

Fiskehukkert »Rødefjord« af København, bygget 1780 på Applebys værft i København til Det kgl. islandske, færøske og finmarkske kompagni; 48 (senere 54) clstr. Som sine søsterskibe var den bygget til storfiskeri under Island. Efter kompagniets ophør i begyndelsen af 1780'erne tilhørte den og de andre fiskehukkert af samme type agent Johann Christoph Donner i Altona, der som artiklen beretter også sendte dem på Islands-fiskeri. »Rødefjord« førtes af skipper Niels Pedersen fra Rømø, indtil Donner solgte den til købmand Jens Lassen Busk i København. Den gik stadig på fiskeri under Island, indtil den i 1809 blev taget som prise af englænderne. - Model i skala 1:48 på Handels- og Søfartsmuseet. *Fischhucker »Rødefjord« von Kopenhagen, 1780 dortselbst für die Kgl. Isländische, Färöische und Finmarksche Kompagnie gebaut. 48 Kommerzlasten. Als die Kompagnie aufhörte, wurde der Hucker an den Agenten Johann Christoph Donner in Altona verkauft und ging weiterhin auf Kabeljaufang unter Island, vom Schiffer Niels Pedersen aus Röm geführt. 1795 kam das Schiff an den Kaufmann Jens Lassen Busk in Kopenhagen. Es wurde 1809 von den Engländern gekapert.*

# Rømøkaptajner i Altona omkring år 1800

Af

FRITZ JOACHIM FALK

*Forfatteren, født 1913, stammer på fædrene og mødrene side fra berømte Rømø-søfarerslægter. Blandt hans forfædre var 15 kaptajner og 10 kommandører. Fra 1938 har han studeret både Rømøs og Føhrs søfart, og nu, da han efter et langt liv som lærer og organist på Føhr er blevet pensioneret, har han for alvor fået tid til at udgive resultaterne af arkivundersøgelser og stofindsamling. Et resultat heraf er bogen »Grønlandsfahrer der Nordseeinsel Römö« (Bredstedt 1983) samt denne artikel om en spændende periode før og efter år 1800, i hvilken en lang række Rømø-kaptajner drog vidt omkring med Altona som basis. En bog om søfarten fra St. Johannis på Føhr under hvalfangertiden 1740-1815, »Die Seefahrer von St. Johannis« (Bredstedt 1984), er netop udkommet. Disse øers maritime rolle er i høj grad interessante kapitler af vor hjemlige søfartshistorie.*

Fra ældgammel tid har Rømøs beboere givet sig af med søfart. I begyndelsen af 1600-årene ejede øens søfarere en anselig flåde på 32 fartøjer. Den var ganske vist mindre end Københavns, men blev ellers ikke overgået af nogen anden dansk bys. I 1608 passerede 23 Rømø-skibe Sundet i østlig retning og 22 i vestlig. Denne glansperiode fik en brat ende, da svenskerne i 1643 opbrændte 26 af deres skibe.

Snart efter slog Rømø-boerne sig på Grønlands-farten<sup>1</sup>. Allerede i 1669 førte *Peder Jespersen (Peder Jaspers)* som kommandør en hvalfanget fra Hamborg. Også *Hans Nielsen* fra Juvre (1618-86) og *Peder Chrestensen* fra »Synderhoe« på Rømø<sup>2</sup> (1633-1703) optrådte som kommandører.

Som Carl Pontoppidan<sup>3</sup> har meddelt, fo'r Rømø-boerne omkring 1685 sammen med folk fra Helgoland på hvalfangst og også på »robbeslag«<sup>4</sup> til Jan Mayen med 10-11 mindre fartøjer. Da også Hamborg begyndte robbefangsten mellem 1716-20, deltog kommandører fra Rømø ligeledes deri, bl.a. *Hans Jürgen Duhn* fra Sønderhoved og *Gregers Jespersen* fra Kongsmark.

I tiden 1720-60 vandt kommandørerne fra Rømø sig en fremtrædende stilling blandt de hamborgske Grønlands-farere, og den bevarede de til slutningen af århundredet. Det største kontingent stillede de i årene 1766 og 69 med 22 befalingsindehavere og i 1768 med 206 besætningsmedlemmer. I de følgende år noget lignende. I modsætning til beboerne på øen Føhr, som var førere af *hvalfangere*, optrådte de frem for alt som *robbslagere*. På grund af deres erfaringer inden for denne fangstmetode blev de gennem en årrække også indkaldt til Holland.

Året 1777 var et frygteligt katastrofeår, idet syv Hamborg-skibe (de fem med Rømø-kommandører) og syv hollandske hvalfangere gik tabt. Dette tilbageslag fulgtes nogle år senere af et nyt opsving i Hamborg indtil 1792-93, da der var 19 kommandører fra Rømø (indbefattet *Hans Hansen Teunis*, som i 1771 var flyttet til List på Sild).

I disse år kom også Altona til at spille en stadig større rolle for Rømø-boerne. Ganske vist udgik årligt kun én Rømø-kommandør (*C.H. Teunis*) fra Altona mellem 1780 og 83, men mellem 1787 og 91 var der fem og fra 1792 til 95 stadigvæk tre. Det vil sige, at 22 personer fra Rømø fo'r som kommandører på de to Elb-byers Grønlandsfarere, således som det allerede havde været i 1766 og 69. Dette opsving kan dog ikke tilsløre den kendsgerning, at udsigterne for heldige Grønlands-farter i fremtiden tydeligt nok blev ringere og ringere i alle lande. Således sank antallet af hvalfangerskibe fra Holland fra 168 til 60 mellem 1766 og 92 og faldt i 1797 endda til 35. I 1799 og 1801 udgik overhovedet ingen hvalfangere fra Holland.

En lignende udvikling kan iagttages i Hamborg. Antallet af 52 Grønlands-farere i 1766 formindskedes i 1793 til 34 skibe og gik i de følgende to år indtil 1795 ned på 20. For Hamborg var 1795 altså et skelsættende katastrofeår. I modsætning hertil begyndte samme år en tydelig positiv udvikling for Altonas handelssøfart, som vi straks skal se. Da det nu blev mere og mere vanskeligt at få hyre på Grønlands-farere, så søfolkene sig tvunget til at søge beskæftigelse i handelssøfarten.

Altona-vaterskoutens mønstringslister<sup>5</sup> viser ganske tydeligt, hvordan Altonas koffardifart fik et helt uanet opsving netop i disse for Hamborgs Grønlands-fart så deprimerende år. Således to- og tredobledes antallet af skippere og kaptajner fra Føhr og Sild i Altona i tidsrummet mellem 1792 og 95. I dette sidstnævnte år blev der noteret 31 påmønstringer af skibsførere fra Føhr. Da indbyggerantallet for Rømø ikke engang beløb sig til en trediedel af Føhrs, kunne Rømø naturligvis ikke stille så mange skibsførere. Fra 1794 til 95 opviste denne ø dog en voldsom stigning fra 7 til 18 (hhv. 19) skibsførere, som på- eller afmønstrede i Altona. Udviklingen tydeliggøres i følgende tabel over antallet af Rømø-skibsførere i Altona<sup>6</sup>:

År:	1788	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	1800	01	02	03	04
Skibsførere:	7	8	7	5	6	5	7	<u>18</u>	<u>15</u>	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>17</u>	<u>15</u>	<u>11</u>	2	4	5

Årstallet 1795 er særligt iøjnefaldende. Det er også markant af den grund, at der ialt befandt sig 31 skibsførere fra Rømø i de to Elbbyer, så mange som aldrig før. Til de 18 skippere i Altona kom nemlig endnu tre kommandører i samme by samt ti i Hamborg. Med skibsførerne vandrede naturligvis også en stor del af besætningerne med over til Altona.

Vi må ikke forestille os denne overgang fra Hamborg til Altona, som om Rømø-kommandørerne i stort antal har forladt de hamborgske Grønlands-farere og er gået over på handelsskibe, som anløb Altona. Af de 18 skibsførere, som i 1795 optrådte i Altona, havde nemlig kun to tidligere været kommandører, nemlig *Hans Pedersen Tagholm*, som forhen havde været beskæftiget i Hamborg, og *Jan Cornelis Holm*, der kom fra Glückstadt. Forøvrigt varede den for Altona og Rømø-folkene så heldige opsvingsperiode kun syv år, som tabellen viser. Kort efter fulgte så fastlandsspærringen 1806 og slog det hele i stykker.

Før 1787 synes næsten ingen skibsførere fra Rømø at være sejlet ud fra Altona, hvad en undersøgelse af afmønstringsprotokollerne viser. 1788 kom én med sit skib fra Livorno og Genova-kysten, tre



andre afsejlede til Cadiz, Nantes og Dunkirk, og tre yderligere fo'r på Islands-fiskeri. 1790 sejlede endda fem til Island. Disse skibe bar de typiske navne »Hvidfisken«, »Ørnen«, »Narhvalen«, »Westmannø« og »Rødefjord«. Deres bestemmelsessted på Island var de små havne Grundefjord (nuværende Grafarnes i Grundarfjörður), Havnefjord og Isafjord, hvorfra de skulle gå ud på fiskeri. Påmønstringen fandt sted i marts og tilbagekomsten mellem slutningen af september og begyndelsen af november. Fartøjerne var hukkerter af næsten ens størrelse - 45-47 clstr. (commercelæster) - og havde en besætning på 9-12 mand. Af disse var to forhyret som »Fischsnider« (fiskeskærere, -parterere). Af listen fremgår det, at man fangede kabliau, og ofte tilføjedes: »Den aftalte månedshyre skal begynde at dreje, såsnart skibet efter endt fiskeri kommer til den havn, hvorfra tilbagerejsen foregår«.

Førerne af disse Islands-skibe bliver i mønstringsprotokollerne snart betegnet som skippere, snart som kaptajner, øjensynligt helt tilfældigt. Selv om der ikke var nogen forskel i skibenes størrelse eller funktion, blev tre af dem i 1790 betegnet som skippere og to som kaptajner. *Jens Pedersen Manø* blev i en liste fra 1788 endda først kaldt kaptajn og senere skipper. I 1790'erne blev begrebet kaptajn (*capitain*) mer og mer almindeligt i mønstringsprotokollerne, mens søforklaringsakterne gennemgående omtalte alle skibsførere som skippere, undtagen når det drejede sig om kommandørerne (*commandeure*) på Grønlands-farerne.

Side af vaterskouten i Altonas mønstringsprotokol 1795 med liste over det påmønstrede mandskab på det af kaptajn Peter Petersen Holm førte skib »De Hermann« af Rømø (257 1/2 clstr.) for en rejse til Østersøen og Middelhavet og videre. Skibet var usædvanlig stort for sin tid og behøvede da også en besætning på 20 mand, inkl. kaptajnen. - Wasserschout Altona, Bestand 2, Nr. VII a 3 (Hamburger Staatsarchiv).

*Musterungsprotokoll des Altonaer Wasserschouts 1795 mit Liste der angemusterten Mannschaft des für die damalige Zeit sehr großen Schiffes »De Hermann« von Röm (257 1/2 Kommerzlasten), vom Kapitän Peter Petersen Holm auf einer Reise nach der Ostsee und dem Mittelmeer geführt.*

Islands-farten fra Altona sluttede 1795. Antallet af Islands-farerne, som 1791-92 beløb sig til fire, gik derefter tilbage med ét skib om året. I stedet for gik disse skibe i fart på Middelhavet og Sydeuropa.

Til Islands-fiskerne hørte bl.a. de to brødre *Jens Pedersen Manø* og *Hans Pedersen Manø*, som var sønner af den kgl. direktør for det islandske fiskeri, *Peder Jensen Manø*, der havde sin bopæl i Juvre på Rømø. De to sønner deltog allerede i farten i 1788. Jens Pedersen Manø gik fra og med 1793 over i Middelhavs-farten med sit skib »Narhvalen« og sejlede hyppigt på Malaga. Dør bortrev pesten ham ombord på hans skib i 1804, og hans lig sænkedes i havet. Hans Pedersen Manø begyndte Middelhavs-farten et år senere end broderen, i 1794, og indtil 1805 kan han år for år følges i listerne som kaptajn på sit skib »Ørnen«. Disse to brødre foretog gennem 17 hhv. 18 år deres rejser først fra Altona til Island og derpå til Middelhavet. Af alle Rømø-kaptajnerne var det disse to, som i Altona-perioden var beskæftiget længst i denne fart, og derved blev de på en måde Rømø-boernes faste kærne i Altona.

Deres svoger *Bodser Pedersen Manø* førte 1796-1803 Altona-briggen »Jürgen und Jacob« på 57 clstr. Han var født på Manø og hed først kun Bodser Pedersen (fra Manø). Under dette navn sejlede han 1788-90 som matros under Hans Pedersen Manø på »Ørnen« og 1791-92 som styrmand under Jens Pedersen Manø på »Narhvalen«. Efter sit bryllup og den derpå følgende overflytning til Rømø antog han svigerfaderens navn og sejlede endnu tre år som styrmand på »Narhvalen«. I mønstringslisterne finder man ham fra 1793 som Bodser Pedersen Manø (fra Rømø). Dette er et godt eksempel på, hvordan familienavne kan nydannes.

Foruden disse tre beslægtede Manø'r finder vi i Altona tre brødre Tagholm, to brødre Præst, flere slægtninge med navnet Møller og to med navnet Bundes. Ved et studium af de omtalte protokoller fra perioden 1787-1826 kan man finde navnene på ialt 53 (eller 54) skippere og kaptajner fra Rømø, som er sejlet ud fra Altona (jfr. den senere liste).

Ikke alle skibe, der løb ud fra Altona, var hjemmehørende i denne

by. Undersøger man de fartøjer, der førtes af Rømø-kaptajner i pågældende tidsrum, kan man se, at ca. 25 var hjemskrevet i Altona. Af resten var f.eks. syv fra Rømø, seks fra København, seks fra Bergen, to fra hhv. Århus, Ålborg, Kristiania, Ribe og Fanø og ét fra hhv. Kiel, Flensburg og Glückstadt.

Efter at Islands-fiskeriets korte periode i Altona var afsluttet i 1795, lå tyngdepunktet for bestemmelsehavnene i Middelhavet, hovedsagelig i Spanien. Det hyppigst nævnte sted var Malaga (ca. 25 gange), fulgt af Cadiz (ca. 12), Livorno og Genova (ca. 10), Barcelona (ca. 9) og derefter Bordeaux, Sevilla, Marseille, Porto m.fl. Over for ca. 100 rejser til dette område kan kun noteres ca. 25 til England, Holland, Norge, Danmark (spec. København), Lübeck osv. Til Arkhangelsk og St. Petersborg gik kun få rejser, og der var ikke stort flere end 12 skibe med Rømø-kaptajner, der gik fra Altona til Buenos Aires, St. Thomas o.lign. steder. Tyngdepunktet lå altså ganske tydeligt i handelen med Middelhavs-landene. Ladningen var for det meste stykgods på udrejsen og vin, olivenolie og frugt på returrejsen. I søforklaringsprotokollerne er ladningerne anført tillige med forsikringsværdien.

Blandt de skibe, som ejedes af en reder fra Rømø, falder især ét i øjnene på grund af sin usædvanlige størrelse. Det hed »De Hermann«, og mandskabet blev forhyret af kaptajnen *Peter Petersen Holm* fra »eyland Remoe« (øen Rømø) 24. april 1795. Det havde den usædvanlige størrelse af 257 1/2 clstr. og en besætning på 20 mand. Dengang var der ikke mange handelsskibe af en sådan størrelse. De hamborgske hvalfangere i 1700-årene havde næppe en tonnage på over 150 clstr. I Altona traf man i 1795 foruden dette to andre store skibe, nemlig på hhv. 250 og 242 clstr. Peter Petersen Holm kommanderede selv skibet, som først gik til Østersøen og derpå til Middelhavet. 25. april 1796 kom han igen tilbage til Altona. Hans sidste anløbshavn havde været Brest. På dette tidspunkt havde han en besætning på 23 mand, hvoraf de syv var fra Rømø.

Foruden denne Peter Petersen Holm var der en anden Rømø-kaptajn af samme navn. Han indkom 29. juli 1796 fra St. Thomas



med skibet »Glückstern« af Altona. Der var også en styrmand Peter Petersen Holm på »Frau Sara« fra Altona, ført af kaptajn Hans Pedersen Tagholm fra Kongsmark. Også dette skib kom fra St. Thomas og var indkommet til Altona kort tid forinden, nemlig 4. juli 1796.

Fra folketællingen 1801 ved vi, at der boede en skipper Peder Pedersen Holm i Havneby. Desuden boede der samtidig en skipper med samme navn i Østerhede, en søn af Peder Holm fra Tagholm. Desværre er det umuligt at fastslå, hvem af disse to der ejede og førte det store skib »De Hermann«. Omtalte styrmand stammede formodentlig fra Vester Kongsmark, idet der i 1779 var bosat en Peder Pedersen Holm dør, hvis søn Peder dette år var 18 år gammel.

De andre Rømø-skibe var:

»Alexander«, 88 clstr., kapt. *Swen Christian Bundes*, som i 1795 sejlede for *Peter Christian Bundes*.

»De twende Brødre«, 22 1/2 clstr., skipper *Matthias Jensen*, der selv var reder af skibet; i mønstringsrullen anføres: for skipper Matthias Jensen på »Eyland Rom«.

»Dorothea«, 61 clstr., kapt. *Hans Jensen*, der var reder af skibet.

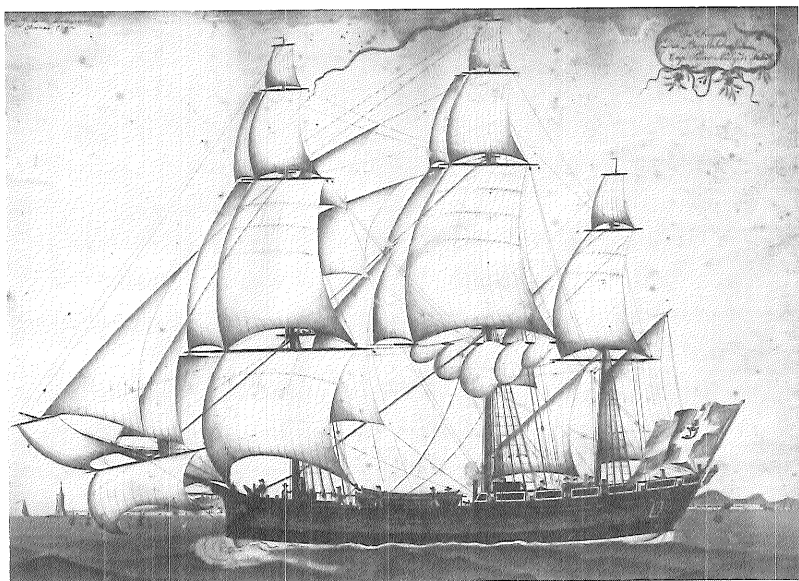
»De Fides«, kapt. *Cornelius Andersen Dahl*; iflg. mønstringsprotokollen sejlede han for egen regning.

»Die Hoffnung«, kapt. *Hans Jensen Præst*, som fo'r for *Hans Møller Pedersen Tagholm* fra »Rem« (Rømø).

»Anna Maria«, 45 clstr., kapt. *Swen Christian Bundes* som også førte dette skib for *Peter Christian Bundes*.

Denne *Peter Christian Bundes* må have været en kapitalstærk mand, idet han både 1794 og 95 er anført som kreditor i Skyld- og panteprotokollen (Landsarkivet i Åbenrå, bd. 2402). År 1796 står anført under 26. sept.: Peder Christian Bundes, Sønderland, har afhændet »Halvparten udi en mig Tilhørende, nu i Danzig beliggende Brig Skib, Anna Maria kaldet, Drægtig 45 Commerce Læster... Til Swend Christiansen Bundes«. De to kontrahenter var brødre iflg. folketællingen 1787 (s. 111, nr. 14).

For to andre skibes vedkommende kan det fastslås, at Rømø-kap-



Fregat »Den Bergenske Galee« af Bergen, bygget 1782 i Eckernförde til købmand Detlev Rolfs sammesteds; 123 (senere 107 1/2) clstr., 12-14 mand. 1792 solgt til et partrederi i Bergen (Joh. D. Stalbom og Claus Krohn) og ført af kapt. Peder Nielsen Falck, fra 1795 af Andres Johannsen, begge fra Rønmø. Ikke nævnt i skibslisterne efter 1797. - Farvelagt tegning 1792 af Egidius Filati, Ancona. Handels- og Søfartsmuseet. *Fregatte »Den Bergenske Galee« von Bergen (Norwegen), 1782 in Eckernförde für Detlev Rolfs gebaut, 1792 an eine Partenreederei in Bergen verkauft und von den Kapitänen Peter Nielsen Falck und Andres Johannsen, beide von Röm, geführt.*

tajner i det mindste må have været medredere eller parthavere. Således førte *Christian Pedersen Møller* fra 1796 skibet »Neptunus« af Kristiania. Han synes også at have haft sin bopæl der. Angivelsen af skibets størrelse veksler mellem 35 1/2 clstr. i 1794 og 73 clstr. i 1799. I dette og det følgende år hedder det i mønstringsprotokollen: »For kaptajnens egen regning«. Christen Pedersen Møller var altså i dette år reder eller i hvert fald medreder, og sandsynligvis havde han allerede tidligere haft parter i skibet. I 1801 opstod en ganske mærkværdig situation, idet kapt. Christen P. Møller fra »Rem« iflg. møn-

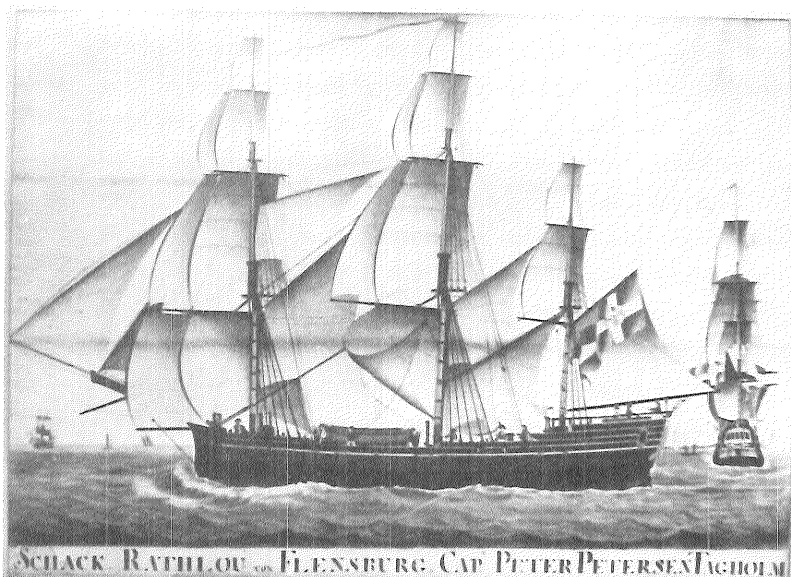
stringsprotokollen den 7. sept. skulle føre skibet »Neptunus« (af Kristiania), 95 1/2 clstr., til Porto, og at kapt. *Peter Hans Møller* fra »Rem« næsten på samme tid, nemlig 12. sept., forhyrede folk til et skib af samme navn, »Neptunus« (også af Kristiania), 37 clstr., for samme rejse. Følgelig må der på samme tid have været to skibe med navnet »Neptunus«, af forskellig størrelse og ført af to kaptajner fra samme familie på Rømø, som boede hhv. i Havn (Havneby) og i Øster-Nørhede. - Som sammenligning kan tjene, at storrederen Ernst Schimmelmann også ejede forskellige skibe med samme navn på samme tid.

Den anden kaptajn, som må have været parthaver, er den allerede nævnte *Hans Jensen*. Han førte 1795 Fanø-skibet »Johanna Magdalena« på 26 1/2 clstr. til Amsterdam, som det siges »für Recht des Capitäns«. I et dokument fra 3. febr. 1801 (Landsarkivet i Åbenrå, bd. 2403, s. 15) kaldes han »Skibs Comm.r Captain Hans Jensen i Havn Bye«. Titlen kunne tyde på, at han tidligere havde haft med Grønlands-farten at gøre.

På den tid var der altså syv skibe med redere fra Rømø og to videre, i hvilke Rømø-kaptajner i hvert fald havde parter.

Forøvrigt skete det ikke sjældent, at Rømø-kaptajner slog sig ned i en havneby ligesom Christen Pedersen Møller, formodentlig dog uden at opgive deres bolig på Rømø. Således havde *Matthias Hansen Dahl* og *Jürgen Nielsen Duhn* bopæl i Ribe, *Hans Petersen* og *Rasmus Jensen Præst* i Bergen, *Matthias Andersen Dahl*, *Niels Thomsen Jensen Præst* og *Peter Petersen Holm* i København. Om kapt. *Jasper H. Møller* hedder det udtrykkeligt: »borger i København, boende på Rømø«. Også *Laus Jürgensen Duhn* var borger i København, *Peder Andersen Møller* var »borger i Århus, boede på Rømø«, og *Engelbert L. Degn* borger i Altona og boende på Rømø. Der er vel i mange tilfælde tale om, at kaptajnerne har løst skipperborgerskab i de pågældende byer uden at bo der fast.

Efter at have gjort bekendtskab med navnene på så mange kaptajner fra Rømø ville man også gerne vide lidt om, hvordan det gik den ene og den anden på deres rejser. Heldigvis eksisterer der et an-



Fregat »Schack Rathlou« af Flensborg, bygget 1777 i København, 113 clstr., 15 mand. Tilhørte fra 1798 Rickleff Ingwersen og medredere i Flensborg, fra 1808 Peter Jansens enke. Førtes 1798-1809 af kapt. Peder Pedersen Tagholm fra Rømø. - Farvelagt tegning af ubekendt italiensk kunstner. I privateje. *Fregatte »Schack Rathlou« von Flensburg, 1777 in Kopenhagen gebaut, 113 Komm.-lasten. Gehörte ab 1798 Rickleff Ingwersen und Mitreedern. Von 1798 bis 1809 vom Kapitän Peder Pedersen Tagholm aus Röm geführt.*

tal beretninger netop fra den omtalte Altona-periode. I Hamburger Staatsarchiv findes således en meget omfangsrig samling dispatcheprotokoller, i hvilke havaritilfælde behandles. Før søskaderne opregnes, beskrives imidlertid i korthed de vigtigste begivenheder undervejs. Skader kunne opstå f.eks. under storme og orkaner, ved isgang eller i tåge, men også kaperiuvæsenet gav anledning til spændende beskrivelser.

For at give et eksempel på, hvad man kunne komme ud for, skal der her gengives én, udvalgt blandt de mange sager, vedrørende en interessant fart, foretaget af skipper *Svend Christian Bundes*: Han afsejlede 11. november 1799 fra Malaga med sit skib »Anna Maria« af

Rømø, bestemt for Hamborg. Efter at han den 15. november havde passeret Gibraltar, blev han stoppet af en brigantine. Hans papirer blev kontrolleret, og han fik lov til at fortsætte rejsen. Dog røvede man hans skibsjolle. 18. november blev det stormfuldt vejr, og »Anna Maria« arbejdede voldsomt i søen, hvorved det tog en masse vand ind. 19. november kunne mandskabet fastslå, at agterste del af roret havde løsnet sig fra agterstævnen, og 2. december havde det helt arbejdet sig løs. 4. januar 1800 skyllede en styrtsø barkassen ud af sine klamper, ligesom den brækkede agterdelen af kølen samt agterstævnen itu, slog flere planker ind i skibssiden og brød to af de omtalte klamper i stykker. Stangens midterste stykke fra oven og ned til slutholtet splittedes og brækkede tværs over, og skibet var fremdeles lækt. 13. januar observerede mandskabet Star Point (sydøst for Plymouth, England), og man lagde kursen derhen for at søge nødhavn der, da de ikke mere kunne styre med det beskadigede rør. Men først den 19. fik de lods ombord, ved hvis hjælp de nåede Dungeness (sydvest for Dover). Den 20., da ankeret havde været kastet og halet hjem igen, sprang tovet lige ved ankeret. Den 21. stødte skibet under indsejlingen til Dover meget hårdt mod stenmolen og blev ved ebбетid siddende på det tørre. Om aftenen kom det ganske vist atter flot ved varpning, takket være højvandet og folks hjælpsomhed, men før det blev frit, stødte det overmåde hårdt imod, så lækagen tog til. Mens man varpede det ind ved at hale kraftigt i kablet, brækkede en pullert i styrbords bov, hvorved skandækket i styrbords side ødelagdes. Efter at skibet var blevet repareret, og den udlossede ladning atter indtaget, fortsatte man rejsen 16. maj. Den 18. tog det igen i en storm en masse vand ind, men ved hjælp af en lods fra Helgoland, som kom ombord den 19., nåede man samme dag Elben, og den 28. fulgte så ankomsten ud for Altonas havnepæle (Dispatchewesen A II a 32, nr. 749).

Navne på kaptajner fra Rømø og de af dem førte skibe

	Bopæl på Rømø
1. <i>Peter Andresen</i> , »Hvidfisken«, 47 clstr., 1787-95	Vesterhede/Vrå
2. <i>Peter Christian Bundes</i> , »Sophia Carolina« 1799; »Der gutte Mann«, 186 clstr., 1801	Østerby
3. <i>Sven Christian Bundes</i> , »Alexander«, 88 clstr., 1792; »Anna Maria«, 45 clstr., 1797, 1800; »De twende Brødre«, 1815, 1817	Sønderby
4. <i>Svend Andreas Hansen Carl</i> , »St. Peder«, 62 clstr., 1815 (ff); »Jerne«, 10 clstr., 1824-25	Vesterhede
5. <i>Jan Christ. Carstens</i> , »Dorothea«, 61 clstr., 1797-98	Sønderby
6. <i>Johann Frank Carstens</i> , »De gode Hoop«, 1795	Havn
7. <i>Laust Clemendsen</i> , »Frau Anna«, 21 1/2 clstr., 1800-01	Sønderby
8. <i>Jürgen Hansen Darrum</i> , »Die Rose«, 1798	
9. <i>Hans Cornelis Darrum</i> , »Kronprinz von Dän- nemark«, 110 clstr., 1787-93; »Die Sirene«, 79 clstr., 1795 og 1797-98	Østerby
10. <i>Cornelis Andersen Dahl</i> , »De Fides«, 26 clstr., 1800-01	Kirkeby
11. <i>Matthias Andresen Dahl</i> , »Martha Helena«, 54 clstr., 1795, 97, 1805	Vrå
12. <i>Matthias Hansen Dahl</i> , »Dorothea Catharina«, 36 clstr., 1796-1800	Sønderby
13. <i>Engelbert L. Degn</i> , »Constantia«, 55 clstr., 1819, 24, 26-27	Vestergård
14. <i>Jürgen Nielsen Duhn</i> , »Sophia Carolina«, 40 clstr., 1796-98	Havn
15. <i>Laus Jürgensen Duhn</i> , »Apollo«, 32 clstr., 1826-27	
16. <i>Jef Pedersen Falk</i> , »Resolution«, 52 clstr., 1795-96	Kongsmark

17. *Matth. Jensen Falk*, skibet »Falk«, 1798  
(måske ikke fra Rømø)
18. *Peder Nielsen Falk*, »Den Bergenske Galej«,  
107 clstr., 1795 Bolilmark
19. *Cornelis Hansen*, »Constantia«, 55 clstr., 1799 Havn
20. *Hans Chrestensen Holm*, »Isefiord«, 47 clstr.,  
1795-96, 1799 Kongsmark
21. *Jan Cornelis Holm*, »Hoffnung«, 1795 Østerhede,  
Vesterhede
22. *Peter Petersen Holm*, »De Hermann«, 257 1/2  
clstr., 1795-96 Østerhede  
eller Havn
23. *Peter Petersen Holm*, »Glückstern«, 1796 Østerhede  
eller Havn
- Peter Petersen Holm*, »Friedrich Adolph«, 25 1/2 Østerhede  
clstr., 1800 eller Havn
- Peter Petersen Holm*, »Carl und Elise«, 1804, Østerhede  
1806-07 eller Havn
- De to sidstnævnte er formodentlig identiske  
med nr. 22 og 23 eller en af de to.  
Der var en P.P. Holm i Havn (Havneby), f.  
1753; én i Østerhede, f. 1766, og én i Vester  
Kongsmark, f. 1761. Den sidste var næppe  
kaptajn på de nævnte skibe, men kan i hvert  
fald påvises som styrmand.
24. *Lorentz Jacobsen*, »Martha Margaretha«, 112  
clstr., 1797-98
25. *Hans Jensen*, førte i årene 1795-1800: brig  
»Dorothea«, 61 clstr., »Johanna Magdalena«,  
26 1/2 clstr.; »Die Zwillinge Charlotta und  
Susanna«, 61 clstr.; »Juliana«, 53 clstr. Havn
26. *Matthis Jensen*, »De twende Brødre«, 22 1/2  
clstr. (ell. 16 clstr.), 1788, 95 Hede
27. *Peter Jensen*, »De Friede«, 1799

28. *Andres Johannsen*, »Den Bergens Galley«,  
1795 (se nr. 18)
29. *Matthis Carstens Leest*, »Gertrud und Maria«,  
20 1/2 clstr., 1796-99, 1801 Sønderby
30. *Bodser Pedersen Manøe*, »Jürgen und Jacob«,  
57 clstr., 1796-1803 Juvre
31. *Hans Pedersen Manøe*, »Ørnen«, 45 1/2 clstr.,  
1788-1805 Toftum
32. *Jens Pedersen Manøe*, »Narhvalen«, 47 clstr.,  
1788-1804 Nør-Tvismark
33. *Jan Matthiesen*, »Die Tugendhafte«, 45 clstr.,  
1796
34. *Carsten Peter Møller*, »Elisabeth«, 40 1/2 clstr.,  
1787-88; »Neptunus«, 35 1/2 eller 73 clstr. Østerhede,  
(1801: 95 1/2 clstr.), 1794-96, 1798-1801, 1803 Nørhede
35. *Carsten Zwen Møller*, »Neptunus«, 37 1/2 clstr.,  
1796-98
36. *Hans Jasper Møller*, »Vogel Phönix«, 28 1/2  
clstr., 1789-90; 1795 på »Hvidfisken« Mølby
37. *Lorentz Hansen Møller*, smakke »De Jungfrau  
Maria«, 17 clstr., 1788
38. *Jasper H. Møller*, »Graf v. Bernstorff«, 93 1/2  
clstr., 1806, 1816; »Mathilde«, 82 clstr.,  
1817-19, 1821-22 Mølby
39. *Jesper Peder Møller*, »Nordlicht«, 42 1/2 clstr.,  
1800
40. *Peder Andersen Møller*, »Karen Marie«, 30 1/2  
clstr., 1816; »Mariane Frederike«, 30 1/2  
clstr., 1818
41. *Peder Hansen Møller*, »Carolina«, 72 1/2 clstr.,  
1799; »Neptunus«, 37 clstr., 1801 Havn
42. *Jesper Nielsen*, »Giesten (Kirsten?) und  
Maria«, 29 1/2 clstr., 1799 Sønderby



43. *Christian Pedersen*, »Westmannø«, 48 clstr.,  
1789-90
44. *Hans Petersen*, »Rehdernes Welfard«, 51 clstr.,  
1794
45. *Niels Pedersen*, »Rødefjord«, 48 clstr., 1787-95;  
eventuelt også »Der kleine Jürgen«, 1800, 02
46. *Niels Pitters*, »De Jongfer Maria«, 1789
47. *Hans Jensen Præst*, »Die Hoffnung«, 1801 Tagholm
48. *Niels Thomsen Jensen Præst*, »Marthe Helena«,  
54 clstr., 1797-1800, 1802 Tagholm
49. *Rasmus Jensen Præst*, »De jonge Jacob«, 52  
clstr., 1798-99, 1806 Tagholm
50. *Hans Pedersen Tagholm*, »Frau Sara«, 79 1/2  
clstr., 1794-96; »Diana«, 79 clstr., 1800, 01 Kongsmark
51. *Hans Møller Pedersen Tagholm*, »Maria Catha-  
rina Elisabet«, 51 1/2 clstr., 1800; »Der kleine  
Jürgen«, 51 1/2 clstr., 1802 Kongsmark
52. *Peder Pedersen Tagholm*, »Der Nordische  
Löwe«, 51 clstr., 1796-97; »Schack Rathlou«,  
113 clstr., 1799, 1800, 04 (efter arkivet i  
Flensborg: 1798-1809) Kongsmark
53. *Engelbert Nielsen Wandahl*, »Altingvel«, 26 1/2  
clstr., 1818-19 Kongsmark
54. *Jasper Tagholm Lambo*, evert »Fortuna«, 1804 Vrå

Denne opstilling indeholder et usikkerhedsmoment vedrørende nr. 17 og med hensyn til skibet »Neptunus«, jfr. nrr. 34, 35 og 41. På grund af de forskellige størrelsesangivelser må der have eksisteret mere end ét skib med dette navn. Måske kan et af dem lejlighedsvis være blevet gjort større ved ombygning.

Det må også betones, at der i listen ikke kunne opnås nogen fuld-  
stændighed med hensyn til årstallene. Når f.eks. Rømø-skibet »De  
twende Brødre« noteres 1788 og 95 (nr. 26) og så igen anføres 1815  
og 17 (nr. 3) i Altona, som ført af en kaptajn fra Rømø, kan man med

sikkerhed antage, at dette skib - bortset fra under fastlandsspærringen - har været i fart mellem 1788 og 1817 med en kaptajn fra Rømø, ja måske endda før og efter. Det samme gælder for skibet »Schack Rathlou« (nr. 52), som kan påvises i Altona 1799, 1800 og 04. Men af kartoteket i arkivet i Flensborg fremgår det, at *Peder Pedersen Tagholm* førte dette skib fra 1798 til 1809.

Som sidste kaptajn i listen anføres *Jasper Tagholm Lambo*. Når man første gang hører dette navn, spørger man sig selv, hvordan en mand på Rømø kan have fået navnet Lambo, som slet ikke synes at passe ind i billedet. Noget anderledes ser det dog ud, når det af Skyld- og panteprotokollerne fremgår, at han på Rømø kaldte sig *Jesper Tagholm Landboe* (Åbenrå, bd. 37). Også i folketællingen 1801 (s. 252) optræder denne navneform. Hans bror *Andres Michelsen Landboe* boede forøvrigt 1807 også i Vrå. I 1794 finder man på skibet »Grønland«, ført af kommandør Hans Ericksen, en kok ved navn *Jesper Tagholm Lauzen*. På grund af den egenartede sammenstilling af navnet er jeg sikker på, at han er den i listens nr. 54 anførte mand. Lauzen hænger selvfølgelig sammen med Lausten og Laust og går tilbage til Lorenz, Laurentius.

*Jasper Tagholm Lambo* førte altså i 1804 everten »Fortuna« som skipper. Den indtog last i Tønning og afsejlede 30. juli. Udsejlingen trak imidlertid i langdrag. Da ankeret blev lettet 5. august for vide-refarten, løb skibet flere gange på grund, og man måtte bede to Blankenese-everter om hjælp (Dispachewesen A I a 56, nr. 233). - I årene 1805-07 fo'r han som kommandør på Grønlands-fareren »Maria und Susanna« af Glückstadt mod Ishavet. Der var næppe nogen rejse, hvor der ikke opstod problemer, - således også på denne. Ved udfarten fra Tønning 1805 løb skibet flere gange på grund, skønt det havde lods ombord. I en kraftig storm nær Hitland (Shetlandsøerne) blev seks chalupper og en jolle knust, og en voldsom styrtsø slyngede kommandøren overbord, men den kastede ham heldigvis tilbage igen, hvorved han dog brækkede venstre arm. Vandet trængte ind i kahytten, og søen gik frygtelig højt. Da de var kommet til de grønlandske fangstmarker, overfaldt en hård storm

dem for anden gang, hvorved store mærssejl blæste væk. Da de sejlede ind i drivisen, fik de så hårde stød, at to bjælker knækkede. Men trods al modgang resulterede fangsten - en tidlang i makkerskab med en anden kommandør - i 114 kordeler (store tønder) spæk. På hjemrejsen kom de i en farlig situation langs den jyske kyst, da vinden under stormende vejr drev dem ind på lægerval (grundet vand). Store mærssejl og foremærssejl blev sønderrevet, de mistede bovspydet, og skibet trak vand, hvad de kunne fastslå ved pumpningen. Endelig nåede de dog heldigt deres hjemmehavn. - 27. februar 1806 blev »Maria und Susanna« under en frygtelig orkan, hvorunder skibet »Christian VII« forliste, drevet op på stranden ved Glückstadt og blev så svært beskadiget, at man frygtede dens totale forlis. Tilmed blev den påsejlet af skibet »Jungfrau Lucia«, som var kommet i drift. Begge skibe blev filtret ind i hinanden, og for at komme fri måtte fokkemasten kappes. Trods svær lækage blev »Maria und Susanna« dog reddet, og det ser ud til, at det senere på året nåede en rejse til Grønland. - I 1807 blev skibet kapret og ført til England.

Sidst i 1808 var Jasper Tagholm Lambo kaptajn på skonnerten »Diana« af Glückstadt. Chartret af det kgl. Feltkommissariat i Kiel indtog den en ladning på 1000 tønder rug, som skulle føres til Kristiania i det sultende Norge. Lastningen begyndte 1. december og var færdig den 12. De kunne imidlertid ikke afsejle, dels fordi engelske krigsskibe blokerede Elbens munding, og dels fordi vinteren satte ind. Indtil 7. februar 1809 lå de i vinterleje, som det berettes i søforklaringen, men så blev skonnerten i tæt og god tilstand og fuldstændig sejlklar forhalet til uden for barren. Der var megen is i Elben, og 12. februar var de endnu ikke kommet videre, idet isen drev op og spærrede havneindløbet. Skibet blev fortøjet til pælene med fire tove, og en vagt blev opsat. Det var læns. Næste morgen kl. 9 kastede de fortøjningen, forhalede skibet ud af havnen og afsejlede for flov vind fra sydsydøst. Stadig var skibet tæt, og således sejlede de stød ned ad Elben. Kl. ca. 10.30 tog vinden til og slog om i vest. Bramsejlet og bredfokken blev indtaget. Kl. 12.15 blev vinden hår-

dere, hvorfor de løsnede skonnertsejlets topsejls- og pikfald. Men pludselig lagde skibet sig så voldsomt på siden, at de ikke kunne rette det op. Tværtimod kæntrede det helt, så kølen kom over vandet. De befandt sig da på højde med Brockdorf på 11 favnes dybde. De spekulerede senere over, hvorfor ulykken var sket. Havde værket i nådderne løsnet sig på grund af isgangen? Var den hårde vinterfrost, som herskede, mens de lå fuldt lastede i havnen, årsagen, eller var en planke slået ind? Eller havde skibet af en anden grund fået en læk? De kunne ikke blive klog på, hvorfor det var kæntret. Med nød og næppe reddede den seks mand store besætning livet, idet de, da skibet pludselig kæntrede, havde holdt sig fast på vraget en halv time, indtil en Blankenese-skipper Claus Wage med sin evert, tillige med skipperen Asmus Klasen fra Glückstadt med sin slup var kommet til og havde taget dem ombord. Næppe ti minutter efter, at de havde forladt vraget uden at bjærge det allermindste, ikke engang nogle klædningsstykker, gik det til bunds. Om aftenen kl. 10 satte skipperen fra Blankenese dem i land i Glückstadt. Besætningsmedlemmerne bekræftede deres udsagn om hændelsen med deres korpørlige ed for notarius Wilhelm Leonhard Emil Callisen og hans to vidner: »så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige ord her og i al evighed!« (Søforklaringsprotokol, arkivet i Glückstadt).

Ja det var hårdføre mænd. 1805 sejlede Jasper Tagholm Lambo, som vi så, videre til Grønland med sin brækkede arm og gjorde sin pligt som kommandør. Og da »Diana« sank i 1809, mens isen drev ned ad Elben, kunne søfolkene trods det isnende vejr, og skønt de under kæntringen sikkert var faldet i vandet, holde sig fast ved vraget en halv time. Ingen druknede.

Hvad Jasper Tagholm Lambo har foretaget sig i årene efter denne ulykke, ved vi ikke. I hvert fald gav han ikke op. Fra 1817 til 19 var han endnu engang kommandør på den berømte hvalfanger »Flora« af Elmshorn. Desværre stod lykken ham ikke bi denne gang. Wanda Oesau, som har skrevet hvalfangstens historie<sup>7</sup>, angiver det magre resultat af de to første fangstrejser til hhv. 10 og 11 kordeler sælspæk samt nogle sæl- og isbjørneskind og én enhjørning

(vel en narhvalstand). 1819 var udbyttet kun 30 robber og 10 korde-  
ler spæk. - Jasper Tagholm Lambo havde med tiden fået borgerskab  
i Glückstadt og sejlede som Glückstadt-kommandør. Da han be-  
gyndte sin sømandsløbebane, skete det fra Altona, dengang da den-  
ne bys søfart havde sin blomstringstid.

Sammenfattende kan siges, at det ud fra de her fremlagte vidnes-  
byrd er tydeligt, at da Grønlands-farten var ved at synge på sit sid-  
ste vers i slutningen af 1700-årene, kom der for Rømøs søfarere en  
vigtig Altona-periode, især i tidsrummet 1795-1801, i hvilket mange  
søfolk fra øen drog til og fra Altona og derfra sejlede på forskellige  
Middelhavs-lande. Det forekommer mig, at denne tid trods det korte  
åremål dog må have haft en stor betydning for Rømø.

## Noter

<sup>1</sup> Grønlands-fart betyder hvalfangst i de nordlige (»grønlandske«) farvande, men ikke fart på selve Grønland. En Grønlands-farer er en hvalfanger. Kaptajnen på en sådan kaldtes kommandør.

<sup>2</sup> Ældre navn for Rømøs sydlige del; anføres f.eks. på Johs. Mejers kort 1643 og 1649.

<sup>3</sup> *Carl Pontoppidan: Hval- og Robbefangsten (København 1785), 87 (anm. 32).*

<sup>4</sup> Robbeslag = sælfangst; robberne (sæler og hvalrosser) blev dræbt med kølleslag, når de lå på isen.

<sup>5</sup> Vaterskout = mønstringsbestyrer.

<sup>6</sup> I modsætning til i min bog »Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö« (Bredstedt 1983) har jeg her ikke blot taget hensyn til påmønstringerne, men også udnyttet afmønstrings- og søforklaringsprotokollerne.

<sup>7</sup> *Wanda Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robben-  
schlag vom 17. - 19. Jahrhundert (Glückstadt 1937), 99.*

Det tyske manuskript er oversat af *Henning Henningsen*.

## CAPITÄNE VON RÖMÖ IN ALTONA UM 1800

### *Zusammenfassung*

Die Seeleute der Nordseeinsel Röm wandten sich etwa Mitte des 17. Jahrhunderts der Grönlandfahrt zu. Im Lauf der Zeit errangen sie in Hamburg eine dominierende Stellung und übertrafen dort mit ihren Commandeuren zahlenmäßig jahrzehntelang alle anderen Insulaner der Westküste. 1766 und 1769 waren sie z.B. mit 22 Commandeuren vertreten und 1792/93 nochmals mit 19. Sie betätigten sich vornehmlich als Robbenschläger. Von 1787-1791 gab es auch 5 Römöcommandeure in Altona; von 1792-1795 waren es stets drei.

Als die Grönlandfahrt in diesen Jahren mehr und mehr stagnierte und an Bedeutung verlor, gingen viele Seeleute zur Handelsschifffahrt über. Damals erlebte Altona eine ausgesprochene Blütezeit, da nun viele Seeleute von Römö, Sylt und Föhr in dieser Stadt an der Elbe anheuerteten. Die Entwicklung setzte schon etwa 1788 ein, erhielt aber ab 1795 einen deutlichen Aufschwung. In diesem Jahr stellte Römö 18 Kapitäne und war dann weiter bis 1800 mit 15 bis 17 Kapitänen vertreten. Man kann von einer »Altonaer Periode« für die Seefahrer von Römö sprechen.

Mehrere Jahre lang fuhren während dieser Zeit einige Schiffe mit Römö-Kapitänen von Altona auf Kabeljaufang nach Island, andere ins Mittelmeer. Diese Mittelmeerfahrt kam aber zusehends in Schwung, während die Islandfahrt bis 1795 allmählich aufgegeben wurde. Auch die Islandfahrer wurden zu Mittelmeerfahrern. Das bevorzugte Land wurde Spanien, der am meisten frequentierte Hafen Malaga. Man beförderte vor allem Stückgut in die südlichen Länder und holte von dort Früchte, Olivenöl und Wein.

Von 1787 bis 1826 lassen sich 53 oder 54 Römö-Kapitäne in Altona nachweisen, die teilweise miteinander verwandt waren wie die drei Brüder *Tagholm*, drei andere mit Namen *Manöe*, je zwei Brüder *Bundes* und *Præst*, sowie einige mit dem Namen *Möller* usw. (siehe dazu die Liste). Sieben der Schiffe waren auf Römö beheimatet, u.a. das für die damalige Zeit ungewöhnlich große Schiff »De Hermann« mit 257 1/2 Commerzlasten, Kapitän Peter Petersen Holm. Wahrscheinlich waren die Schiffe in Besitz von Partenreedereien. So besaßen Peter Christian Bundes und Sven Christian Bundes ein Schiff gemeinsam. Christian Pedersen Möller war Mitreeder eines Schiffes von Christiania, Hans Jensen Teilhaber und korrespondierender Reeder eines Schiffes von Fanö. Anhand der Verklarungsprotokolle (Dispatchewesen) in Hamburg und Glückstadt ergibt sich die Möglichkeit, verschiedene abenteuerliche Reisen aus dieser Zeit zu schildern. Als Beispiele für viele wurde über Fahrten von Sven Christian Bundes und Jasper Tagholm Lambo berichtet.