



Buste af fabrikmester Henrik Gerner, DEN GODE HENSIGT's konstruktør. (Handels- og Søfartsmuseet). *Bust of Henrik Gerner, the designer of DEN GODE HENSIGT. (Danish Maritime Museum).*

Benny Christensen: DEN GODE HENSIGT

Ostindiefareren DEN GODE HENSIGT er på mange måder et usædvanligt skib. Materialet om den er meget omfattende og varieret, og dens historie har mange facetter. Historikeren Benny Christensen gennemgår den internationale baggrund, den besværlige byggefase, udrustningen og klargørelsen. Skibets dramatiske endeligt skildres, ligesom dets genopdukken 200 år senere. De enestående detaljer giver mulighed for at komme tæt ind på livet af beslutningstagere og dagligdags problemer, hvor også komiske og tragiske elementer har deres plads.

Indledning

For 200 år siden var Danmark en kolonimagt. I perioden 1620-1740 havde den danske stat erhvervet sig områder i Indien, på Guldkysten og i Vestindien. Bag dette lå dels et ønske om at hævde Danmarks status som europæisk stormagt, dels et håb om at øge landets rigdom gennem import og videresalg af eksotiske varer. I Indien - eller Ostindien, som området gerne kaldtes - var Danmarks hovedbesiddelse Trankebar på den indiske østkyst, og derudover besad man mindre områder og handelsstationer - loger - andre steder i Ostindien. Fra statens side havde man i en lang årrække overladt udnyttelsen af de Ostindiske besiddelser til et privat selskab, Asiatisk Kompagni, som

havde haft eneret på den Ostindiske handel. I 1772 blev denne eneretsbevilling dog frataget kompagniet, hvorefter handelen blev givet fri for alle undersætter under den danske krone.

Kontrakten

En sen efterårsdag i 1776 stod Asiatisk Kompagnis ostindiefarer TRANQUEBAR ind til København. Skibet var blevet charret af engelske købmænd, bosiddende i Indien, og ombord var en ladning ostindiske varer til en salgsværdi af knap 300.000 rigsdaler. Med ladningen fulgte en engelsk købmand, Robert Holford, som i længere tid havde opholdt sig i Indien.

Han og andre engelske købmænd havde gode grunde til at vælge et dansk skib og en dansk havn til deres handel. De engelske besiddelser i Indien var på denne tid underlagt "East India Company", som havde monopol på eksporten af indiske varer. På trods heraf tjente både kompagniets ansatte og private engelske købmænd i årenes løb meget store beløb i den indiske handel. Og mange ønskede at overføre dele af deres formue til England, for senere at kunne vende hjem og leve af pengene. Men "East India Company" havde forbudt private at overføre deres kapital til moderlandet. Derfor fandt de rige englændere i disse år

på den udvej at overføre kapital ved at investere i andre europæiske landes handel på Indien.

Men Holford kom ikke til Danmark bare for at overvåge transport og salg af denne ene kostbare ladning. En anden engelsk købmand var kommet til København et halvt år tidligere, og ligesom han ønskede Holford at sætte denne skjulte engelske handel i system. Han kontaktede danske storkøbmænd for at få dem til at skyde penge i et sådant projekt, og den 7. juli 1777 fik han dannet et konsortium, som foruden ham selv bestod af købmandsfirmaerne von Hemmert, J. Brown, Borre og Abraham Schneider, samt kaptajn Berg fra TRANQUEBAR. Konsortiet sluttede den 12. august 1777 kontrakt med skibsbygmester Erich Eskildsen, der byggede på Grønlandske Handels plads i København, om bygning af en ostindiefarer.

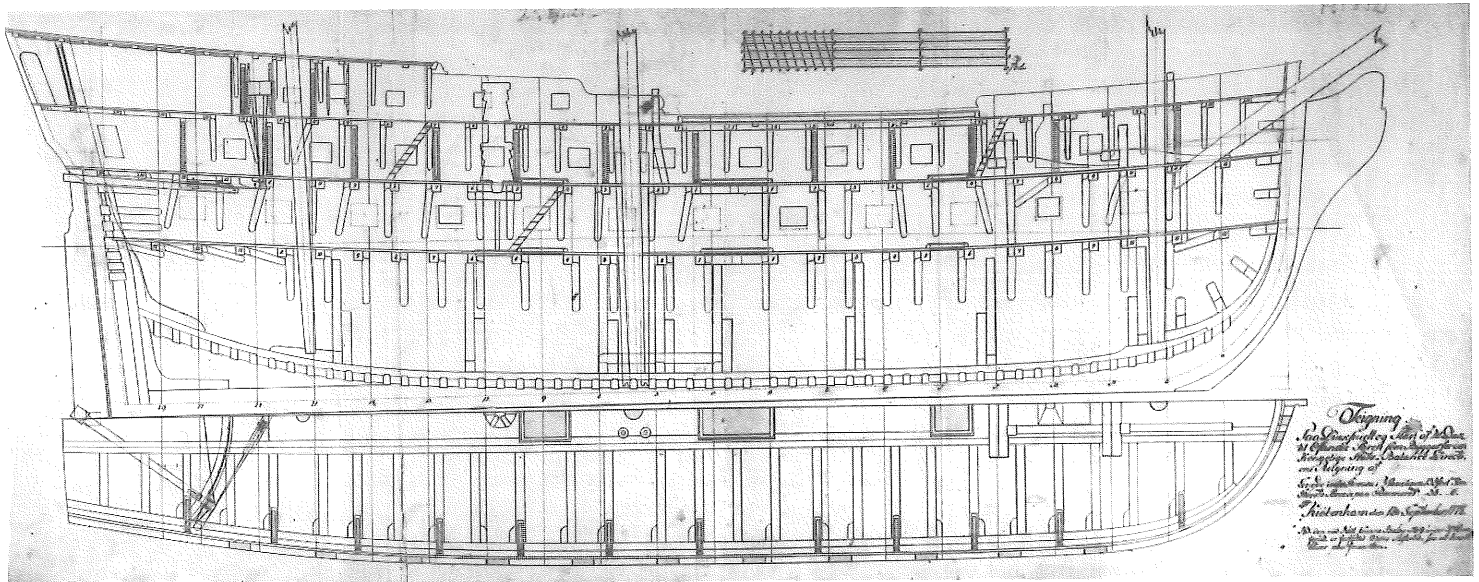
Byggekontrakten afslører, hvorledes man også dengang gik grundigt og detaljeret til værks, når man bestilte så stort et skib. Eskildsen skulle bygge skibet efter tegninger, udarbejdet af chefen for flådens skibsbyggeri, fabrikmester Henrik Gerner. Hovedmålene var: 135 fod lang, 35 fod bred, og med et dybtgående på 19 fod for og 17 fod, 9 tommer agter. Skibets tonnage var beregnet til at blive 370 kommercelæster¹. I den omfattende kontrakt blev tømmeret til skibet opregnet med de krævede dimensioner. Eskildsen skulle levere ræer, stænger, bomme, rorpind, vandtanke, pumper, hønsehuse, kompashus, kabys - ja endog engelsk glas til vinduerne i kahytten. Også 8 stk. 3-pundige kanoner hørte med i kontrakten, ligesom der skulle leveres 1 stor-

båd, 2 chalupper og en god norsk jolle. For byggeriet skulle Eskildsen have 152 rigsdaler pr. læst, og betalingen ville falde i 4 terminer. Skibet skulle være færdigt til at indtage ladning senest juli 1778, og hvis tidspunktet blev overskredet, ville man fradrage 10.000 rigsdaler i 4. termins betaling. Undervejs i byggeperioden ville der være løbende tilsyn med materialernes kvalitet og med selve skibsbygningen.

Holford var den dominerende person blandt interessenterne. Han indskød alene 50% af kapitalen, de øvrige 10% hver. Og i selve skibsbyggeriet skulle han også være den ledende. Han skulle bestemme farverne på chalupper og både, og han havde en specialviden fra sit ophold i Indien, som kunne udnyttes ved forhudningen af skibet. Derved kunne man forhindre de angreb af orme, som nedsatte levetiden betydeligt for de skibe, der sejlede i troperne².

Sammenbrud og statslig støtte

Nu blev kølen strakt til det nye skib, og Holford rejste til England. På 2 ekspeditioner fra Indien, hvor han altså selv deltog i den sidste, havde han hævet 170.000 rigsdaler. Nu overførte han noget af sin fortjeneste til fast ejendom - han købte et gods i Irland, forlød det - men han ønskede også at skaffe varer, som kunne sælges i Indien på det første togt med det nye skib. I København gik tingene dog ikke som beregnet. Uvist af hvilke grunde trak først agent Borre, senere også Schneider og von Hemmert sig ud af projektet, og Eskildsen standsede straks arbejdet på nybygningen og forlangte 1. termin udbetalt. Sådan stod sagerne, da Holford kom tilbage til København, og han



Gennemsnitstegning til DEN GODE HENSIGT efter de reviderede tegninger, som var en følge af statens overtagelse af byggesagen. (Rigsarkivet). *Profile plan for DEN GODE HENSIGT with alterations resulting from the state engagement in the building contract. (The Danish National Archives).*

tog straks nye initiativer. Den 1. juni 1778 sendte alle interessenter en fælles skrivelse til tidens handelsgigant, Asiatisk Kompagni, som man tilbød at overtage kontrakten. I de følgende forhandlinger stod Holford frem alene. Han foreslog kompagniet at benytte det nye skib til en ekspedition til Indien med 1/2 part. Selve skibets færdiggørelse forestillede Holford sig, at den danske stat skulle bekoste. Når det var færdigt i marts 1779, skulle han og kompagniet låne det af staten mod at forsikre det og betale

for slitage. Asiatisk Kompagnis direktør gav et foreløbigt, positivt svar den 24. juli.

Samme dag skrev Holford til "Stats Balance og Over-Skatte Direktionen", som netop i disse år ledede en række statslige projekter, herunder bygning af et større antal handelsskibe. Han forelagde det omtalte projekt for direktionen, men føjede yderligere til, at den danske stat skulle yde ham et lån på 30.000 rigsdaler til indkøb af varer til turen. I overskattedirektionen handlede man hurtigt. Allerede den 30. juli gik man til kongen, Christian d. 7. og fik hans godkendelse af, at man accepterede Holfords forslag på de opstillede vilkår.

Umiddelbart kan det jo undre, at staten var så hurtig til at engagere sig i et sådant foretagende. Men i ugerne forud for den 30. juli var der gået undersøgelser og for-

handlinger, hvor positive og negative sider ved projektet var blevet nøje overvejet. Holford havde haft uformelle drøftelser med en af de ledende skikkelser inden for statens finansvæsen, grev Schimmelmann, som i lighed med andre embedsmænd var betænkelig ved de store økonomiske tab, som staten kunne få, hvis skibet forliste på den første rejse. Og man var også nervøs ved at give Holford en positiv særbehandling, som nok kunne få lokale størkøbmænd til at knurre. Men der var tungtvejende grunde til at gå ind på ideen. Som nævnt havde staten i 1772 givet handelen på Ostindien fri, men de private købmænd havde indtil nu været noget tilbageholdende med at engagere sig. Hvis Holfords initiativ nu viste, at der var mange penge at tjene i Indien, kunne det nok anspore flere. Holfords kreditværdighed blev også undersøgt sammen med hans handelsforbindelser i Indien, og man vurderede, at det ville være et stort aktiv for Danmark, hvis han kunne bringes til at operere med basis i København. Og endelig forudså man en snarlig krig mellem England og Frankrig. I denne situation ville den danske stat også stå sig godt ved at støtte initiativer, som ville forøge det neutrale Danmarks handel. Holford vidste allerede, da han ansøgte den 24. juli, i hvilken retning afgangens ville falde. Samme dag skrev han til Asiatisk Kompagni, at grev Schimmelmann havde givet ham forhåbning om, at staten ville overtage byggeriet og udleje skibet til ham. Og sådan kom det også til at gå: kongen godkendte ansøgningen.

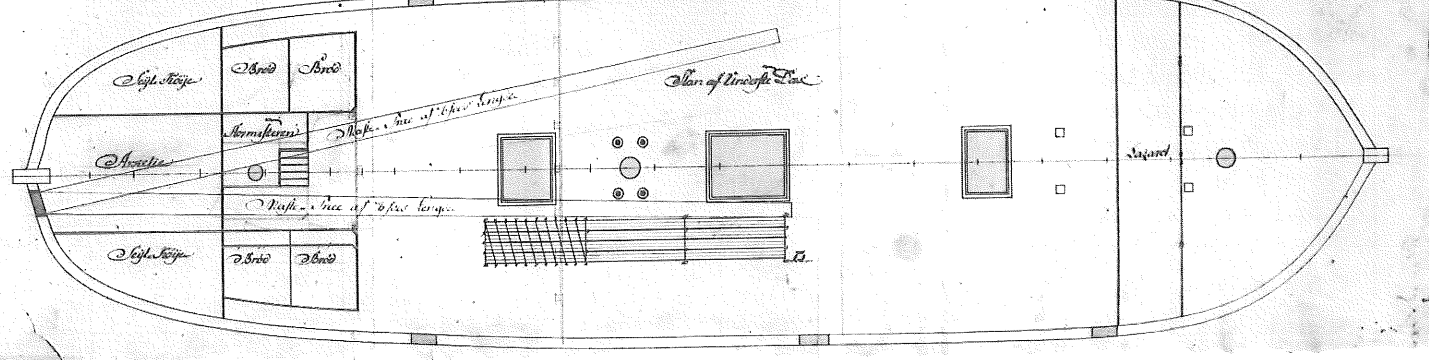
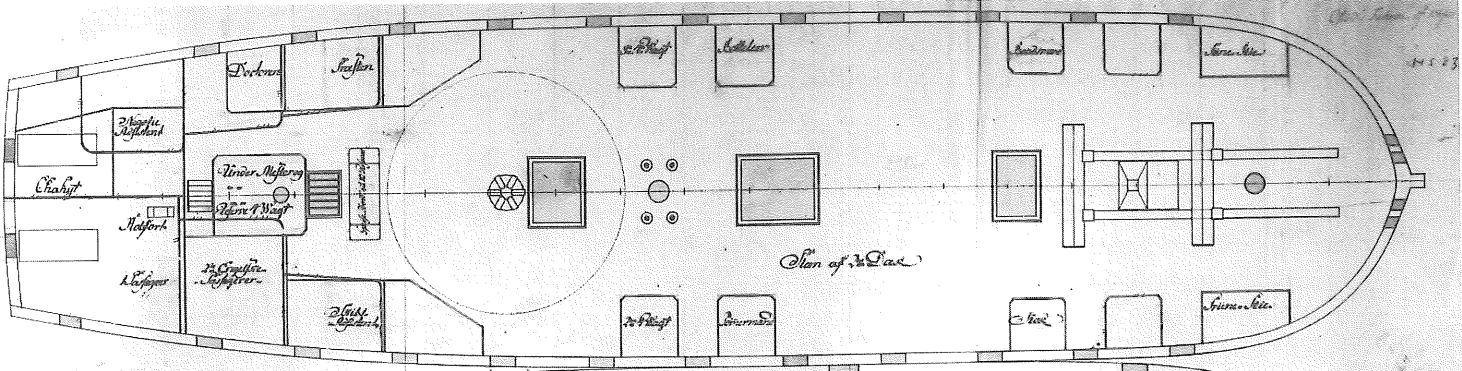
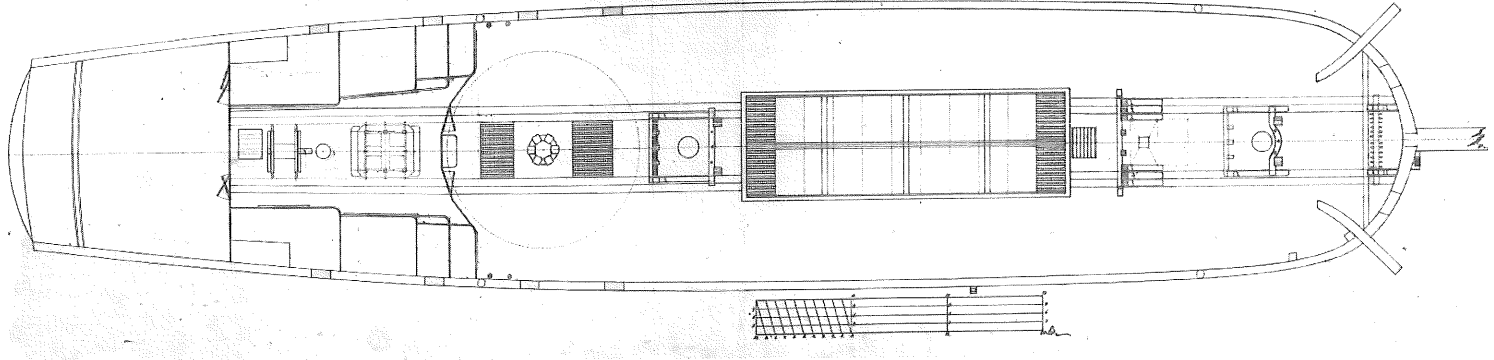
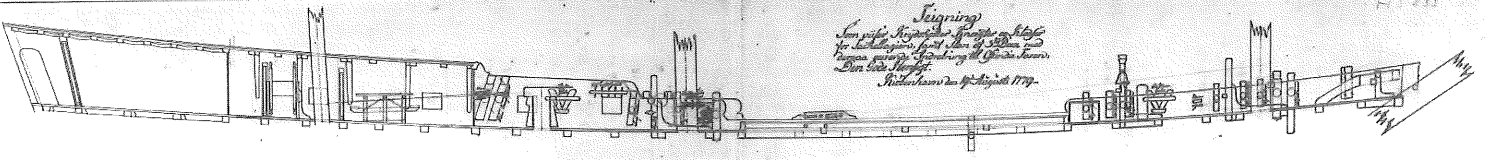
Den 6. august meddelte overskattedirektionen Holford indholdet af den kongelige

resolution. Man stillede dog også krav til ham. Asiatisk Kompagni skulle formelt godkende at indtræde i kontrakten om ekspeditionen til Indien. Dette skete da også på en generalforsamling den 19. august. Holford blev desuden bedt om at udlevere Eskildsens tegninger til skibet, og han skulle fremvise sine tidligere medinteressenters underskrift på, at de frafaldt deres del af kontrakten. Dette krav blev også opfyldt af Holford, som allerede den 28. juli havde fået underskrifterne - fra kaptajn Berg dog kun modstræbende. Til gengæld anmodede Holford om at blive naturaliseret som dansk samt at få borgerbrev fra magistraten i København. Han begrundede sin ansøgning med, at han gerne ville investere en del af sin ostindiske fortjeneste i dansk interesse. Det bagvedliggende motiv - at kunne udnytte det danske statsborgerskab over for "East India Company" og den danske neutralitet i en eventuel stormagtskrig - blev ikke nævnt. Men der var heller ingen problemer: Holford fik udstedt et naturalisationspatent, gældende fra 1. august 1777, samt et borgerbrev, gældende fra 29. januar 1777³. Hermed var han så at sige blevet dansk, da han gik i land fra TRANQUEBAR. Holford tog nu atter til England.

Tegning til 3. dæk. Bemærk det indtegnede, sammenklappelige spisebord med faste bænke. *Plan for third deck. You may notice the collapsible dining table.*

Tegning til 2. dæk samt underste dæk. *Plan for second and lower decks.*

Seignig
See side, perspective drawing of the
for the purpose of showing the
proper position of the
the side of the
Hutchinson in 1779.

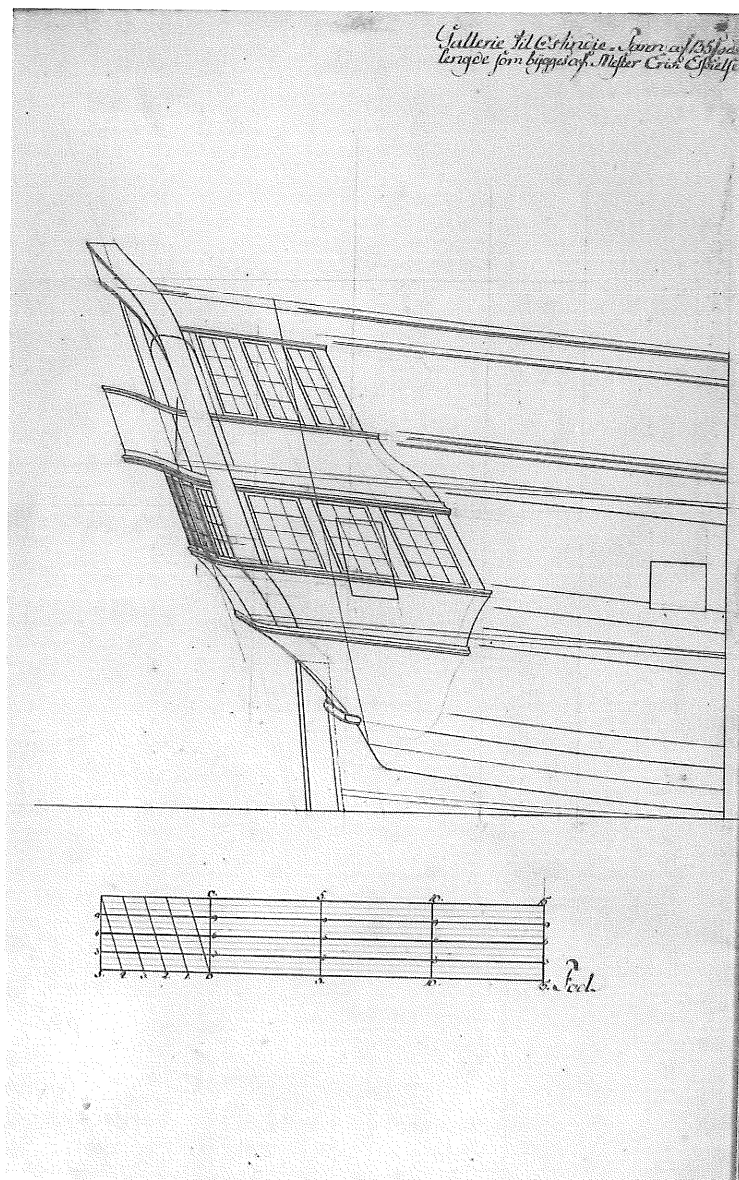


Byggeriet fortsættes

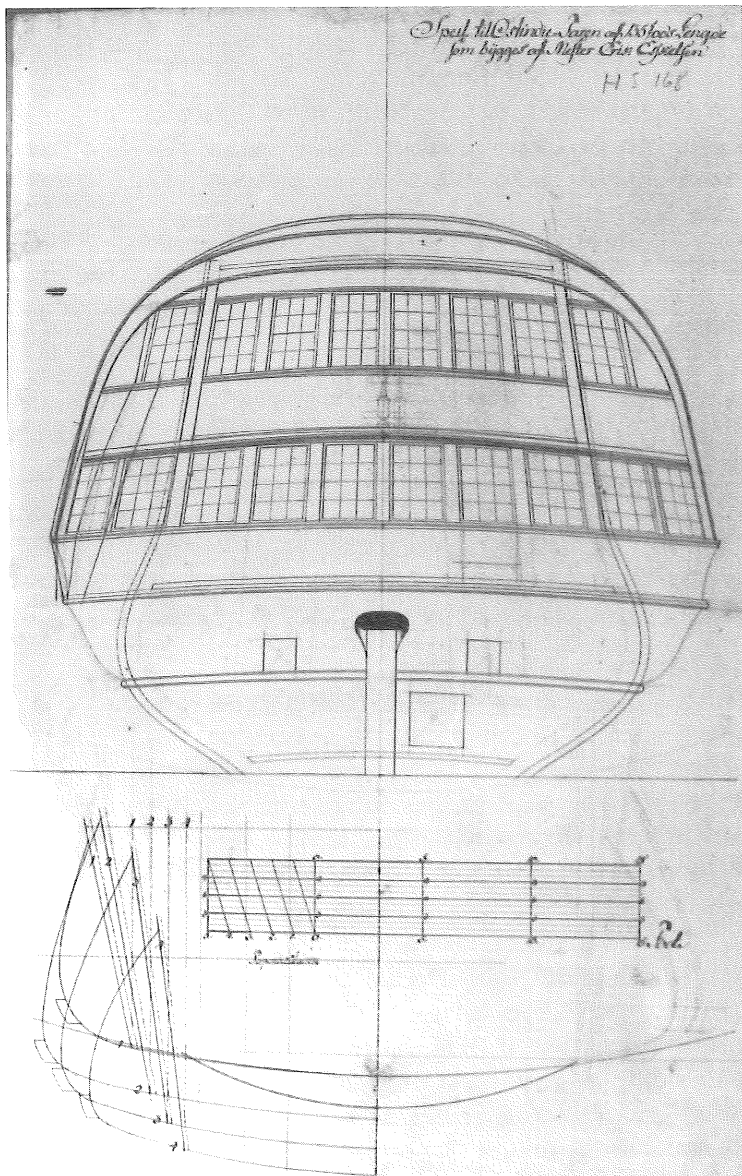
I overskattedirektionen skulle man nu se at få byggeriet af skibet genoptaget. Den første betingelse var at få finansieringen bragt i orden. Man foreslog at låne 126.000 rigsdaler i Kurantbanken⁴ mod sikkerhed i forsikringspolicer på skibet. Og efter at der var udstedt yderligere sikkerhed gennem kongelige erklæringer, kunne man i begyndelsen af september hæve pengene. Til at overvåge den praktiske del af sit skibsbyggeriprogram havde overskattedirektionen tidligere antaget Henrik Gerner. Han fik den 6. august 1778 besked om at fortsætte byggeriet af ostindiefareren, men efter reviderede tegninger. Nu skulle skibet kunne udrustes som krigsskib, idet staten ydede en byggepræmie til den type handelsskibe ("defensionsskibe"). Den 18. august leverede Gerner de nye tegninger, hvorefter skibet ville kunne føre 48 kanoner⁵.

På samme måde blev Eskildsen anmodet om at fortsætte byggeriet efter Gerners reviderede tegninger, og overskattedirektionen indtrådte i kontrakten i stedet for Holfords konsortium. Skibet skulle nu stå færdigt i juli 1779. Men som nævnt havde Eskildsen indstillet byggeriet, da interessenterne bakkede ud, og skibsbyggerne var blevet overført til andre af hans nybygninger. De øvrige københavnske værfter havde også meget travlt, så det eneste sted, Eskildsen mente at kunne finde arbejdskraft, var ved Flådens skibsbyggeri på Holmen. Han bad overskattedirektionen skaffe ham 70-80 af Holmens tømmere og 3 formænd indtil maj 1779.

Fra Holmens side var man afvisende over for anmodningen, og selv om overskattedi-



Sidegallerier. Side galleries.



Agterspejl. Stern.

rektionen forsøgte at overbevise Holmens chef om, at byggeriet af orlogsfartøjer vel ikke hastede så meget, at man ikke kunne række Eskildsen en hjælpende hånd, nyttede det ikke. Så da Eskildsen i oktober gentog sin klage og fremførte, at han ifølge kontrakten ville få en bøde på 10.000 rigsdaler, hvis han ikke blev færdig til tiden, kunne han ikke få andet end en verbal opmuntring. Senere forsøgte han sig igen. I december ønskede han tilladelse til at hyre nogle af Holmens folk i juleferien for at de kunne tildanne masterne, og dette blev bevilget. Selvom Eskildsen også senere forsøgte sig med søndagsarbejde, var det ikke nok. I marts 1779 måtte overskattedirektionen atter gå tiggergang til Holmen for at få skibsbyggere, og igen stillede Holmen sig på bagbenene. Nu gik sagen helt op til kongen, som beordrede Holmen til at udlåne 35 tømmermænd indtil skibet stod færdigt.

Eskildsen bad også om Holmens medvirken til løsning af et andet problem. Det havde vist sig, at der ud for beddingen ikke var vanddybde nok til, at skibet ville kunne flyde efter stabelafløbningen. Der måtte en opmudring til, og kun Holmens muddermaskiner ville kunne klare opgaven. Gerner blev straks bedt om at udarbejde et opmålingskort, og det viste 10-11 fod vand, hvor der skulle 18-20 fod til. Nu henvendte overskattedirektionen sig til Admiralitetet og bad om lån af maskiner og mandskab, og den 28. august 1778 startede opmudringen.

Man indsatte 2 muddermaskiner, og på trods af visse praktiske vanskeligheder gik arbejdet sin gang indtil midten af oktober, hvor Holmens chef sagde stop. Det var nu

så koldt for folkene at stå i bare fødder og losse mudderpramme, at de enten blev syge eller blev væk fra arbejdet. Dette stop var man ikke begejstret for i overskattedirektionen, så efter en række forhandlinger gik mandskabet ind på at fortsætte på disse vilkår:

- 1) der skulle ydes et dobbelt løntillæg,
- 2) alle losserne skulle have vandstøvler,
- 3) de, der arbejdede på muddermaskinen, skulle yderligere tildeles 1/12 pot brændevin og 1 kavring om dagen.

Arbejdet fortsatte så, men den 15. december blev man fra Holmen gjort opmærksom på, at de 8 underofficerer og 171 matroser ville holde juleferie 20. december - 25. januar. I ferien tog de ofte løst arbejde for god betaling, så hvis overskattedirektionen ønskede deres arbejdskraft i denne periode, kunne det blive dyrt. Men det afskrækkede ikke. Gerner fik indgået en ny lønftale, og arbejdet fortsatte, indtil opmudringen var færdig den 1. februar 1779.

Under opmudringen var man - bogstaveligt talt - stødt på et nyt problem. I muddret havde der vist sig at ligge en del store sten, som meget vanskeligt kunne fjernes, og det ville i sig selv hindre en stabelafløbning. Gerner foreslog derfor, at man anlagde en bedding fra land ud over stene. Projektet blev godkendt, Gerner udarbejdede tegninger til beddingen, han antog tømmermænd og ufaglærte, og i løbet af et par måneder blev beddingen bygget færdig.

Mens han således fik løst de problemer, der ville hindre nybygningen i at glide ud i sit rette element, fortsatte byggeriet på land. I januar 1779 fik Eskildsen udbetalt 2.

termin af byggesummen samt et forskud på restbetalingen, men der var nu igen vanskeligheder. Denne gang manglede Eskildsen pludselig jern til forarbejdning af bolte, og atter måtte Holmen holde for. I første omgang fik Eskildsen afslag, men senere overlod Holmen ham et parti gamle bolte. Som det er fremgået, kneb det for Eskildsen at styre sit nybygningsprogram, hvoraf ostindiefareren kun var et af flere skibe. I marts 1779 måtte han give op, tynget af en voldsom gæld, og overskattedirektionen bad nu Gerner om at overtage den daglige ledelse af byggeriet, og han fik overladt et kontor i Grønlandske Handels hus.

Stabelafløbning og færdiggørelse

Den 12. maj 1779 løb ostindiefareren omsider af stablen. Allerede den 10. november 1778 havde Gerner udbedt sig et navn til skibet af hensyn til udformningen af skibets ornamentter, og for at der kunne sættes navn på det udstyr, der skulle ombord. Men først den 3. maj 1779 besluttede man sig i overskattedirektionen. Holfords forslag lød på THE GOOD INTENT, som efter nogen overvejelse blandt direktionens medlemmer blev til DEN GODE HENSIGT. Stabelafløbningen betød dog ikke, at Holmen slap for yderligere besvær med skibet. Nu var skibstømmeret sluppet op. Normalt fik overskattedirektionen leveret tømmer fra Barritskov ved Vejle fjord og fra Holsten, men leverancerne havde svigtet. Igen strittede Holmen imod det bedste man kunne, og igen måtte der en kongelig reso-

lution til, før Gerner fik bare en del af det ønskede.

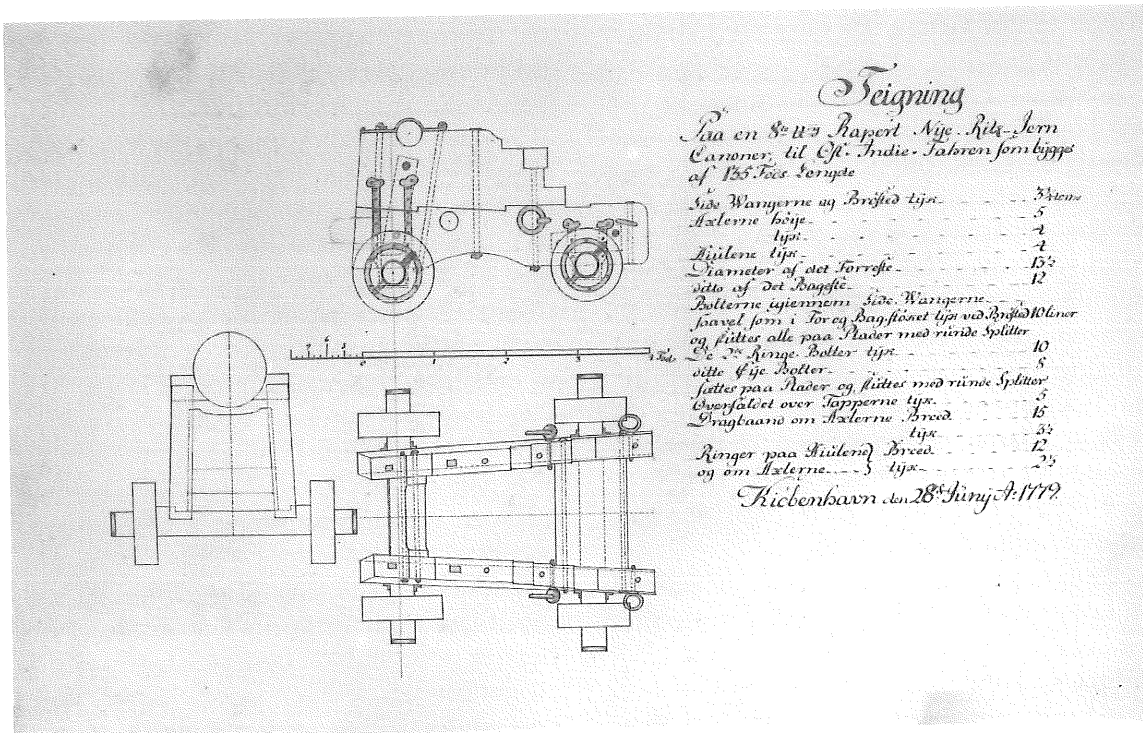
I august 1779 var man kommet så vidt med færdiggørelsen, at skibet kunne forhødes og masternes sættes i - et arbejde, som ville tage 5-6 dage. Planen var, at dette skulle ske på Asiatisk Kompagnis værft, som havde det fornødne udstyr, men nu kunne det alligevel ikke lade sig gøre. Altså en ny henvendelse til Holmen, og som i tidligere tilfælde understregede man, hvor meget det hastede med at få ostindiefareren gjort sejlklar. Denne gang stillede Holmen sig imødekommende. DEN GODE HENSIGT blev forhalet til Holmen, og arbejdet blev udført i midten af september.

Mens selve byggeriet stod på, arbejdede en lang række underleverandører med leverancer til skibet. Den 1. oktober 1778 indgik Gerner kontrakt med ankersmed P.C. Lund om levering af ankre og jernknæer efter Gerners tegninger, og samme dag tegnede han en kontrakt med P.C. Marriager om bødkerarbejde. Begge skulle levere i maj 1779. Den næste store kontrakt blev indgået den 2. december 1778, hvor rebslager Appelbye fik leverancen på al løbende gods og ankertove. Kvaliteter og vægt blev nøje fastsat, og Holmens takkemeister, kaptajn Pontoppidan, skulle føre tilsyn med fabrikationen. Senere afgav Gerner bestilling hos smed, klokkestøber, kobbersmed, blytækker, blokkedrejere, guldsmed, blikkenslager, kandestøber og sejlmager. Alle leverancer skulle ske senest midt i september måned 1779. Heller ikke her undgik man helt det nu snart klassiske problem: materialemangel. Da smedemeister Gamst skulle fremstille skibets kabys ef-

ter Gerners tegning, manglede han de nødvendige jernplader. Ikke overraskende lånte man af Holmens lager.

Nogle af disse bestillinger drejede sig ikke om dele til det egentlige skibsbyggeri, men om udstyr til skibet - eller inventarium, som man kaldte det. Da Gerner i august 1778 var blevet bedt om at lave nye tegninger til skibet, havde han også fået ordre til at udarbejde et overslag over udgifterne til takkelage, inventarium m.m. Hans overslag blev godkendt af overskattedirektionen og det blev overladt ham at indkøbe alt af bedste kvalitet. Derfor afgik der i løbet af 1779 en række bestillinger i form af nøje specificerede lister over f.eks. medicinske instrumenter, isenkramvarer, duge og gardiner. Der var her tale om færdigvarer, men Gerner udarbejdede også selv tegninger til en del inventariesager, såsom borde, stole, kommoder, vægte og fjerkræbure. En anden del af indkøbene gjaldt kanoner, kugler, krudt og håndvåben. Heraf skulle Kommercekollegiet levere 22 stk. 8-pundige og 6 stk. 3-pundige kanoner, samt 8-pundige kugler.

Byggeriet og indretningen af DEN GODE HENSIGT nærmede sig nu sin afslutning. Henrik Gerner fik derfor besked på at udarbejde en samlet oversigt over omkostningerne så snart som muligt. Opgørelsen forelå dog først den 6. maj 1780, hvor den samlede pris blev angivet til 90.680 rigsdaler. I den detaljerede beregning indgik også en komplet liste over alle de inventariesager, der var indkøbt til skibet. Listen er på adskillige sider, og den giver et levende indtryk af de materielle forhold ombord på en ostindiefarer - første klasses, ganske



vist⁶. Efter yderligere beregninger kunne overskattedirektionen angive, at “dette skib virkelig har kostet 99.455 rigsdaler, 81½ skilling”.

Det havde været en usædvanlig lang og besværlig byggesag, så derfor er det bemærkelsesværdigt, at Gerner allerede i juli 1778 havde anslået de samlede omkostninger til at ville blive 96.000 rigsdaler! Men havde budgettet holdt rimeligt, kunne man ikke sige det samme om datoen for skibets levering. I august 1778 havde Holford regnet med, at skibet kunne være færdigt i marts 1779. Eskildsen havde dog straks sat spørgsmålstegn ved dette, og senere regnede man med juli 1779. Men man

Tegning til en rapert til en 8-pundig kanon.
Drawings for an eight-pounder carriage.

skulle altså helt hen til december 1779, før DEN GODE HENSIGT var helt sejlklar. Holford mente selv, at forsinkelsen skyldtes Eskildsen, som hverken havde rådet over de fornødne materialer eller havde haft de fornødne kvalifikationer. Til gengæld havde Henrik Gerner ydet en stor indsats, anførte han.

For Eskildsens vedkommende havde byggeriet af DEN GODE HENSIGT været noget af en katastrofe. Men overskattedirektionen, som ofte havde betjent sig af ham, var

ikke uden medfølelse. Eskildsen fik i flere omgange eftergivet en betydelig gæld til statskassen, og man bevilgede ham endog et lån på 3.000 rigsdaler til etablering af et bådebyggeri ved Kildevæld nord for datidens København. Og da det Østersøisk-Guineiske Handelsselskab blev dannet i juli 1781, blev Eskildsen antaget som mester ved selskabets værft, hvor han fungerede indtil selskabets opløsning i 1787. Henrik Gerner oppebar en ekstra betaling for sit arbejde for overskattedirektionen, og ved DEN GODE HENSIGT fik han yderligere udbetalt 370 rigsdaler for at have udarbejdet nye tegninger m.v. til skibet.

Ladning og mandskab

Da DEN GODE HENSIGT i efteråret 1779 var ved at være sejlklar, kunne man gå videre med de andre dele af projektet. Bygherren, som jo nu var staten i skikkelse af overskattedirektionen, overlod i slutningen af november 1779 formelt nybygningen til et af de statsstøttede, kommercielle foretagender, Den Kongelige Grønlandske Handel, på hvis plads byggeriet havde fundet sted. Grønlandske Handel og Gerner fik ordre til at slutte den formelle kontrakt med Asiatisk Kompagni og Robert Holford om udleje af skibet efter de betingelser, der var opstillet i den kongelige resolution af 30. juli 1778.

Hos den anden part i kontrakten var man også i fuld gang med forberedelserne til togtet, og de fulgte den aftale, der var indgået mellem Holford og Asiatisk Kompagni den 19. august 1778. Da Holford i sommeren 1778 havde henvendt sig til kompagniet med sit forslag om samarbej-

de, fik han som tidligere nævnt et foreløbigt, positivt svar fra direktionen. Den 31. juli samledes så kompagniets kommission (bestyrelse) og direktion for at drøfte Holfords forslag og krav til en kontrakt. De væsentligste aftalepunkter, som Holford havde opstillet, var:

1) at ladningen til Indien skulle have en værdi af 150.000 rigsdaler, hvoraf hver part betalte halvdelen. De fleste varer skulle Asiatisk Kompagni indkøbe, mens Holford selv ville indkøbe for 40.000 rigsdaler, hvoraf størstedelen ville være varer, som han selv ville indkøbe i England,

2) Holford skulle udnævne kaptajnen og den ene af de to handelskyndige, samt have indflydelse på forhyringen af resten af mandskabet,

3) selve ledelsen af ekspeditionen og varesalg og -køb i Indien skulle Holford have, da han sad inde med ekspertisen.

I kommissionen var der en del diskussion, ikke så meget om Holfords betingelser, som man ville overlade til direktionen at forhandle, men om selve det principielle i at indgå et handelssamarbejde med en privat købmand, samt om udsigterne til gevinst ved samarbejdet. Kommissærerne Lykke, Ernst og Brock var imod, mens de Coninck var for ideen. Direktionen var enig med sidstnævnte om at anbefale sagen til vedtagelse på generalforsamlingen, især for at få lejlighed til at sammenligne effektiviteten hos private købmænd med kompagniets egne handelsbetjente. Nogle af Holfords betingelser blev derefter ændret under forhandlinger, og den 19. august blev samarbejdet bekræftet af generalforsamlingen med 54 stemmer mod 10.

Direktionen vendte tilbage til projektet i september 1779, hvor man overfor kommissionen redegjorde for situationen. Den første plan om en rejse af 30 måneders varighed var nu ændret til 19 måneder på grund af byggeriets forsinkelse, og man regnede nu med afsejling inden oktober måneds udgang. Skibet ville næppe kunne rumme en ladning af en værdi over ca. 100.000 rigsdaler, og det meste var indkøbt og lå klar til indladning, når skibet var kølhalet. Af en senere specifikation fremgår det, at hovedposterne i ladningen var: stangjern, kobber, ankre, vin, geværer, ravndug, sejldug, blokke, jomfruer, tov og trosser, kanoner, samt "en del engelsk gods". Ladningen havde en værdi af 112.300 rigsdaler.

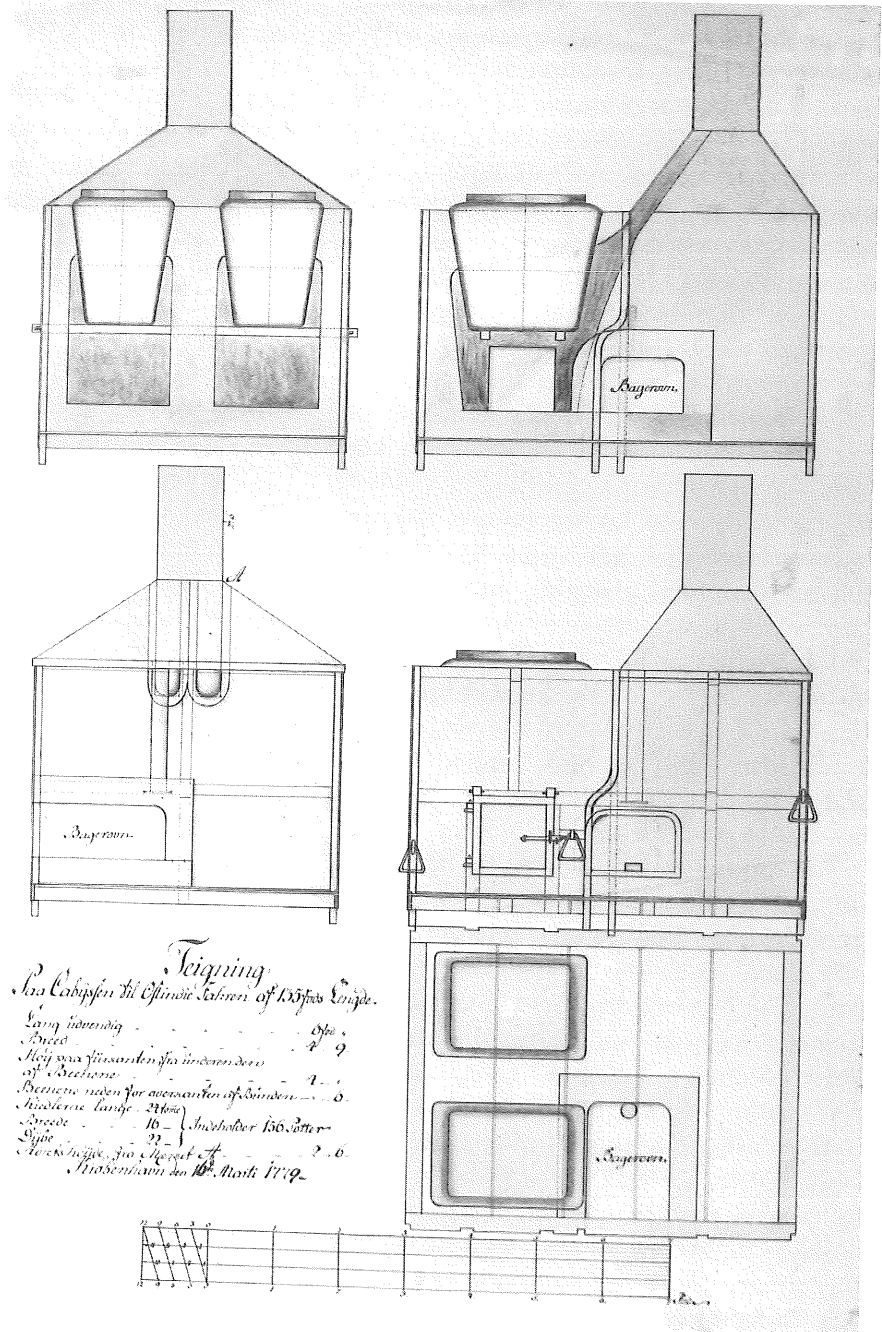
Om mandskabet nævnede direktionen, at Holford havde frafaldet sit krav om at udnævne kaptajnen, og nu var tidligere overstyrmand Fuglede, som i en årrække havde sejlet for kompagniet, udnævnt til kaptajn. Som handelsassistenter var ansat Hans Christian Lynge, som længe havde arbejdet for kompagniet og havde et godt kendskab til den indiske handel, samt Joachim Æmilius Bang, som var en lovende ung mand. De øvrige officerer var også udvalgt med omhu, og fra rullen over det øvrige mandskab (i alt 91 personer) kan nævnes, at som "I. reserve IV. vagt" var antaget en hr. Georg Stage⁷. Som "simple passagerer" ønskede Holford også at medtage 2 europæiske og 3 indiske tjenere, samt 4 familiemedlemmer, alle herrer. Det drejede sig om "Hr. Gay, Hr. Verwyok, Hr. Glass og Hr. Brown". Man kan ikke slippe den tanke, at nu da krigen mellem England og

Frankrig var i fuld gang, har den bekvemme danske neutralitet nok udvidet "familiekredsen" betydeligt.

Direktionen kunne altså konkludere, at betingelserne for rejsen var opfyldt, og Holford var da også tilfreds. Man var nu indstillet på at lade ham være eneansvarlig for salg og køb i Indien, og i denne forbindelse havde Holford stillet nogle forslag. Til trods for sit ny erhvervede danske statsborgerskab var han alligevel bange for at blive opbragt af et engelskfjendtligt skib. Derfor ønskede han ikke sit navn nævnt i skibets ladningspapirer, og han foreslog endog, at han selv sejlede til Trankebar ombord i en af Asiatisk Kompagnis kinafarere for at undgå problemer. Dette sidste forslag kunne kommissionen ikke gå med til, men ellers blev alt godkendt, og man kunne træffe de sidste forberedelser.

Katastrofen

Forventningen om afsejling inden 1. november blev ikke opfyldt. Varer og proviant kom ombord, men først i december blev kanoner og kugler leveret, og nu lagde naturen sig hindrende i vejen. Der var kraftige isdannelser i Øresund, så endnu engang måtte man væbne sig med tålmodighed. Midt i februar 1780 var isen lettet så meget, at mange ventende skibe, heriblandt DEN GODE HENSIGT, blev lagt ud på Reden og fik krudt ombord. Men så satte det ind med nordenvind og kulde. Isen blev presset kompakt om skibene, og al færdsel til og fra dem foregik over isen. Der lå vestindiefarere, islandsfarere og mange mindre fartøjer. Og af de store skibe lå DEN GODE HENSIGT, nær Kastelpynten. Indenfor lå



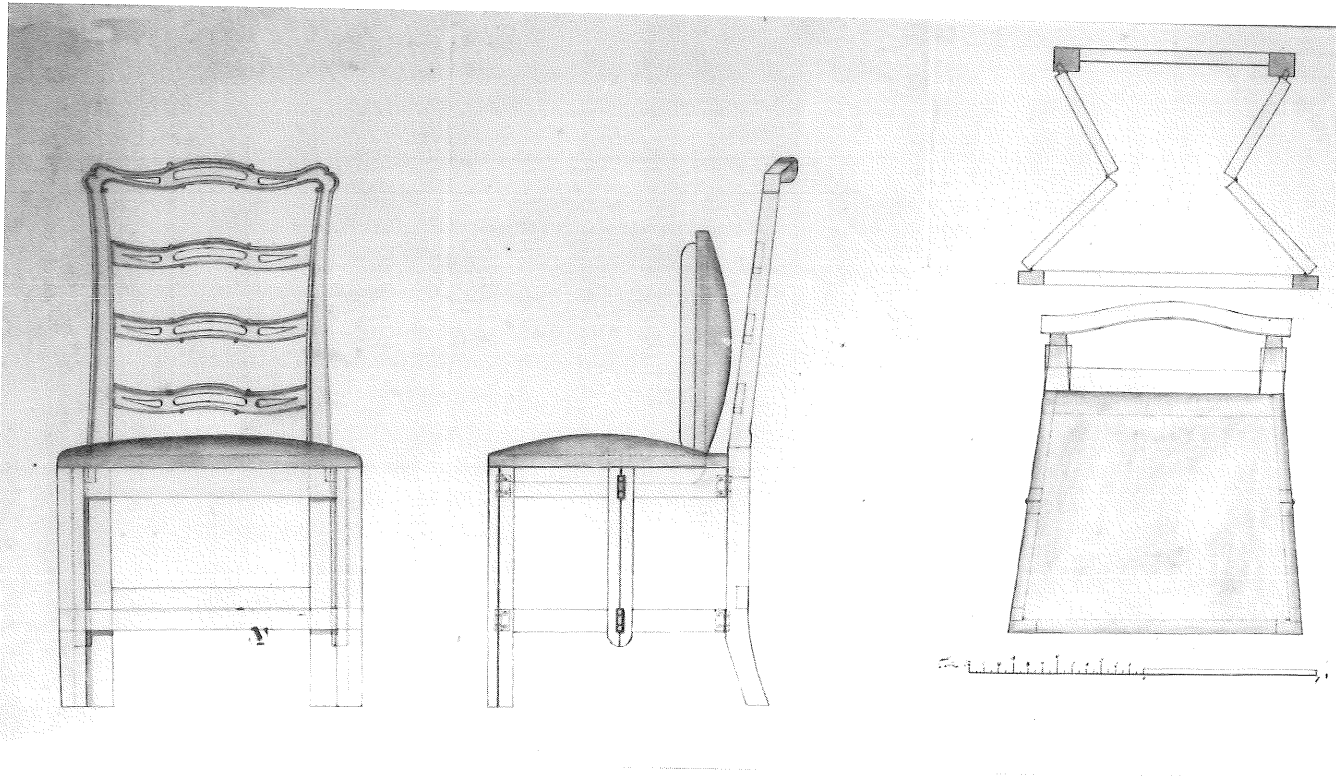
Tegninger til kabyssen.
 Drawings for the galley.

kinafareren PRINCESSE SOPHIA FREDERIKKE og tæt derved orlogsfregatten BORNHOLM og koffardifregatten ST. JAN. Sidstnævnte var fragtet af staten til at føre "Præsenter" eller bestikkelsesgaver til sultanen af Algier. I disse dage må isen have været et muntert liv af besætningsmedlemmer, pårørende, handlende og nysgerrige. Men munterheden fik en brat ende. Om aftenen den 27. februar 1780 mærkede man om bord på DEN GODE HENSIGT røglugt ud gennem åbningen ved spillet. Kaptajn Fuglede blev tilkaldt, mandskabet blev pebet op, og sprøjter og slanger gjort klar. Men da man åbnede agterlugen, vældede røgen op og man kunne skimte flammer. Slukningsarbejdet gik straks igang, men selvom der blev arbejdet intenst, måtte man snart indse, at skibet ikke stod til at redde, da der var ild overalt. Da vinden bar ind over inderreden og byen, kunne man frygte, at branden ville brede sig, så klokken elleve lod kaptajn Fuglede affyre alarmskud med kanonerne, og mandskabet forlod derefter skibet.

På samme tid slog flammerne op, og der udbrød nu hektisk aktivitet på de nærliggende skibe. Alle lå jo fastnaglede i isen, og alle større skibe havde krudtmagasinerne fyldte, ST. JAN endda en del af lasten. Først forsøgte et hold tømmere under ledelse af chefen for BORNHOLM, kaptajn Schiønning, og en af Holmens skippere, Lars Svendsen, at hugge hul i vandlinien på DEN GODE HENSIGT for at få den til at synke. Men det måtte opgives, dels af frygt for at ostindiefareren skulle eksplodere, dels fordi man mente, at isen ville låse skibet fast. Derefter begyndte chefen på kinafare-

ren, kaptajn With, at skyde i håb om at kunne sænke DEN GODE HENSIGT, og hele natten lød kanontorden over byen. Da det samtidig føg med gnister over skibene, gik man i gang med at kaste alle krudtladninger over bord for at formindske eksplosionsfaren. Øvrigheden bad om, at Kastellets svære batterier ville åbne ild, men general Huth turde ikke åbne for krudtmagasinerne af frygt for antænding.

Flammeskæret og den vedvarende kanonade tiltrak store mængder af nysgerrige, og om morgenen den 28. mente mange, at kinafarerens kugler havde fået DEN GODE HENSIGT til at tage så meget vand ind, at krudtet var blevet vådt. Der var jo tale om et træskib, og da ilden nu havde haft fat i 10-11 timer, ville den forlængst have nået krudtmagasinerne, lød tankegangen. Så derfor strømmede mange ud på isen for på ganske nært hold at beskue det usædvanlige syn. Men snart blev man klogere: klokken halv ti sprang DEN GODE HENSIGT i luften med et forfærdeligt brag. Tømmer og splinter faldt rundt omkring, hvorved mange blev dræbt eller kvæstet. Isen rev sig løs omkring skibet, og en del folk druknede, mens andre blev taget op af både. Efter sigende blev to bjærget ved Dragør, efter at være drevet omkring på en isflage i to dage. Dramaet optog sindene stærkt. Den engelske gesandt i København beskrev begivenheden i sin næste indberetning til Foreign Office, og i den følgende tid udkom der adskillige skillingsviser, som i patetiske vendinger skildrede de ulykkelige hændelser^s.



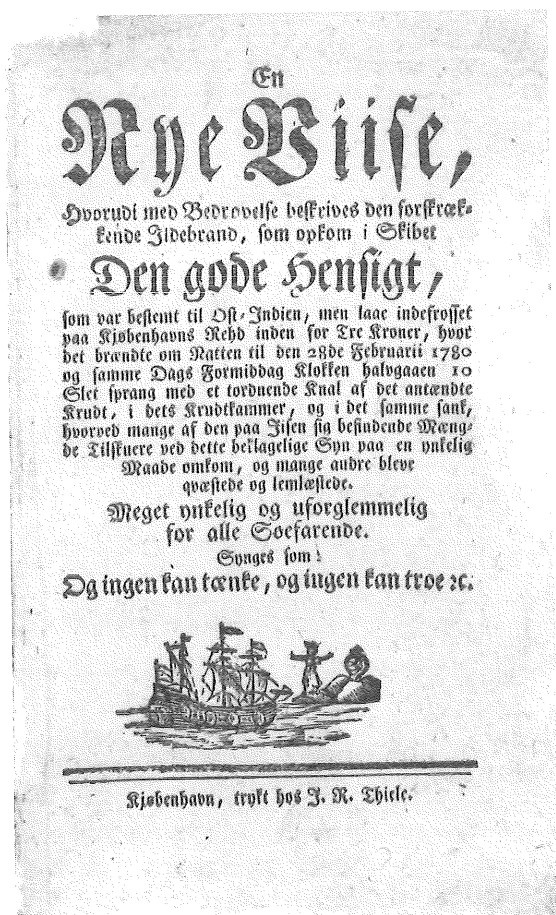
Tegninger til en sammenklappelig spisestuestol.
Drawings for a collapsible dining-room chair.

Det økonomiske efterspil

Allerede den 3. marts blev der indkaldt til søforhør i Københavns Sørret, og i den følgende tid blev der afholdt mere end en halv snes retsmøder, hvor man gennem en række afhøringer søgte at få årsagen til branden samt tildragelsernes forløb klargjort. Den 1. maj 1780 opsummerede Holford i et brev til overskattedirektionen, hvad han havde fået ud af at overvære retsmøderne. Meget lidt var blevet opklaret om årsagen til branden, men han var selv

ikke i tvivl om, at der havde været tale om sabotage gennem anbringelse af en sprængladning. Og nærmere kom man ikke fra officiel side. Til gengæld fik branden den virkning, at der herefter blev indført stærkt skærpede regler for krudtindlading på Reden.

Når man allerede den 1. marts udtog stævning til retsmøderne, var det ikke bare for opklaringens skyld i sig selv. Der var også mange penge i klemme. Det er tidligere nævnt, at Holford i juli 1778 stillede staten det krav, at man skulle låne ham 30.000 rigsdaler, som han ville indkøbe varer for til det første togt med DEN GODE HENSIGT. Lånet skulle forrentes med 1% må-



Titelblad til skillingsvise om DEN GODE HENSIGT's dramatiske endeligt. (Det kongelige Bibliotek).
Title page of broadsheet ballad relating the tragic end of DEN GODE HENSIGT. (The Royal Library).

nedligt med tilbagebetaling 6 uger efter hjemkomsten. Til gengæld skulle Holford udstede et såkaldt "bodmeribrev", som gav sikkerhed i selve ladningens værdi. Staten havde accepteret forslaget, og Holford havde fået lånet udbetalt i slutningen af 1779. Efter branden var gode råd nu dyre. Straks den 29. februar iværksatte overskattedirek-

tionen en undersøgelse af, om lånet til Holford kunne reddes hjem. Og den 1. marts spurgte man ham håbefuldt, om ikke en del af de indkøbte varer stadig var på landjorden? Men den 6. meddelte Holford, at de 30.000 rigsdaler var blevet udbetalt til Asiatisk Kompagni til dækning af den indkøbte ladning. Så efter yderligere undersøgelser måtte man bide i det sure æble: pengene måtte anses for tabt. Overskattedirektionen havde imidlertid også en anden, akut økonomisk hovedpine efter den 28. februar: selve værdien af DEN GODE HENSIGT. Ifølge den indgåede kontrakt fra august 1778 skulle Holford og Asiatisk Kompagni forsikre skibets værdi og indlevere forsikringspolicerne, inden rejsen påbegyndtes. Da sagen blev aktuel i december 1779 blev ekspeditionens parter enige om, at Asiatisk Kompagni selvforsikrede skibet gennem udstedelse af en police på 100.000 rigsdaler, som man derefter lod genforsikre for 30.000 rigsdaler til 15% præmie hos Assurancekompagniet⁹ og private assurandører. Den 23. december blev policen på de 100.000 rigsdaler overgivet til overskattedirektionen. Straks den 1. marts 1780 blev forsikringen krævet udbetalt til den fastsatte tid, men så let kom det ikke til at gå. For at følge denne sags videre forløb, må vi tilbage til DEN GODE HENSIGT.

På katastrofedagen henvendte Asiatisk Kompagni sig til Holmen og bad om hjælp

til at få bjærget, hvad der var muligt fra vraget, idet forsikringen krævede det. Holmens chef lod indhente oplysninger fra skipper Lars Svendsen, som meldte, at vraget ikke var til gene for trafikken, og at der skulle bruges 120 mand og flere donkrafte til at hæve vraget. Herefter fik Asiatisk Kompagni den besked, at Holmen gerne ville stille materiel og officerer til rådighed, men de 120 mand måtte man selv skaffe. Det kunne åbenbart ikke lade sig gøre, for i den følgende tid lod kompagniet optage en del af ladningen, som blev solgt på auktion for godt 48.000 rigsdaler. Og man annoncerede i avisen, at der ventede findeløn til folk, der måtte have bjærget noget af ladningen og udstyret, hvis de henvendte sig til kompagniet, men fængselsstraf, hvis man gemte varer.

Vraget lå der stadigvæk, og efterhånden steg irritationen på Holmen. Det lå i vejen, mente man nu, og havde bl.a. skamfilet ankertove på orlogsfartøjer. I juli blev Asiatisk Kompagni anmodet om at fjerne vraget, og herfra sagde man, at dækket først skulle af-saves og underladningen bjærges. Men da kompagniet kun havde indsat en enkelt båd, forudså Holmen, at vraget kunne ligge der længe endnu, og det ville give store problemer, når de større skibe skulle lægges op for vinteren.

Der måtte gøres noget effektivt! Kompagniet forsvarede sig med dårligt vejr, men mente dog, at underlasten (jern, kanoner og kugler) snart ville være optaget. Til gengæld måtte Holmen træde til med redskaber og mandskab, hvis vraget skulle fjernes. Optimismen slog dog ikke til. Først i september kunne kanonerne bjærges - og

det kun efter hjælp fra Lars Svendsen og hans folk.

Så da overskattedirektionen igen i oktober 1780 rykkede for udbetaling af forsikringssummen, henviste Asiatisk Kompagni til, at bjærgningssagen endnu ikke var afsluttet, og man benyttede lejligheden til at klage over, at Holmen ikke var tilstrækkelig samarbejdsvillig. Overskattedirektionen indhentede en udtalelse fra sin juridiske rådgiver, statsråd Bang, der slog fast, at kompagniet var forpligtet til straks at betale. Man gik også den anden vej og bad Holmen være kompagniet behjælpelig ved bjærgningen. Hermed var tonen slået an, og sorteper vandrede rundt mellem Holmen, kompagniet og overskattedirektionen, mens sproget i de mange skrivelser blev stadig skarpere, iblandt direkte beskyldninger og trusler. Endelig gav Asiatisk Kompagni sig i forsikringssagen. I april 1781 tilbød man at udstede en obligation på 100.000 rigsdaler til 4% rente og med 2 års løbetid. Som forklaring på den lange ventetid blev det nævnt, at de assurandører, der var genforsikret hos, krævede en fuld opgørelse, inden man ville overveje udbetalinger. Overskattedirektionen accepterede tilbuddet og reddede sig dermed ud af sagen om DEN GODE HENSIGT med skindet på næsen.

To skæbner:

DEN GODE HENSIGT og Robert Holford

Men problemet med vraget var der ikke fundet en løsning på. I begyndelsen af december 1780 manglede man at bjærge 125 skippund jern, 180 kanoner og 130 ankre, og årstiden var ikke den bedste til den slags



arbejde. Altså udsatte man sagen, og i maj 1781 var Asiatisk Kompagni kommet på den ide at sælge vraget ved en auktion og overlade det til køberen at få det bjærget. Men ingen lod sig friste, og så skete der ikke mere det år. Da man nåede ind i 1782, tog Admiralitetet affære. Vraget generede stadig skibsfarten, og der skete en ophobning af mudder omkring det. Asiatisk Kompagni blev igen anmodet om snarest at få vraget fjernet, ligesom Københavns Havnekommission fik besked om at sørge herfor, hvis kompagniet ikke gik i gang straks. Det gjorde man ikke, idet der henvistes til, at vraget tilhørte Kongelig Grønlandske Han-

Nysgerrige københavnere vover sig ud på isen for at betragte nogle store skibe, der ligger indefrosset ud for Langelinie. Her foreviges i en farvelagt tegning af H.F.G. Holm omkring 1830, 50 år efter at DEN GODE HENSIGT omtrent på samme sted og under lignende omstændigheder gik sin undergang i møde. (Københavns Bymuseum). *Drawing approx. 1830 showing frigates locked in the ice of the Copenhagen roads, inspected by curious Copenhageners. It was here - under similar circumstances - that DEN GODE HENSIGT was wrecked. (Copenhagen City Museum).*

del. Og Havnekommissionen meldte også hus forbi: vraget lå udenfor Bommen og var dermed ikke et problem for Københavns havn.

Admiralitetet gik så til kongen og foreslog, at Holmen straks skulle optage vraget, hvorefter der burde rejses erstatningssag mod Asiatisk Kompagni for at få omkostningerne dækket. Kongen godkendte optagningen, og Holmens chef gik i gang med de praktiske forberedelser. I slutningen af maj 1782 var alt klart til bjærgningen, men der skulle bruges 300-600 mand, og dem kunne man ikke finde blandt Holmens faste stok. Imidlertid skulle årets eskadre af orlogsfartøjer til søs i begyndelsen af juni, og i en kabinetsordre blev eskadrens chef, viceadmiral Fontenay, beordret til at lade mandskabet på skibene arbejde med ved bjærgningen. Og endelig, i dagene 10.-14. juni, blev DEN GODE HENSIGT bjærget, og vraget blev bragt ud i Kalkbrænderibugten og henlagt på 15 fods vand. Senere, i oktober 1782, arbejdede Lars Svendsen og hans folk på vraget, hvor de optog en del jern, beslag m.v. og ophuggede så meget af vraget, at det ikke ville flyde ud ved højvande.

Hermed var Holmens - dybt ironiske - andel i DEN GODE HENSIGT's skæbne slut. I byggefasen havde ostindiefareren givet Holmen mange problemer og udgifter, og nu havde man også måttet ofre mange ressourcer på skibets endeligt! Som et lille plaster på såret skænkede Asiatisk Kompagni 2.000 rigsdaler til uddeling blandt bjærgningsmandskabet. Men kun efter Holmens krav og kongelig ordre, og kun med understregning af, at vraget slet ikke var kompag-

niets ansvar. - Jo, hensigten havde været god nok, som skillingsviserne ikke blev trætte af at fremhæve, men besværligt og dyrt havde det været, og trist og sørgeligt endte det.

Sådan gik det da det stolte skib og de store planer. Men hvad med projektets op-havsmand. Robert Holford? Som nævnt overværede han søforhørene over forliset, som i følge en detaljeret opgørelse havde givet ham et personligt tab på 20.000 rigsdaler. Den 7. maj 1782 tog han afsked med København for at rejse til Indien via Venedig og Alexandria. Men skuffelsen var ikke større, end at han omtalte sin tid i Danmark positivt og lovede at støtte de danske interesser i Indien. På samme måde gav overskattedirektionen udtryk for, at det havde været en fornøjelse af samarbejde med Holford. Man håbede på et fremtidigt samarbejde og ønskede ham lykke på rejsen. Holford kom velholdent til Indien, hvor han opholdt sig et par år, og København genså han også. Den 22. februar 1785 ankom ostindiefareren HERCULES fra Bengalen og Trankebar, og som handelschef "fulgte den gamle Holford, som nu agtede at forlade Indien".

Efterskrift

I 1978 skulle der anlægges en kloakledning langs kysten nord for København og ned til det nye rensningsanlæg ved Lynetten.

Under gravearbejdet stødte man i Svane-møllebugten på noget svært egetømmer, hvoraf dele blev bragt i land. Svanemøllebugten hed tidligere Kalkbrænderibugten, og derfor kom DEN GODE HENSIGT ind i billedet. Blandt konstruktionstegningerne



findes det såkaldte "Middelspant", som viser profilen af skibets største spant. Og ved tegningen er angivet en lang liste over de vigtigste tømmerkonstruktioner i skibet: køl, spanter, bord o.s.v. En skibstømrer blev bedt om at identificere de opgravede tømmerstykker - hvor havde de siddet i skibet? Det viste sig let at bestemme nogle bordplanker samt nogle indre forstærkninger nederst i lasten. De samme stykker blev fundet i listen over tømmerdimensionerne og ganske rigtigt: alle målene passede. Vraget var resterne af DEN GODE HENSIGT.

Optagne vragdele fra DEN GODE HENSIGT 1978. (Foto: Jens Schou-Hansen). *Salvaged parts of the wreck of DEN GODE HENSIGT 1978. (Photo: Jens Schou-Hansen).*

Litteratur

Christensen, Benny: Dansk skibsbygning omkring 1780 (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1974, 48-74).

Feldbæk, Ole: India Trade under the Danish Flag 1772-1808 (1969).

Feldbæk, Ole: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783 (1971).

Larsen, Kay: Katastrofen på Inderreden (Kritisk Uge-
revue. Uafhængigt organ for dansk Handel og
Søfart. 1935, nr. 881).

Rasch, Aa. og P.P. Sveistrup: Asiatisk Kompagni 1772-1792 (1948).

Noter

- ¹ En kommercelæst = ca. 2 registertons
- ² En kopi af kontrakten findes i Fabriksmesterens arkiv, pakke 11, nr. 181 (Se: Litteratur og kilder)
- ³ Et udkast til patentet findes i: Rigsarkivet. Danske Kancelli 1773-1799. Koncepter og indlæg til Naturalisationspatenter A 134, 1777-81, Læg 100B. Borgerbrevet: Se: Rigsarkivet. Kommercekollegiet. KK III, B.1: Ostindiske Journalsager 1778: 63
- ⁴ Kurantbanken. Etableret 1736 som privat aktieselskab. 1773 overtaget af staten.
- ⁵ Efter de reviderede tegninger blev skibet på 336 kommercelæst.
- ⁶ Inventariet findes i Overskattedirektionen. Dokumenter og Akter vedk. (Se: Litteratur og kilder).
- ⁷ Ladningslisten og mandskabsrullen findes i Københavns Søret. (Se: Litteratur og kilder).
- ⁸ Gesandten indberetning findes som mikrofilm: Rigsarkivet. Public Record Office, arkiv nr. 600, SP 75, film nr. 62, under 29. februar 1780. Skillingsviserne m.m.: Det Kongelige Bibliotek. Bibliotheca Danica 2:611.
- ⁹ Assurancekompagniet. Det kgl. oktrojerede søassurancekompagniet blev oprettet i 1726.

Kilder

Beretningen om DEN GODE HENSIGT bygger på et - også efter europæisk målestok - enestående materiale. Almindeligvis er byggeriet af koffardiskibe meget dårligt dokumenteret til langt op i 1800-tallet, men på grund af det statslige engagement i byggeriet af DEN GODE HENSIGT kan man i arkiverne følge dette skibs tilkomst og udrustning i et helt specielt omfang. 300-400 skrivelser foreligger, og som bilag findes mere end 70 tegninger.

Listen herunder angiver de væsentligste arkivgrupper, mens enkelte andre kilder er nævnt i noterne:

Rigsarkivet

Finansarkiverne

Overskattedirektionen.

Kongelige forestillinger og resolutioner vedr. handel og fiskefangst.

Korrespondanceprotokoller for handel og fiskefangst.

Korrespondance A.

Korrespondance C.

Dokumenter og Akter vedr. Skibsbygning og Skibssalg 1776-81, I-IX.

Søetaten.

Fabriksmesterens arkiv, pakkerne 7-11, 76, 80.

Kommissariatskollegiet. Kopibøger 1776-1782.

Admiralitetet. Indkomne sager 1782.

Asiatisk Kompagni.

Arkivnr. 13, 37, 38, 160, 240, 579

Landsarkivet for Sjælland

Københavns Søret.

Retssager 1780. DEN GODE HENSIGT.

THE EAST INDIAMAN
DEN GODE HENSIGT

SUMMARY

In the 1770's fortunes were made by Englishmen in the Indian trade. But the English East India Company prohibited the remittance to England of these fortunes, and therefore the capital found other ways to Europe, e.g. through the Danish East Indian trade.

Robert Holford, an Anglo-Indian merchant, arrived in Copenhagen in 1776 in possession of a cargo to the value of 300.000 Rigsdaler. But instead of continuing to England Holford stayed in order to establish a continuous remittance to Denmark of Anglo-Indian capital. His own profits from this and an earlier expedition, led by another Englishman, amounted to 170.000 Rigsdaler.

He formed a company together with Danish merchants and they ordered the building in Copenhagen of a large East Indiaman, rigged as a frigate. However, the Danish merchants backed out and instead Holford made the Danish state take over the contract for the ship. He also made an agreement with the Danish Asian Company to charter the ship on a 50-50 basis.

The building of the ship was complicated by a lack of labour as well as materials, forcing the Danish state to intervene. But eventually - in February 1780 - the ship, called DEN GODE HENSIGT (THE GOOD INTENT - Holford's suggestion) was ready for departure. The war between England and France was now

raging, and Holford had therefore applied for - and got - Danish citizenship to prevent the ship and its partly British cargo from French capture.

Locked in the ice of the Copenhagen roads DEN GODE HENSIGT caught fire on the evening of February 28 1780. A strong northeasterly wind made the fire a threat to the buildings of the capital, so attempts were made to sink the ship by gunfire. They were not successful and the next morning the fire reached the powder magazines causing a violent explosion which made DEN GODE HENSIGT sink. Some of the cargo was salvaged and after much debate the wreck was raised, moved out and dumped in a nearby bay. (June 1782).

Robert Holford went to India overland and in 1785 he returned to Copenhagen bound for England.

While constructing a new sewerage system in 1978 machines brought to the surface heavy oak timbers which were identified as parts of the hull of DEN GODE HENSIGT.

The story of DEN GODE HENSIGT is based on a number of records unique for a merchantman of the 18th century. More than 300 documents - among them complete lists of inventory, cargo, and crew - and about 80 plans of the ship and drawings of inventory have been used in writing this article.