eller sur ud, skyldes det vel snarere manglende tænder end erindringen om tamarinderne.

Et mere gedigent minde end familietraditionen har Severin Kierulf sat sig ved gennem en række år i Serampore at optegne hændelser, begivenheder især af personalhistorisk art, fødsler, giftermål og dødsfald. Kierulf kalder de små hefter »periodiske annotationer«, og for hvert år er der da også gået måneder, uden at nogen begivenheder er blevet optegnet. Museet ejer fjorten optegnelsesbøger fra årene 1809-1822. De personalhistoriske oplysninger i hefterne er publiceret af Lorentz Bie i Personalhistorisk Tidsskrift 9.rk., bd. IV, 1931. Bie mangler dog heftet fra 1815. Han har udeladt de heller ikke talrige oplysninger, der fortæller om udenrigspolitiske begivenheder som den store kejser Napoleons død, skibsfarten og handelen på revieret (= sejlbart flodløb, i denne forbindelse Hughlifloden).

Kierulf begynder sine optegnelser med at fortælle om en besynderlig drøm »om et svært skib med mange åbne porte, grønmalet bund og dansk flag, der i opsejlingen her til stedet, Serampore, kærtrede og med ét forliste så totalt på en mig forekommende udløbende banke her fra stedet, at kølen straks kom i vejret, at ikke en eneste sjæl dermed blev reddet...«.

I adskillige år er de ret fåtallige oplysninger af ren personalhistorisk karakter. Man lægger mærke til et nært og tilsyneladende fredeligt samkvem med den engelske befolkning i Calcutta og de øvrige handelspladser ved floden, herunder også i Serampore. Når flere af Kierulfs sønner får engelske fornavne, er det kun et enkelt tegn på den engelske dominans. Krigen og den engelske opbringelse af danske skibe nævnes ikke med et ord. Men i 1815 sluttes freden i Kiel og den 15. december skriver Kierulf: »Det danske etablissement Frederiksnagore, bedre kendt under betegnelsen Serampore, der formedelst udbredte fjendtligheder imellem Danmark og England, blev taget i besiddelse af guvernementet på Calcutta den 28. januar 1808, atter tilbagegivet den danske regering dags dato, i hvilken anledning ved det engelske flags nedtagen blev fyret 21 kanonskud, og ved det danske flags ophejsen 27 kanonskud. - Og foruden andre festivelsler var hele byen brilliant illumineret om aftenen og nogle transparenter anbragte hist og her, blandt andre en over Det Danske Asiatiske Compagnis nye magasiner ved flagstænger, forestillende et dansk splitflag, hvorudi var anbragt en transparent af kompagniets våben.«.



Severin Kierulf (1752-1834), handelsmand og faktor i Asiatic Kompagnis tjeneste i Indien. Usigneret maleri, formodentlig af C.A. Jensen, udført efter 1822. Handels- og Søfartsmuseet.

Severin Kierulf, merchant and factor of the Danish Asiatic Company in India. Unsigned portrait, probably by C.A. Jensen, after 1822.

I 1817 skriver Kierulf: »Maj 12. Om morgenen forlod min søn søløjtnant Severin Kierulf og hans kone stedet, for efter få dages ophold på Calcutta, at gå ombord [på] det af ham kommanderede skib Nymphen, destineret København. - Maj 14. Brev fra min søn John Kierulf fra The Sand Heads af 8. hujus, forlod lodsens [dvs. og lodsens forlod] det ham

tildels tilhørende skib Flora, kaptn. Hammer, hvorudi han returnerer til sit for tiden værende opholdssted Manilla. - September 18. Fragtede på Det Danske Asiatiske Compagnis vegne 700 tons drægtighed, det danske Skib Frederik den Sjette, kaptn. Hans Jensen, i overensstemmelse med et af dags dato imellem mig S. Kierulf på kompagniets vegne og nævnte kaptn. Jensen på egne og medrederes vegne oprettet certeparti.«

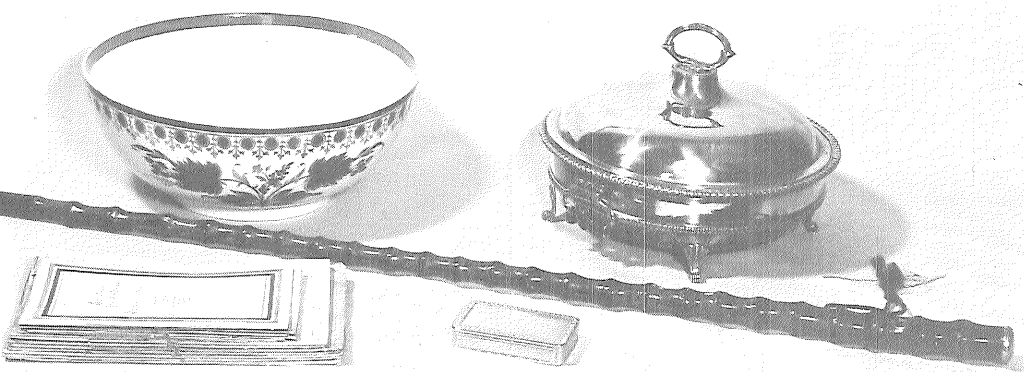
Efter Napoleonskrigene sendte Asiatick Kompagni ikke mange skibe til Indien, og gennem adskillige år havde Kierulf i gennemsnit halvandet skib om året at befragte. Han blev kompagniets sidste egentlige faktor. Kierulfs væsentligste arbejdsindsats lagde han som handelsmand og bogholder i sit private firma, hvis varer blev transporteret frem og tilbage på to årlige rejser af skibet »Nymphen«, 150 clstr., ført af Poul Severin Kierulf. Denne var egentlig søløjtnant, men trådte uden for nummer og fik som indvåner i Frederiksnagore tilladelse til at føre skibet, som han blev partreder af i 1817. For 1818 hører vi, at ladningen består af jern, brædder m.m. (St.A. Kbh. prot. pap.). Skibet går også i kystfart i Indien og får i 1818 latinsk pas som hjemskrevet i Frederiksnagore.

1818 »Januar 4. Ekspederede endelig det i Bengalen udredede danske skib Frederik den Sjette, kaptajn Hans Jensen, der hjemfører Det Danske Asiatiske Compagnis dér ved mig indladte varer imod erlæggende fragt efter afleveringen i København beløbende ifølge tvende specielle fakturaer af 4. og 31. f[orrigge] m[åned] [her en række kryptiske forkortelser]. - August 27. Modtog mine breve udbragt fra København med det danske skib Henriette, kaptajn Hendrick Duntzfelt, der i disse dage er ankommet i revieret. - Sept. 8. Modtog mine breve udbragte fra København med det danske skib Nymphen, kaptajn Poul Severin Kierulf, der kom til anker ved Calcutta i går. Med denne lejlighed udkom min søn William Duntzfelt Kierulf.« William Kierulf havde meldt sig som kornet til det engelske 22. regiment for lette dragoner, så han drog videre til Bangalore.

1819. Den 22. januar forlod »Nymphen« Hughli-revieret for at gå tilbage til København. - For 29. april skriver Kierulf: »Blev underrettet om Det Danske Asiatiske Compagnis skib Kronprindsessen, kapt. S.W. Ørgaards ankomst i revieret og allerede ved Diamond Harbour. - Maj 1. Ankom her til stedet kapt. S.W. Ørgaard, tilligemed den i hans førende skib Kronprindsessen udkomne negociéassistent Herr A. Berg, medbringende direktionens depeche med nævnte lejlighed, dateret Kbhvn. 19de november f.a. - Maj 8. I går aftes silde opkom her til stedet kaptn. Carl Frederich Smith, overstyrmand med kompagniets skib Kronprindsessen, meget syg og elendig af vattersot og astma og døde denne dags morgen omtrent klokken 6 i kaptn. Wickedes hus. - Maj 9. Om morgenen døde på Calcutta Herr John Christian Waage, supercargo med det fra København udsendte partikulære skib Frederick, kapt. A. Amunson [Amon Amonsens] - efter Calcutta blade kuns 26 år gammel«. Disse to sidste meddelelser er også publiceret af Bie.

1820. Den 20. februar ankom kaptajn Kierulf med »Nymphen« igen til revieret og gik op til Calcutta, hvor skibet lå til det afsejlede d. 10. april. - Den 26. december erfarede Kierulf om opløbet i Manilla den 9. og 10. oktober og massakren på de indfødte, hvorunder de overfaldt og på den grusomste måde myrdede »vore meget agtede og yndede danske venner, de herrer Aquarius Schaffalitzky og John Duntzfelt«.

1821. »Februar 3. Om eftermiddagen opkom her til stedet min yngste søn John Palmer, udkommet fra København med det i revieret ankomne danske skib Antoinette, kaptajn Hendrick Duntzfelt. - August 11. Indløb den første efterretning her til stedet om forrige fransk kejser Napoleon Bonapartes dødelige afgang i sit fangenskab på øen St. Helena den 5. maj sidst om aftenen klokken 6. efter dagens blade af kræft i nogle dele af overlivet. Han var født i Ajaccio på Korsika den 15. august 1769, altså en alder af 52 år, 3 måneder og 10 dage. Således faldt denne talentfulde, denne i enhver henseende store mand, hvis heldedåd og berømmelige handlingers minde vil stedse leve. Hans ærefulde levnedsløb vil hans biografer ikke undlade at gøre efterverdenen bekendt med.«



Nogle af de personlige genstande, som Severin Kierulf 1822 bragte med hjem fra Indien, og som nu er skænket til Handels- og Søfartsmuseet som gave fra en af hans efterkommere, cand.jur. J. Fr. Gotschalk: en punchebolle af ostindisk porcellæn, et sølvvarmefad med låg, en guldknappet stok af manillarør samt en guldsnustobaksæske. Til venstre ses en stak hæfter med hans optegnelser, »Periodiske Annotationer« (1809-22).

Having spent 45 years in India Severin Kierulf returned to Denmark in 1822 and brought his personal belongings with him, among other things a porcelain punch bowl, a silver dish, a walking stick with gold knob and a gold snuff-box. In his notebooks (bottom left) he recorded memorable events between 1809 and 1822.

Den 30. august døde sønnen John Palmer, men måske allerede før denne tragiske begivenhed havde Kierulf besluttet at vende tilbage til København. Den 18. oktober indløb der efterretning om, at »Nymphen« var under indsejling i revieret ude ved øen Sangur. Skibet havde forladt København den 24. marts og havde på udrejsen anløbet Kristianssand, Madeira, Isle de France og Bencoolen (Benkoelen, Sumatra). Severin Kierulf gik ombord i Calcutta ved Coolie Bazar den 13. december, og den følgende dag om morgenen udnyttede man såvel ebbens som en favorabel nordlig vind til at komme et godt stykke ned ad revieret. Den 16. december kom kaptajn Kierulf ombord, og den 17. december beretter han, at skibet »om morgenen noget efter klokken 4 lettede og sejlede udefter, omtrent imellem kl. 8 og 9 passerede Sangur Island, [og] fortsatte videre udefter imod bankerne. Efter behørigt at have passeret samme, gik lodsens mr. Thomas Clarke fra borde kl. 3 om eftermiddagen, og skibet fortsatte vedblivende sin kurs sydefter«.

Månederne gik, hele februar lå man i havn på Isle de France, og herfra forløb hjemrejsen hverken værre eller bedre end farterne gjorde flest. Kun ved St. Helena kastede man atter anker for at tage vand ombord. Men vejen mellem Bengalen og Danmark var lang. Den 2. juli 1822 om morgenen klokken 6 passerede »Nymphen« Kronborg, og ved Københavns toldbod blev Severin Kierulf hentet af tre af sine seks børn og svigersønnen, grosserer Frederik Gotschalk, i hvis hus, »en prægtig bygning i Amaliegade under no. 122«, Kierulf efter opfordring tog ophold. Den 26. november 1822 gik kaptajn Kierulf atter ombord på »Nymphen«, der da allerede i flere dage havde ligget på reden klar til afsejling for Tranke-

bar og Bengalen. Men første station var Kristianssand, og hertil blev kaptajnen fulgt af flere familiemedlemmer. På rejsen Trankebar - Serampore samme vinter løb skibet på et sunket vrak og sank, men besætningen blev reddet. En mærkelig skæbne lader således Severin Kierulfs erindringer om årene i Serampore begynde og slutte med enhver sømands mareridt: skibet, der vender kølen i vejret og synker.

Hanne Poulsen

SEVERIN KIERULF, FACTOR OF THE DANISH ASIATIC COMPANY

Summary

For forty five years Severin Kierulf (1752-1834) was employed by the Danish Asiatic Company at its trading stations in India, first at Tranquebar on the coast of Coromandel, then, after 1799, as factor at Serampore in Bengal. In 1979 the Danish Maritime Museum acquired a portrait of Kierulf painted after his return home to Copenhagen in 1822. A couple of years ago some of his personal belongings were donated to the Museum: a gold-knobbed walking stick, a punch bowl of East India porcelain, two silver dishes with double bottom for hot water, of Indian workmanship, and a gold box for snuff or tobacco. In addition the Museum earlier acquired fourteen notebooks in which Kierulf had recorded events and happenings between 1809 and 1822, particularly those of biographical nature. In her article the writer deals briefly with those entries which concern trade and the severely limited shipping business. Apart from working for the company Kierulf had his own firm. On the 15th December 1815 he describes the end of the English occupation of Serampore, after the Treaty of Kiel, and how it was celebrated by the Danes.

FROKOST PÅ CHRISTIANSBORG FORT PÅ GULDKYSTEN 1843

De franskes konge, »borgerkongen« Louis-Philippe, der regerede 1830-48, havde foruden tre dejlige døtre fem raske sønner, alle begavede, elegante og smukke. Nummer tre i rækken, *François-Ferdinand-Philippe-Louis-Marie d'Orléans, Prince de Joinville* (1818-1900), var uden tvivl den mest fremragende. Foruden at være søofficer var han også en dygtig skribent og en fin kunstner. Vi har al mulig grund til at være glad for ham, idet vi skylder ham det eneste interiørbillede, vi har af noget dansk fort fra dansk tid, nemlig fra hovedfortet Christiansborg på Guldkysten, hvor guvernøren residerede.

Den unge prins foretog i 1842-43 en tur langs Vestafrikas kyst som kommanderende orlogskaptajn på sin fregat »La Belle-Poule« (60 kanoner) i spidsen for en lille eskadre. På fregatten havde han forøvrigt i 1840 hentet Napoleons aske hjem til Frankrig fra St. Helena. Nu ønskede han at lære de steder at kende, som i slavehandelens tid havde leveret så mange afrikanske slaver, og at se hvad man gjorde for at hindre de slavetransporter, der i smug stadig fandt sted.

Via Senegal kom han efter nytår 1843 til Liberia og gik derfra mod øst langs Peber-, Elfenbens- og Guldkysten. Her lå det ene europæiske fhv. slavefort ved siden af det andet, ialt over 30 på en forholdsvis kort kyststrækning, deriblandt de seks danske. Han besøgte først det hollandske hovedfort *Elmina*, grundlagt af portugiserne i 1482 som det ældste fort ved kysten. Han blev så modtaget af englænderne på deres hovedfort *Cape Coast Castle*, hvorfra han tog den lange tur op gennem regnskoven til ashantiernes hovedstad Kumasi - forøvrigt en ganske imponerende bedrift. Derpå nærmede han sig egnen omkring det nuværende Ghanas hovedstad Accra, hvor der nær hinanden lå tre forter: det



Edward Carstensen (1815-98), guvernør 1842-50 over de danske besiddelser på Guldkysten (Dansk Guinea). Portrætmaleri af Wilhelm Marstrand, ejet af direktør Steen Carstensen, København.

Edward Carstensen, from 1842 to 1850 governor of the Danish possession on the Gold Coast. He entertained the Prince de Joinville during his visit in 1843.

engelske *St. James* fort, det hollandske *Crèvecoeur* og det danske *Christiansborg*, som var det fornemste og største af dem.

Her residerede den sidste danske guvernør i Dansk Guinea, *Edward Carstensen* (1815-98), en ung og effektiv embedsmand og tillige en elegant verdensmand. Mærkeligt nok havde han ikke fået besked om prinsens ganske vist uofficielle rejse, før de franske skibe praktisk talt lå lige for næsen af ham. Han fortæller i sin dagbog »Noter mit Liv angaaende (1842-46)«, som Handels- og Søfartsmuseet ejer en afskrift af, følgende om besøget (i moderne retskrivning og med enkelte forklaringer i parentes):

»27. jan. 1843: Om morgenen erfarede jeg, at prinsen af Joinville havde været i Elmina og Cape Coast og agtede at gæste Christiansborg. Jeg lod straks uddele ordrer til at være færdig til at modtage Hans Højhed. Kl. 12 meldte konstabelen, at et stort skib havde kastet anker med dansk red, men langt ude. Harmattantågen (harmattanen er en tør vind, der i vintermånederne blæser ud fra land) hindrede os i at se skibet, før det kastede anker, og endda kunne man kun skimte det. Men det var tydeligt nok, at det var »la belle Poule«, thi en stor fregat med fransk flag kunne kun være den. Kl. 1 stødte kanoen fra land med mig. En salut af 21 skud affyredes og besvaredes med et lignende antal.

Jeg blev modtaget på »la belle Poule« af officererne og ført til prinsens kahyt. Han kom mig i møde på halvvejen. Vi gik ind i den højest smagfulde kahyt i lige flugt med dækket. Efter en tids samtale blev jeg inviteret til taffels. Prinsens adjutant (løjtn. Philippe-Victor Touchard) førte mig ind i prinsens sove- og toiletkabinetter, der indtog skibets agterspejl. Når man sad i de bløde, røde silkesofaer, havde man bagved sig de to krumholter i spejlet, som her gjorde tjeneste af prægtige vinduer, gennem hvilke en forfriskende kølighed trængte ind. Jeg lagde her min sabel og hat fra mig, og med en lånt søofficershue gik jeg på dækket, blev præsenteret rundt til officererne, cigarer tændtes, og alt var liv og munterhed. Jeg gik ned med doktoren for at drikke et glas absint med ham, medens officererne tog sig et bad i et af læsejlene.

Kl. 5 var taffel, alt prægtigt serveret på sølv, retterne udsøgte. Og hvilken taffelmusik! Jeg roste Bellinis »Elixir d'Amore«, og prinsen lod spille flere stykker deraf. Prinsens musikkorps på nogle og tyve musici, de fleste fra Elsass, er en foræring fra madame Adelaide, prinsens tante (prinsesse af Orléans, 1777-1847). Den skal koste 30.000 frs. om året.

Kl. 8 forlod jeg fregatten ret tilfreds med mit ophold på samme. Jeg traf en del herrer forsamlede i fortet, meget nysgerrige efter at erfare mine eventyr. Efter at jeg havde fortalt mine hændelser, gav jeg de nødvendige ordrer til prinsens modtagelse den følgende dag.

28. januar. Prinsen kom i land kl. 7. Jeg modtog ham på strandbredden. Hele Ussu (nu Ossu) bys mandskab, frimulatterne med trommer og flag og lange flinter (flintebøsser) gav en salve, og en levende geværild påfulgte. Til fortets port ledsagedes vi af trommelyd, råben og skyden. Alt havde et krigerisk anstrøg. Det franske flag vøjede ved siden af det danske, hilset af 21 skud. Champagne modtog prinsen ved indtrædelsen i fortets sal. Derefter så Hans Højhed fra batteriet negrene give en forestilling af deres måde at føre krig på. Mulatinderne indfandt sig til dans i fortets gård, og byens ældste kom i optog for at hilse.

Kl. 1 stort taffel. Prinsen sad ved min højre og kaptajn Lugeol på min venstre side. Til slutningen udbragte jeg en skål for Louis Philippe »et son illustre famille«. Prinsen takkede og udbragte kongen af Danmarks skål.

Kl. 2 kørte vi til fortet St. James i fire vogne. Prinsen og jeg kørte sammen. I St. James var der salut og champagne. Kl. 4 tilbage til Christiansborg.

Prinsen takkede for modtagelsen og inviterede mig ombord til sig til taffel tilligemed kommandant Topp (William Topp, engelsk købmand, var kommandant på St. James fort). Salut 21 skud og ombord. Her havde vi musik på dækket. Konversationen var levende. Prinsen viste mig de flinter, der var opfundne til tirailleur-tjenesten i Algier...

Kl. 8 forlod jeg skibet, fulgt af de franske officerers og prinsens bedste ønsker. Jeg forlod en forsamlings, i hvilken jeg i så kort tid havde fundet flere venner blandt mænd, langt ældre end jeg. Vi skiltes for måske aldrig at genses. Da vi stødte fra borde, lød signalerne til at lette anker. Prinsen begiver sig til Widah (i Dahomey på Slavekysten), Fernando Po, Gabon og Brasilien, hvor han vel frier til prinsesse Januaria (Joinville giftede sig ganske rigtigt 1. maj 1843 i Rio de Janeiro med prinsesse Francisca de Braganca, datter af kong Pedro I af Brasil. Han havde truffet hende i Rio i 1837. Januaria må vel hentyde til Rio de



Francois d'Orléans, Prince de Joinville, malet 21 år gammel som kaptajn af Franz Winterhalter 1839. - Efter Neptunia nr. 131 (1978).

Portrait of the Prince de Joinville as a Captain of the French Navy, 21 years old, 1839.

Janeiro, dvs. januar. Det kan nævnes, at deres eneste datter blev mor til prinsesse Marie af Orléans, gift med prins Valdemar af Danmark}.

Topp og jeg landede lykkeligt igennem brændingen, som frådende forfulgte den ilende kano. Et på stranden antændt bål viste os vejen. I fortet satte vi os atter til bords med det øvrige selskab, ikke så meget for at spise som for at tale om dagens begivenheder, - i sandhed underø for Guinea-kysten«.

Ja, Carstensen kunne med rette kalde det et under, for aldrig før havde nogen kongelig prins fra Europa besøgt disse spændende men usunde tropiske egne i det fjerne. Der er ikke tvivl om, at de to unge mænd, prinsen og guvernøren, straks var på bølgelængde, og

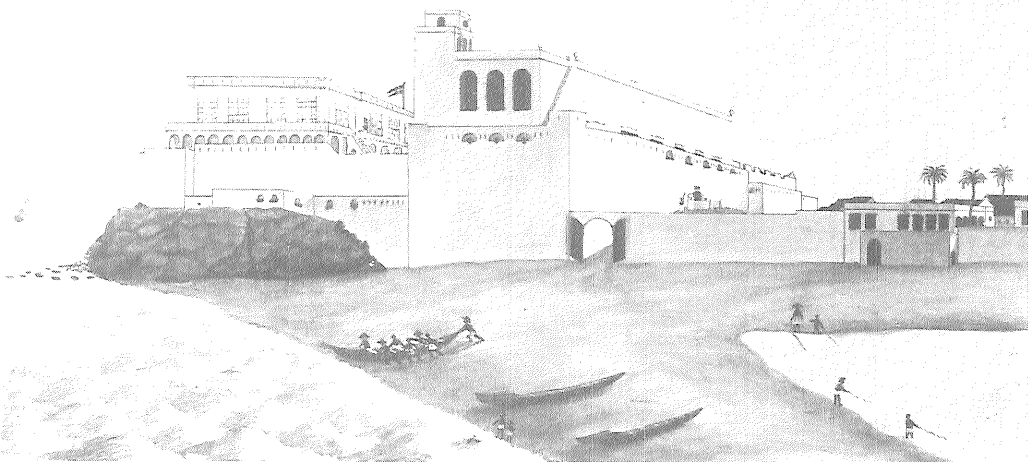
at prinsen har betroet sig til ham om sin unge kæreste i Rio. Han har også nydt det sælsomme, farverige skuespil, som han har givet den følgende levende beskrivelse af i sine erindringer. Hans beretning supplerer på en fornøjelig måde Carstensens tørre dagbog. Oversættelsen gengiver så godt som det er muligt prinsens malende sprog:

»Vi satte (efter Cape Coast Castle) kursen mod Accra, hvor der lå en anden gruppe forter, det hollandske Crèvecoeur (prinsen glemmer det engelske St. James fort, skønt han besøgte dette og ikke det ubetydelige Crèvecoeur) og det danske Christiansborg, hvis guvernør, et charmerende ungt menneske, kom og besøgte mig ombord. Da han ene mand lever iblandt de sorte (en mærkelig fejltagelse af prinsen), var han lykkelig over for et øjeblik at befinde sig mellem væsner fra hans egen dyrehave.

Næste dag gik vi i land i en kano, thi revlen (dvs. brændingen) er ondartet, og man advarede mig venligt men bestemt mod at holde armen ud og lade hånden glide gennem vandet. For et par dage siden havde en ulykkelig fransk matros, hvis hat var faldet i vandet, grebet efter denne, men en haj kom og snuppede hans arm og tog den med sig. Det var en advarsel for mig. Vi fløj hen over revlen i et spring uden uheld. I samme øjeblik som jeg betrådte stranden, lød der et forskrækkeligt skyderi. Det var en modtagelse efter landets skik, som man havde forberedt for mig. Mere end tre tusind indfødte omgav mig, mens de opførte en krigsdans. De var beklædt med Halsbånd af muslingskaller og havde ringe om arme og ben. Nogle havde hovedbeklædninger af dyreskind med en krans af kalkunfjer eller horn af guld i panden. Hele skaren skreg, drejede sig rundt, skød deres geværer af. De ældre trængtes om mig med deres dansende tjenere, som holdt umådelig store, farvestrålende solskærme over deres herrers hoved. Kvinderne var lige så ivrige som mændene og udførte de latterligste danse til lyden af 20-30 tam-tam'er, seks fod lange, store trommer. Alt var en øredøvende kattedemusik, en forunderlig løssluppenhed. Da jeg nærmede mig fortet, blev det i mængdens fantasi straks lavet om til at forestille et angreb. Den store kano på pladsen blev affyret, og jeg gjorde et triumfindtog mellem to geledder af soldater i røde danske uniformer. Intet kunne være mere malerisk.

Guvernøren gav os en pragtfuld frokost på europæisk facon i fortets store sal. Der var ikke andre afrikanere tilstede end betjeningen, men den savnede ikke lokal kolorit, idet den bestod af en snes unge negerpiger, udvalgt efter deres formers udadelige skønhed, som intet slør, ikke det allermindste, tildækkede. De vimsede omkring med assietter i hånden og hvide servietter over armen, uden mindste forlegenhed, thi sådan var landets dragt. Man kan bedst gøre sig et begreb om det, hvis man forestiller sig, at de broncekaryatider, som er opstillet omkring den nye opera (i Paris), var steget ned fra deres postamenter for at dele tallerkner rundt ved en stor middag i Paris. Disse frøkners hele koketteri bestod i opsætningen af deres uldne hår, klippet som en hæk på den mest fantastiske måde, og i finheden af deres lækre hud, der skinnede som satin, en blødhed som de opnår ved det daglige bad og indgødning af kroppen med fint sand. Desværre fjerner denne frotering ikke kropslugten. Jeg har aldrig kunnet udstå lugten af negre og negerinder, men jeg har kendt personer, som blev helt beruset af den, og som til trods for at deres helbred var ødelagt af den afrikanske feber, igen og igen bønfuldt om dog at måtte vende tilbage til deres tjeneste i Senegal og på kysten for at genopleve denne lugt. Man fortæller også, at den tiltrækker hajer, og at hvis en hvid bader sammen med en neger på steder, hvor der er hajer, tager disse først negeren. Jeg har selvfølgelig ikke udprøvet det.

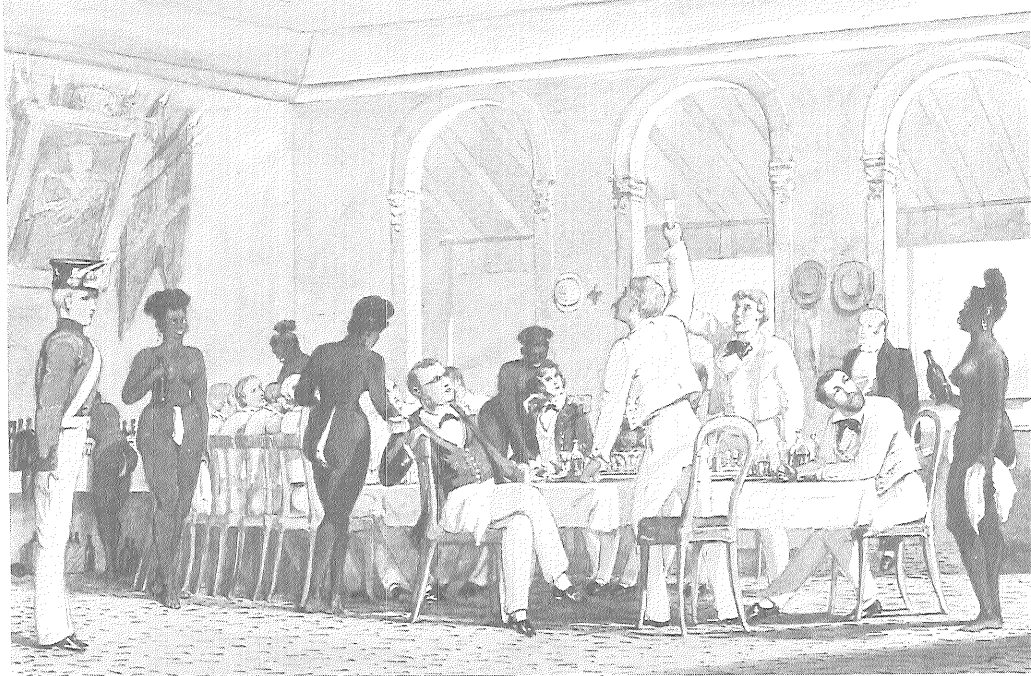
En glimrende og ganske uventet illustration til den interessante frokostberetning giver en akvarel, som prinsen personligt har tegnet (her gengivet i sort-hvidt). Han må vel have skitseret den ombord på vej til Widah, mens erindrungen endnu var frisk. Prinsen må have haft et i sandhed skarpt, næsten fotografisk øje, og derfor er denne fremstilling af repræsentationssalen for os meget værdifuld, fordi vi som nævnt ingen interiørbilleder har, hverken fra Christiansborg eller andre danske forter. At man så kan dokumentere den,



Det danske hovedfort Christiansborg på Guldkysten, set mod vest, beliggende på en klippekold ved kysten. Sydfløjen (t.v.) ud mod Guineabugten indeholdt foroven guvernørens privatbolig og derunder, omgivet af arkadebuer, repræsentationsrummene, bl.a. salen, hvor Carstensen trakteredede prinsen af Joinville. I østfløjen bag de tre vinduer fandtes kirken. Akvarel af ljt. J.V. Svedstrup omkr. 1847. Handels- og Søfartsmuseet.

Christiansborg, the main Danish fortress on the Gold Coast, seen from the east, ca. 1847. In the south-wing (left) was the residence of the governor and under it the staterooms where Carstensen entertained the Prince to lunch. Christiansborg Castle is now the seat of the Ghanaian government.

som det her er sket, er næsten et helt under. For endevæggen hænger kong Christian VIII's portræt i gulddramme med krone, omgivet af en fanetrofæ med danske splitflag. Under det ses anretterbordet med en hærskare af flasker, og vi bemærker de omtalte serverende skønheder, nødtørftigt beklædt med et diminutivt skamdække, men dog ikke helt nøgne, som prinsen fortæller (var de det måske alligevel i virkeligheden?). En meget stilfuldt udseende butler (t.h.) synes egentlig at falde lidt uden for miljøet. I dette passer langt bedre den ægte dansk udseende, unge vagthavende soldat i sin røde trøje og med »tjærebotten«, den store chakot, på hovedet. De mange danske og franske frokostgæster er klædt i hvidt tropetøj, bortset fra to i korrekte, men sikkert ubehagelig varme uniformer - temperaturen på kysten går sjældent under de 36° om dagen -, nemlig prinsen (med ryggen til arkadebuerne) og formentlig kaptajn Lugeol. Placeringen stemmer ganske vist ikke helt overens med Carstensens beskrivelse, men prinsen kan have skiftet lidt om på personerne, måske af kunstneriske grunde. Scenen forestiller skåledrikningen for de franskes konge og hans høje familie. Uden tvivl er den smukke unge mand (med ryggen til arkaderne), der løfter sit glas, guvernøren, som begejstret proponerer skålen. Den stående



Prinsen af Joinvilles akvarel, forestillende frokosten på Christiansborg 28. jan. 1843. Guvernøren (den stående, hvidklædte figur t.h.) proponerer en skål for Louis Philippe, de franskes konge og far til prinsen, som sidder i midten med ryggen til arkaderne. Billedet viser det eneste interiør, vi kender fra noget dansk fort. For endevæggen i den enkle, men fornemme sal hænger Christian VIII's portræt med flagtrofæer. Man ser de letpåkledte serveringsdamer, som omtales af prinsen.

The Prince de Joinville's watercolour of the lunch at Christiansborg, Jan. 28, 1843, - the only known interior picture from a Danish fort. The governor (standing on the right) proposes a toast to Louis Philippe, the King of the French and the father of the young Prince who is sitting in the centre with his back to the arcades.

mand i forgrunden kan vel ikke være nogen anden end kommandant Topp fra St. James fort. -

Carstensen forblev i Dansk Guinea indtil 1850, da Danmark solgte sine forter og dermed sine interesser på Guldkysten til englænderne for den billige udsalgspris af £ 10.000. Danskerne havde søgt at presse prisen op, idet de benyttede det franske besøg som mild pression og antydede, at franskmændene også var interesserede i at købe, - hvad de dog ikke var. Fra 1850 til 1957, da den selvstændige stat Ghana opstod, vagede Union Jack over Christiansborg, der fra 1900 var den engelske guvernørs hovedsæde, nu kaldet Christiansborg Castle, den ghanesiske regerings sæde, hvad det stadig er. Den oprindelige del står så temmelig uforandret endnu, som den var i dansk tid, men dog forsynet med ret omfattende tilbygninger, rummende regeringskontorer. Den store sal, hvori Carstensen modtog prinsen af Joinville, eksisterer endnu, omend temmelig rekonstrueret efter det voldsomme jordskælv i 1862, der ødelagde guvernørboligens to

etager og også kirken. Salen bruges til vigtige regeringshandling, bl.a. til højtidelige modtagelser af fremmede ambassadører.

Henning Henningsen

Handels- og Søfartsmuseet takker redaktionen af det af Les Amis des Musées de la Marine udgivne tidsskrift Neptunia: Capitaine de vaisseau Jacques Vichot og Commissaire en chef de la marine P. Dumas, for tilladelsen til at reproducere prinsen af Joinvilles akvarel fra frokosten. Den ejes af Monseigneur le Comte de Paris. Prinsens erindringer har været offentliggjort i Neptunia nr. 128-136 (Paris 1977-79). En artikel med omtale af Christiansborg og guvernør Carstensen vil fremkomme i Neptunia.

Ang. fortet kan henvises til min beskrivelse »Besøg på Guldkysten« i museets årbog 1970, 108 ff. - Carstensens officielle indberetning om besøget er trykt i prof., dr.phil. Georg Nørregårds bog »Guvernør Edward Carstensens indberetninger fra Guinea 1842-1850« (Kbh. 1964), 47 ff.

LUNCHEON AT CHRISTIANSBORG FORT ON THE GOLD COAST

Summary

In 1843 Francois, the young Prince de Joinville, son of Louis Philippe, citizen king of France, visited the west coast of Africa in command of the French naval frigate »La Belle Poule«. It was the first time a member of any royal family visited these parts. Amongst other places he visited Christiansborg, the main Danish fort on the Gold Coast, where he met the young Danish governor, Edward Carstensen. Both of them have left interesting accounts of their meeting, the picturesque appearance of the natives and the splendid luncheon which the governor gave in the staterooms of the fort. One result of their meeting was the water colour which the prince, no mean artist, painted of the occasion. It depicts the moment when the governor is proposing a lively toast for the French king and his exalted family. The water colour is of great value as it is, in fact, the only picture we have of the interior of a Danish fort in the tropics. Today Christiansborg Castle is the seat of the Ghanaian government.

»DEN BLÅ PETER« OG ANDRE AFSEJLINGSSIGNALER

Når mandskabet i ældre tid var mønstret til at sejle på et af kompagniskibene, eller officerer og gaster fra et orlogsskib var på landlov, var det nødvendigt, at skibet tydeligt gav til kende, når det skulle afsejle, så folkene kunne komme ombord. Dette kunne ske på flere forskellige måder.

Ret almindeligt har det vel fra gammel tid været at *lade trommen gå* i byens gader for at kalde mandskabet sammen. Således siger den hollandske statholder Maximilian i sit konvojartikeltbrev 1547, at de mønstrede folk ved »trommelslach« skulle begive sig til skibet. Gjorde de det ikke men blev i land, skulle de straffes på livet. Denne bestemmelse fandtes også som § 42 i de danske skibsartikler op i 1600-årene. I 1760 blev mandskabet,

3. Post.



Et blaåt Flag
fra Campagnen
med For. Mersejl
3 Mefan løs.

Da Generalen vil gaane under Sejl, lader han vaje et Blaåt-Flag fra Campagnen, samt giøre For. Mersejl og Mefan løs; Flag-Mændene giøre samme Signal, hvorpaa de som ligger under Binden først lætter Anker, og søger strax den Post som der bliver giort Seign for; Og paa det de des snarere kand komme under Sejl, haver en-

Et eksempel på det blå flag som afgangssignal i forbindelse med at foremerssejlet løsnedes, ser vi i Christian VI's trykte »Signal-Bog for Hans Kgl. Mayest.s Orlogs-Flode« 1743. Handels- og Søfartsmuseet.

King Christian VI's Signal-book for the Danish Fleet (1743) illustrates the use of a blue flag over the stern as a signal for departure. At the same time the foretopsail sheet was loosened.

der var mønstret på kinafareren »Dronning Juliane Marie«, ved trommer på alle gader i København kaldt til skibet. De der mødte én dag for sent, fik 27 slag tamp, var det to dage for sent: 3 x 27 slag, og de der kom endnu senere fik også tamp samt kom i fængsel ombord på vand og brød.

Umiddelbart før afsejlingen var det almindeligt brugt at affyre et *sejlskud*, som det kaldtes på dansk, eller *Abschiedsschuss* på tysk, for at kalde de sidste ombord.

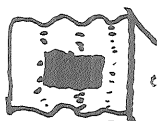
At lade et *særligt flag* vaje har formodentlig været i brug, så længe man har anvendt flag. Da Christian IV i 1599 skulle forlade Bergen på sit orlogsskib »Victor«, blev der givet kanonsignal, og en fane blev stukket ud. Hvordan denne fane har set ud, ved vi ikke. Men i det følgende århundrede træffes meget ofte et *blåt flag* som afgangssignal, således i hvert fald 1660 og senere meget hyppigt på hollandske ostindiefarere og orlogsskibe. Måske er det blå afgangssignal en hollandsk opfindelse, som det flere steder hævdes. Dette flag optræder altid i forbindelse med et kanonskud, så der altså er tale om både et synligt og et hørligt tegn. Som naturligt er, sættes det blå flag på flagspillet på kampagnen over hækken. Men mod slutningen af 1700-årene nævnes dog, at det sættes i fortoppen.

Det tog øjensynlig nogen tid, inden det blå flag havde markeret sig som afgangssignal. 1702 nævner en tysk kilde, at man også kunne bruge et rødt flag. I den maltesiske flåde sættes 1719 et rød- og hvidtørnet flag for afgang.

Hvornår Danmark har optaget det blå *sejlflag*, som det kaldtes, kan ikke siges, men i hvert fald nævnes det 1708 fra ostindiefareren »Cronprintzen af Danmark«, og samtidig ved vi, at også orlogsskibene satte et kæmpemæssigt blå flag over hækken i Store Nordiske Krigs tid. Når alle var kommet ombord, fortælles det 1720 om ostindiefareren »Jomfru Susanne«, blev det blå flag nedstrøget og erstattet af det danske flag, hvorefter ankeret lettedes og sejlene sættes.

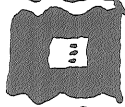
Mærkeligt nok vides der ikke noget om, at andre lande end Holland, Danmark og også Tyskland har anvendt det blå flag før hen ved 1750. Det skyldes dog formodentlig manglende dokumentation.

Ved siden af det blå flag dukker nu en variant deraf op, nemlig et *blåt flag med en rektangulær liggende hvid spuns deri*.



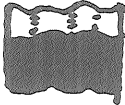
Et hvidt flag med
et blaa 4. kant udr;
Eller og

8. Post.
Om den Fjerde Ordre de March.



Et blaa flag med
en hvid 4. kant.

Dito.



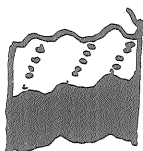
Et hvidt, rødt og
blaa stribet flag,
det hvide øverst.

9. Post.
Om den Femte Ordre de March over Bag-
bord.



Et blaa, rødt og
hvidt stribet flag,
det blaa øverst.

10. Post.
Om den Femte Ordre de March over Styr-
bord.



Et halv hvidt og
halv blaat flag,
det hvide øverst.

11. Post.
Om Ordre de Retraite, ved Binden, for
Binden, eller Kommandos, saaledes at den
høvre Fløy er rangeret paa Linien ved
Binden over Bagbord, og den venstre
Fløy paa Linien ved Binden over Styr-

Den omtalte signalbog fra 1743 bringer det første kendte danske eksempel på tilstedeværelsen af »et blå flag med en hvid firkant« dvs. den senere »blå Peter«. Flaget er dog endnu ikke anvendt som afgangssignal, men angiver blot en bestemt marchordre.

The above mentioned Signal-book from 1743 gives the oldest known Danish example of the existence of the blue flag with a white rectangle. It was, however, not yet used for departure signal but indicated a certain sailing order.

I de forskellige orlogsslåder var der brug for mange signalflag med varierede former, tegninger og farver, så man kunne skelne dem fra hinanden, når der blev signaleret. Desværre ved vi ikke meget om de talrige anvendte signalsystemer, som forøvrigt stadig blev ændrede. Deres betydning blev selvfølgelig hemmeligholdt, så fjender ikke kunne tyde dem, og man fik efterhånden brug for flere og flere flag, som i et utal af forskellige sammensætninger kunne betegne ordrer, spørgsmål, svar og bekræftelse. Mange af de anvendte signalbøger var håndskrevne og håndtegnede, og langt de fleste af disse er efter brugen tilintetgjort eller havnet de mærkeligste steder. Det er derfor praktisk talt helt umuligt at fastslå, hvor og hvornår de forskellige signalflag er opstået. Kilderne mangler.

Med hensyn til det blå flag med den hvide spuns må det siges, at også dets opståen ligger i mørke. Vi kan kun lejlighedsvis fastslå, at det har været kendt og i brug. Den ældste afbildning vi kender af det, er på en gouache af Johan Jacob Bruun 1739 (på Handels- og Søfartsmuseet). Den viser Helsingørs red set sydfra mod Kronborg. På reden ligger et svensk orlogsskib med fuld flagsmykning (»flagning over alle toppe«), og blandt de ca. 50-60 viste signalflag ser man det omtalte blå-hvide flag hængende på fokkebramræen. Mær-

keligt nok optræder det ellers overhovedet ikke i de kendte svenske signalsystemer i 1700-årene (iflg. Allan Cyrus i Tidsskrift i Sjöväsendet 1918, 604 ff.).

Første gang dette flag vides at optræde i et signalsystem er 1743 i Christian VI's trykte »Signal-Bog for Hans Kgl. Mayest.s Orlogs-Flode«, hvor det er afbildet håndkoloreret som specielt signalflag for afgang for »4. Ordre de Marche« - altså ikke som alm. afgangsfalg. Som sådant brugte man stadig det blå flag. Hvorfor det pludselig dukker op her, og hvor det stammer fra, kan selvfølgelig ikke siges. De ældre trykte danske signalbøger kender det ikke.

I G.W. Blunt Whites bibliotek i det amerikanske søfartsmuseum Mystic Seaport (Connecticut) fandt vi i 1978 et noget medtaget og beklippet manuskript af en ellers ukendt Patrick McDougal: »Signal Service Book« for den engelske flåde. I denne lille bog findes samme flag afmalet, og det siges, at det hejses på stortoppen af admiralskibet som tegn på, at et givet signal er modtaget og forstået. Det er altså ikke angivet som afsejlings-signal. Flaget beskrives som »a Blue flag Pierced (=pierced) with whit (=white)«, altså et blå flag indfældet med hvidt. Forøvrigt beskrives flaget, hver gang det i de følgende tider dukker op, med nøjagtig samme ord. Desværre er den højst interessante signalbog ikke dateret, men det er vel ikke usandsynligt, at den kan være fra ca. 1745-50, altså omtrent på alder med Christian VI's signalbog.

Omkring 1756 træffer vi atter samme flag i den engelske orlogsmarine, og denne gang sættes det i stortoppen som tegn på, at alle skibets både og folk skulle komme ombord. Det er første gang vi træffer det som afgangssignal, men dette er langt fra den eneste betydning, flaget havde. Vi kan således for eksempel fastslå, at det også blev brugt for at udtrykke tal, oftest 2, men lejlighedsvis 0 og 1. Eksempler kendes fra mindst syv forskellige signalsystemer for den engelske flåde mellem 1782 og 1816. En lignende talværdi kunne samme flag forøvrigt også have i den danske flåde, hvor det, som det ses på en tavle i et signalbrev ca. 1800, stod for tallet 1.

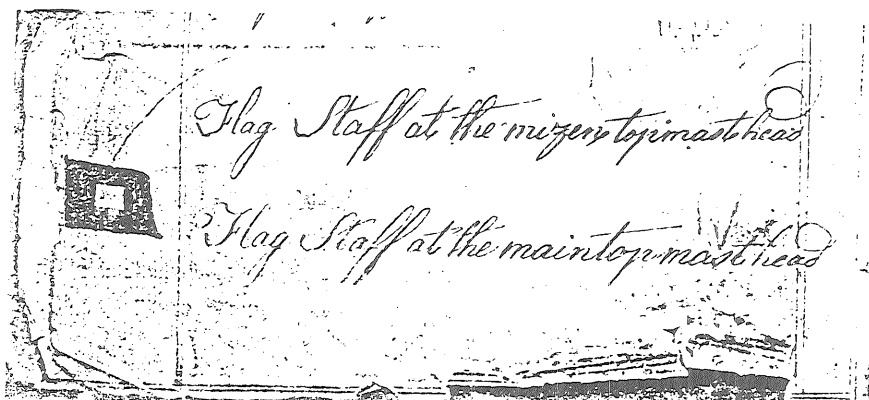
Efter en ret lang udviklingsperiode blev flaget til slut udelukkende anvendt som afgangssignal, først i England og derefter andre steder. Som det f.eks. blev forklaret 1861 i den danske signalbog »Signaler for Transportflaaden« betød det: »Alle Mand skulle ufortøvet komme ombord«.

Ved et studium af billeder og ved løsrevne oplysninger kan vi se, at mange landes orlogsflåder optog flaget allerede i 1700-årene, f.eks. Spanien (truffet 1775), Frankrig og - hvad der er ganske naturligt - USA, hvis orlogsflådes traditioner byggede på den engelske.

At et flag har et navn, tyder på, at det er populært og almenkendt. Og det omtalte blå-hvide flag fik efterhånden sit kælenavn i England. I 1803 træffer vi det betegnet som *Blue Peter's Flag*. Nogle mener, at denne person Blue Peter var admiral Peter Parker, som i 1793-99 var øverstkommanderende for den engelske flåde i Portsmouth, og at han meget ofte har brugt flaget som sit afgangssignal, hvorfor det på en måde med rette kunne betegnes som »hans« flag. Den almindelige betegnelse var dog slet og ret *Blue Peter*. Somme vil forklare det som en misforståelse eller omtydning af den nævnte beskrivelse »a blue pierced flag«. Mere sandsynligt lyder det vel, at Peter er brugt som kælenavn for flaget, akkurat ligesom man sagde *Union Jack* om det engelske sammensatte flag og *Jolly Roger* om sørøverflaget.

Efterhånden gik også handelsskibene over til at bruge dette signalflag som afgangssignal, sat i for toppen. Fra begyndelsen af 1800-årene træffes det i brug på engelske handelsskibe, og 1814 ses det på portrættet af en nordamerikansk brig af Salem. Senere anvendtes det af alle nationers skibe, også i vore dage. Det engelske kælenavn fulgte med, enten i sin engelske form eller i oversættelse. På tysk træffes således *Blow Petre* 1832 (en mærkelig form!), *Bluepeter* 1879, og senere *der blaue Peter*.

Det kan være af interesse for os danske at se, hvornår man har begyndt at bruge flaget



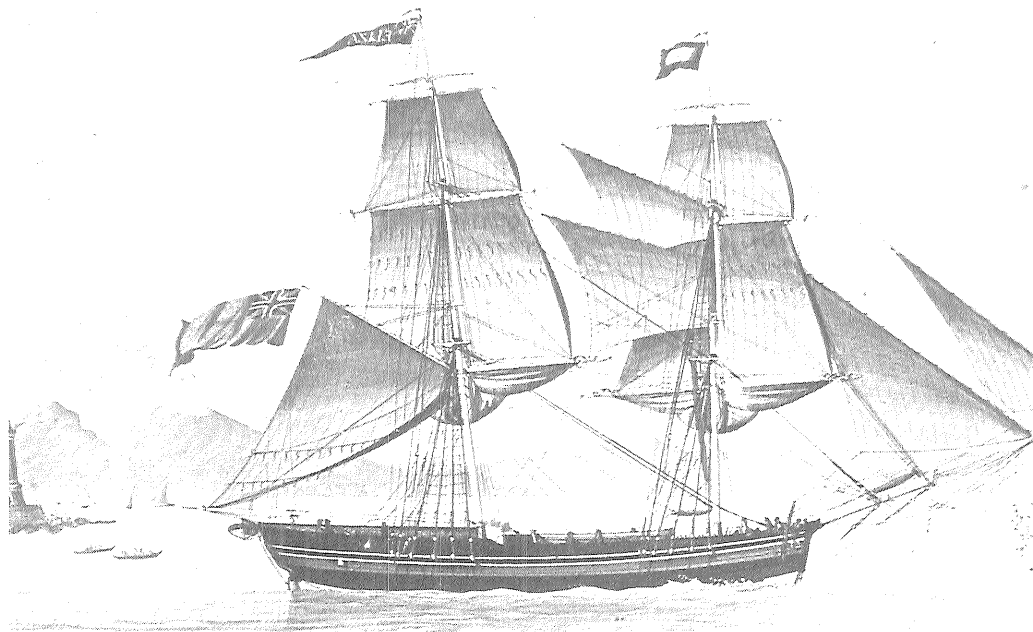
I et manuskript af englænderen Patrick McDougal: »Signal Service Book«, vel fra omkr. 1745-50, finder vi den første kendte engelske afbildning af »a Blue flag Pirced with whit«, som det beskrives (et blå flag indfældet med hvidt). Det er endnu ikke afgangssignal, idet det sættes på stortoppen af admiralskibet som tegn på, at et signal er modtaget og forstået under forfølgelsen af fjenden. G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport, manus VFM 672.

The oldest known English illustration of the Blue Peter was found in a manuscript by Patrick McDougal, »Signal Service Book«, about 1745-50 (in the G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport). It was used as a signal from the flagship that a given signal was understood.

som afgangssignal på danske handelsskibe. Noget skriftligt er ikke fundet derom, men ved at undersøge skibsportræterne kan man få klarhed over forekomsten af det på et givet tidspunkt, selv om man selvfølgelig ikke kan vide, hvor meget ældre det kan være. I 1820'rne ses flaget i fortoppen på den danske brig »Theodor« af St. Thomas og 1838 på hvalfangerbriggen »Der junge Martin« af Flensborg. Også på barken »Maria« af Altona har det været sat i 1830'rne. Først i 1840'rne synes det dog at være blevet mere almindeligt. Danskerne har også overtaget navnet på flaget, *Blue Peter* eller *blå Peter*, men vi kan ikke fastslå, om det er sket samtidig med indførelsen af det eller først senere. Navnet synes af en eller anden mærkelig grund overhovedet ikke at forekomme i skrift eller tryk i hele den danske søfartslitteratur fra 1800-årene, og selv den store Ordbog over det danske sprog har først eksempler fra begyndelsen af vort århundrede. Men på dette område deler vi skæbne med f.eks. Holland og Sverige, hvis store ordbøger heller ikke kender navnet, selv om det vitteligt har været i brug i disse lande.

Da det *internationale signalsystem* efter mange års drøftelser forelå færdigt i 1865 og efterhånden blev almindelig anerkendt og brugt, havde det overtaget det populære flag, som fik bogstavbetegnelsen P, formodentlig på grund af navnet Peter. Danmark antog systemet 13. marts 1867. I vore dage, hvor signalflagene betegnes ved ord i stedet for bogstaver, kaldes det internationale *Papa*.

I engelsk sømandsslang har det forøvrigt også heddet *Salt Beef Flag*, idet det utvetydigt meddelte sømanden, at de gode tider i land nu var forbi, og at han herefter ombord skulle leve af det lidet spændende saltkød.



Et af de ældste eksempler på »Blue Peter« som afgangssignal på et handelsskib giver dette skibsportræt af ukendt kunstner fra beg. af 1800-årene, visende den engelske frugtfarer, brig »Eliza« af Yarmouth under udsejling fra Napoli. Original i Great Yarmouth, afbildet i Roger Finch: The Ship Painters (Lavesham 1975).

One of the oldest examples of the Blue Peter used as a departure signal on a merchant ship is this portrait of the fruit carrier, brig »Eliza« of Yarmouth, leaving Naples at the beginning of the 19th century.

Ret almindeligt har det været at tyde flagets udseende med den hvide liggende rektangel i det blå som et letforståeligt *billedtegn*. Således træffer man ofte den populære forklaring, at det hvide felt stod for en kasse eller en kuffert, og at flaget simpelthen betød, at man i en fart skulle bringe ladning og personlige ejendele ombord. At dette intet har med kendsgerningerne at gøre, siger sig selv.

I Middelhavsområdet fortalte man, at når den blå Peter sattes i fortoppen, angav det forretningsfolk og andre, man skyldte penge, at de skulle skynde sig ombord med deres regninger for at få dem betalt. Gjorde de det ikke, mistede de deres ret, hvis det kunne bevises, at flaget havde været sat tre timer inden afsejlingen. Også denne påstand er selvfølgelig sekundær og ikke juridisk bindende, da flaget jo slet og ret er et signal til skibets eget mandskab eller passagerer i land.

Der var andre måder at signalere afgang på foruden de her nævnte. Havde et skib ikke et passende flag, kunne det sætte et *flag i sjov* som afsejlingssignal. Udtrykket betyder at vise nationalflaget på en forkert måde, så det tiltrak sig opmærksomheden. Vi kender flere eksempler på denne brug. 1690 siges om hollandske skibe, at man rullede flaget op, dvs. rimpede det sammen ved flagspillet, når afgang nærmede sig. Andre surrede det sammen på midten. Da James Cook i 1768 forlod Deptford for at gå ud til Sydhavet, satte han sin gøs på fortoppen, hvor den ikke hørte hjemme. Den var mindre end det almin-

delige flag og gjorde sig derved bemærket, - altså også en måde at vise flaget i sjov. 1820 satte en amerikansk kinafarer sit flag på hovedet for at kalde folkene ombord. Som nødflag var det forøvrigt også ganske almindeligt at sætte sit flag i sjov.

Et andet afsejlingstegn, som også har været brugt mange steder, var at *løsne foremærksejlet*, samtidig med at afgangsflaget blev sat. Så vidste folkene i land, at skibet gjorde anstalter til at gå under sejl. Det har man brugt langt tilbage, både på hollandske, danske, engelske og amerikanske skibe. Engelske søfolk brugte herom udtrykket *paying off creditors with the foretopsail sheet* (betale kreditorerne med foremærksejlskødet), idet de gik ud fra, at de ikke behøvede at betale deres gæld i land, når dette sejl var sat, - en parallel til den tidligere nævnte tradition fra Middelhavsegnen om den blå Peters hejsning.

Henning Henningsen

THE BLUE PETER AND OTHER DEPARTURE SIGNALS

Summary

In former times when a naval or company vessel was about to sail the crew was called aboard by a drummer going round the streets and, also, by firing a cannon. In the seventeenth and eighteenth centuries as well as firing a cannon it was usual to hoist a large blue flag over the stern. Departure could also be signalled by flying the flag a-waft or loosening the foretopsail sheet. After the seventeen fifties English men-of-war flew a special »blue flag pierced with white« from the foretop when they were about to sail. There is some doubt, however, about just how old this signal flag is. The first time it is depicted is on a Swedish man-of-war in 1739. It appears next in 1743 in a signalbook for the Danish fleet, and at approximately the same time in one for the English fleet, according to a manuscript from ca. 1745-50. At this period it was not yet used as a departure signal: as such it was first used in the seventeen fifties, as already mentioned. From England, where it was called the »Blue Peter«, this use of the flag and under the same name spread to the navies of other countries and, after 1800, to merchant ships as well. The flag was included in the international code of signals in 1865 and given the letter P.