

# *Hans Rühmann: Søfarer- og skibsrederslægten H.C. Brodersen i Flensborg og dens tilknytning til søfarten på Dansk Vestindien*

*Forfatteren, der nylig har publiceret nogle studier over skibsbyggeriet i Stenbjerghav ved Flensborg fjord, har her udvidet sit interessefelt til også at omfatte de købmænd i Flensborg, der overtog en del af nybygningerne fra Stenbjerghav. Tidsrummet for disse personers virke er 1800-årene, hvor Flensborg især indtil midten af 60'erne var stærkt engageret i søfarten og handelen med de Dansk-Vestindiske øer. Denne historie begynder med handelshuset Andreas Christiansen, hvorfra Brodersen-Familiens sejlads på Vestindien tog sit udgangspunkt.*

Det er gået mig som så mange andre. Interessen for slægtsforskning har ført til, at jeg efterhånden er gået over til at beskæftige mig med lokalhistoriske emner. Det startede med, at der var forfædre, som havde bygget sejlskibe ved Stenbjerghav ved Flensborg Fjord. En nærmere undersøgelse viste, at Stenbjerghav i 1700- og 1800-tallet gennem en årrække var storleverandører af sejlskibe til især Flensborg. Herved kom jeg tæt ind på det lokale miljø, bl.a. den del af befolkningen, der havde gøremål indenfor søfarten. Jeg stødte derved på slægter med påfaldende mange søfarende. Af disse har en Brodersen-slægt været den mest spændende, idet den forsynede Flensborg med flere markante personligheder, således tre søkaptajner med navnet Johann Friedrich

Brodersen og endvidere som en af enerne indenfor Flensborgs handelshuse, købmanden og skibsrederen Hans Christian Brodersen. Samtidig med at han indregistrerede sine skibe på St. Thomas, blev han en fremtrædende foregangsmand, da Flensborg gik over til både at sejle med og også selv bygge dampskibe.

*Det begynder ved Stenbjerghav*

Søfarerslægten's første repræsentant finder vi omkring 1800 i Stenbjerg sogn i Angel, Hans Christian Brodersen (1764-1847), i folketællingen fra 1803 opført som boelsmand. Han var af en gammel og som oftest velsitueret bondeslægt fra Thumbby i Syd-Angel, hvor man kan føre slægten tilbage til 1400-tallet, med dens op- og nedgangstider. Hans Christian, søn nr. 4, finder i Stenbjerg et godt parti, en enke med én mindre gård.

I 1794 gifter han sig nemlig med Christina Maria, født Hansen, enke efter Johann Friedrich Mangelsen, der kom fra en gammel og velstillet bondeslægt i Stenbjerg. Selv om folketællingen alene betegner Brodersen som boelsmand, menes det, at han på dette tidspunkt også beskæftigede sig med søfart. I kaptajnsarkivet i Flensborg finder vi en Hans Christian Brodersen som kaptajn på galeasen EINIGKEIT, hvoraf der findes en akvarel i "Flensborghus". Skibet

forliste i 1805, dog uden at Hans Christian Brodersen omkom ved det. Derefter synes han at have holdt sig til landbruget. Det gjorde hans børn derimod ikke.

Hans gård, der var udskilt fra godset "Østergaard", lå ikke langt fra kystbyen Stenbjerg. Her boede der omkring 1800 ved højdepunktet af den "florissante periode" mange skippere og andre søfarende. Der foregik endvidere på flere steder langs kysten, således nordpå ved Norgaardholz og sydpå ved Ohrfeldhaff, et for disse tider meget betydeligt skibsbyggeri<sup>1</sup>. Man byggede fortrinsvis større skibe til Flensborg, men havde iøvrigt også en livlig kontakt over vandet til Sønderborg og solgte også bl.a. 3 mindre fregatter til Aabenraa.

Hans Christian Brodersens ægteskab resulterede i tre børn, der alle fik forbindelse til søfarten og omfattede flere generationer af søkaptajner, der virkede fra Flensborg. Det startede med sønnerne Johann Friedrich (1795-1846) og Hans Peter (f. 1797), der begge blev søfarere og endte livet på havet. Endvidere blev Hans Peters tvillingesøster Christina Sophia (1797-1883) mor til to søkaptajner: Hans Johannes Nissen og Michael Nissen, også født i Stenbjerg og begge knyttet til søfarten til de Vestindiske øer. Endelig blev en halvbroder, Lorenz Mangelsen (1784-1848), også søkaptajn i Flensborg. Dertil kommer så søfarere fra senere generationer, der er født i Flensborg.

Under deres opvækst har børnene på nært hold kunnet iagttage den livlige søfart på Flensborg Fjord og følge de mange skibe, der blev bygget langs kysten, lige fra jagter til fregatter, og med 4-6 søsætninger om året i gennemsnit. Som børn har de sikkert dag-

ligt hørt historier om Flensborgs søfart på de store have, herunder om sejladsen på Dansk Vestindien. Både om sukker og rom, men sikkert også om slaver og slavehandel. Børnene har uden tvivl også tidligt været med ude at sejle og har derved fået et tidligt kendskab til livet om bord.

#### *Flensborg og byens forbindelse til de Dansk-Vestindiske øer*

Flensborg var helt tilbage til 1200-tallet en betydningsfuld havneby, dels fordi den lå meget beskyttet i bunden af en fjord, dels fordi den havde en god havn med en passende vanddybde, også for store skibe. Den var også hertugdømmet Slesvigs største by, og hertugdømmerne var indtil 1864 en del af den danske helstat. Inden for helstaten havde Flensborg den største handelsflåde næst efter København, der derfor også måtte føle Flensborg som en generende konkurrent. Det kneb derfor for Flensborg med at blive ligeberettiget med København, hvis erhvervsliv de skiftende konger hægede mere eller mindre om ved at udstyre kongebyen med visse monopoler og andre fordele. Det blev ikke mindre efter tabet af de østlige dele af landet til Sverige.

Flensborg havde i den danske helstat som nævnt gennem årene den største handelsflåde næst efter København, når vi ser bort fra Altona, hvor antallet af indregistrerede skibe bl.a. kunne være påvirket af nabolaget til Hamborg og Holland. Væksten af Flensborgs flåde skete især i løbet af 1700-tallets anden halvdel, d.v.s. i den florissante periode. Størsteparten af skibene byggedes på egne værfter. 1750 havde Flensborg i henhold til skibslisterne 113 skibe med 2.996 com-

mercelæster, og ult. 1806, inden krigen med England, var flåden steget til 271 skibe med 14.806 clstr. Tilsvarende skal nævnes, at Københavns handelsflåde i 1802 var på 219 skibe med 20.070 clstr, d.v.s. målt i samlet kapacitet var drægtigheden kun ca. 1/3 større end Flensborgs.

Baggrunden for væksten var især de gunstige forhold, som Danmarks neutrale holdning under århundredets mange krige skabte, men også stigende levestandard og dermed større efterspørgsel efter mere luksusbetonede varer. Hertil kom de forbedrede muligheder for handelen på Middelhavslandene, hvor traktater med de nordafrikanske stater betød en reducere af risikoen for piratoverfald og dermed for tab af ladning og mennesker.

Det var især handelen på Middelhavslandene, der skabte store fordele for Flensborg. Med hensyn til de Dansk-Vestindiske øer var Flensborgs muligheder reduceret ved kongemagtens merkantilistiske politik, der betød beskyttelse af Københavns egen industri og importfunktioner. Men Flensborg gav ikke op.

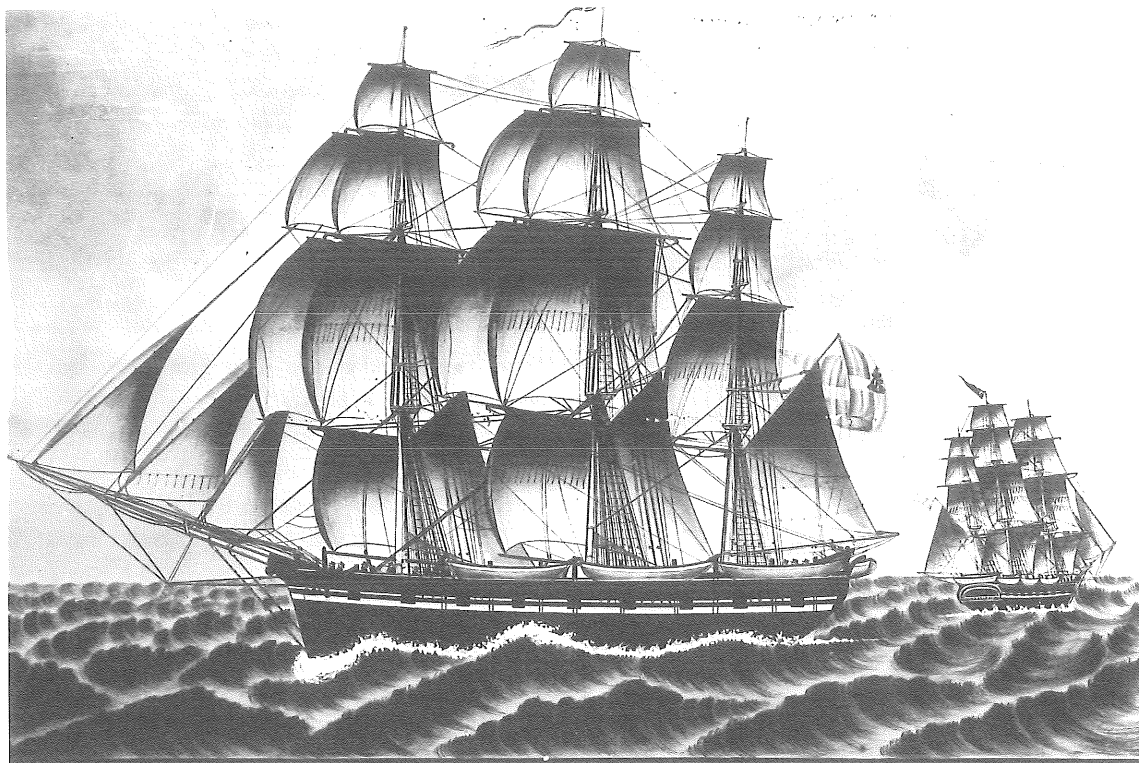
Begyndelsen af handelen på de Vestindiske øer blev gjort fra 1755, hvor handelen på kolonierne blev frigivet for de danske undersætter i Danmark og Norge og her tudgømmet Slesvig<sup>2</sup>. Den resulterede for Flensborg iflg. Theodor Link i 9 skibsladninger fra 1757 til 1769<sup>3</sup>. Det, skibene havde med sig fra Flensborg til øerne, var bl.a. forskellige levedsmidler, plantagefornödenheder som bomuldsbeklædning, endvidere f.eks. talglys, brædder og planker samt mursten fra teglværkerne ved Flensborg Fjord, der samtidig tjente som ballast. Det,

skibene førte med sig tilbage, var efter Theodor Link først og fremmest sukker, kaffe og bomuld, indigo, ædle træsorter, tobak, rom, huder og kobber. Heraf må formentlig indigo, men i hvert fald kobber være tilført fra andre steder.

Fra 1762 fik Flensborg efter mange vanskeligheder realiseret et eget raffinaderi for sukkeret og fik dermed brudt Københavns særstilling<sup>4</sup>. Det blev nemlig, når vi ser bort fra Altona, det første sukkerraffinaderi uden for København. Flere fulgte efter, bl.a. 1778 ved købmand Andreas Christiansen, som jeg senere skal komme nærmere ind på. Det blev ham og hans handelshus, der især fra århundredskiftet udviklede Flensborgs sejlads på Vestindien, bl.a. ved dygtige forhandlinger med myndighederne i København. I anden halvdel af 1700-tallet havde det været Feddersen-familien, der fra Flensborg stod for de fleste Vestindien-rejser, dog var der også her et vist samarbejde mellem de to parter.

En opgørelse hos Theodor Link om Flensborgs oversøiske handel fra 1755 til 1807 viser for denne periode 122 ture til Dansk Vestindien<sup>5</sup>. 1-2 rejser om året er ikke særlig imponerende, men til gengæld drejede det sig om nogle af Flensborgs største skibe. Krigen med England i 1807 gav et brat afbræk. Øerne blev besat af englænderne. Flensborg mistede under krigen 113 skibe, og det var de største af skibene, der blev taget. Men trods disse store tab kom Flensborg efter 1814 hurtigt på fode igen.

Jürgen Brockstedt nævner i sin bog om Slesvig-Holstens søfarts- og handelsforbindelser til Latinamerika i tiden 1815-48 det antal rejser, enkelte Flensborg-skibe foretog



Tidseholdt von Flensborg Commandeur Peter S. Vurl. 1811.

Fregatten TIDSELHOLT var et af Handelshuset Andreas Christiansens største skibe. Det blev bygget 1807 og var på 150, senere 164,5 clstr. Bortset fra hval- og robefangst i dens senere år sejlede TIDSELHOLT udelukkende på Vestindien og gennemførte hertil 28 rejser. Efter salget til Norge er der endnu registreret aktivitet i 1863. (Original farvelagt tegning i privateje. Foto: HSM). *The frigate TIDSELHOLT was one of the largest ships belonging to the business firm of Andreas Christiansen. It was built in 1807 with a capacity of 150, later 164.5 commerce lasts. Apart from whaling and seal catching in its later years the TIDSELHOLT sailed exclusively on the West Indies route making a total of 28 voyages to that destination. After being sold to Norway it was still registered as being in service in 1863. (The original is a privately owned coloured drawing. Photo: DMM).*

til Dansk Vestindien<sup>6</sup>. For briggen KIELSENG var det 33, d.v.s. 1 rejse pr. år i gennemsnit, for Andreas Christiansens fregat TIDSELHOLT var det 28. Her drejede det sig om skibe, der udelukkende sejlede på Vestindien. I det hele taget vendte Flensborgs handel sig i stigende grad fra Middelhavslændene mod Vestindien. I 1830'erne sejlede der omkring 17 skibe årligt til Dansk Vestindien<sup>7</sup>, mod 1-2 skibe i anden halvdel af 1700-tallet. Fra 1815 til 1848 havde Flensborg ialt 505 rejser på Latinamerika, d.v.s. omkring 15 rejser årligt<sup>8</sup>.

En væsentlig årsag til stigningen i 1830'erne var, at der kom betydelige lempelser for afgifterne af sukker, melasse og rom og i transittolden for kolonialvarer. Samtidig var der en stigende konkurrence i sejladsen på Middelhavslandene. Af den vestindiske sukkerproduktion gik fra en trediedel til en fjerdedel til Flensborg. De næst vigtigste importvarer var farvetræ, kaffe, tobak, mahognitræ, indigo, pokkenholt m.m. En stor del af disse varer blev dog reeksporteret til andre havne.

Fra omkring 1848 satte en nedgang ind. Årsagerne var foruden den politiske uro den tiltagende konkurrence fra Hamborg, men også stigende forsyninger ad landjorden, med åbning af jernbaner og med bedre veje. Dertil kom så i stigende grad konkurrencen fra dampskibene med faste fragtruter og mere stabile og kortere sejltider. Generelt reduceredes behovet for sejlads fra øerne på grund af det dårlige marked for rørsukker efter sukkerroens fremkomst.

Endelig blev Flensborg fra 1864 for Dansk Vestindien handelsmæssigt et udland. Det betød væsentlige ændringer i Flensborgs markedsforhold og en endnu større konkurrence fra Hamborg. Flensborg-skibene måtte nu i stigende grad gå over til at sejle med fragt til og fra andre havne, og i løbet af 1870'erne ebbede Flensborgs handel med Dansk Vestindien helt ud.

#### *Handelshuset Andreas Christiansen i Flensborg*

Det var i dette handelshus, at søkaptajnen Johann Friedrich Brodersen fra Stenbjerg, der var født i 1795, havde sit virke, fra 1830 og til sin død i 1846, hvor han for sit firma

var blevet den ledende kaptajn på vestindiehandelen. Da han tiltrådte, var stifteren død i 1811, og det var dennes eneste søn, Andreas Christiansen jun., der havde ledelsen.

Andreas Christiansen sen. var født i Ellum ved Løgumkloster i 1743, som søn af en boelsmand. I 1758 tog han som 15-årig til Flensborg, hvor han begyndte sin købmandsuddannelse hos en brændevinsbrænder. I 1764 kom han til den ansete købmand Peter Feddersen sen., der dengang havde de fleste af de Flensborgske rejser til Vestindien (indtil 1807 havde Feddersen-familien 67 rejser ialt)<sup>9</sup>. Fra 1766-76 gennemførte Andreas Christiansen 6 rejser til St. Croix. Fra 1773 blev han medreder sammen med Fr. Feddersen i den første vestindiesejer, snauen NEPTUNUS på 57 clstr, der havde sejlet på Vestindien siden 1755. Af købmand Feddersens enke blev han sendt til Vestindien for at drive og lede forretningerne videre, og han erhvervede herved et stort kendskab til forholdene på øerne<sup>10</sup>. 1778 indrettede han det omtalte sukkerraffinaderi. Med usædvanlig dygtighed og succes udviklede han i løbet af årene indtil sin død i 1811 en virksomhed, der gennem flere slægtled skulle blive Flensborgs største og mest betydningsfulde handelshus. År 1800 anlagde han en oliemølle, Boreas-møllen, og selv Napoleonskrigene klarede handelshuset sig igennem uden alvorlige tab. Ved sin død i 1811 efterlod han 5 børn, heraf 4 døtre, som han havde sørget for at få gift med driftige købmænd.

Han efterfulgtes af sønnen Christian Andreas Christiansen (1780-1831), der havde en lykkelig hånd til at fortsætte faderens store forretning. Foruden at være købmand

Andreas Christiansen (1743-1811) var født i Ellum ved Løgumkloster. Som 15-årig kom han i købmandslære i Flensborg og blev senere ansat hos den ansete købmand Peter Feddersen sen. Kontakten med Feddersen-familien bragte ham til Dansk Vestindien, hvor han erhvervede et stort kendskab til forholdene på øerne. 1778 oprettede han eget sukkerraffinaderi, senere oliemølle, og ved sin død i 1811 havde han skabt Flensborgs største handelshus. (Olie på lærred, af Nicolaus Peters ca. 1810. Flensburger Schiffahrtsmuseum). *Andreas Christiansen (1743-1822) was born in Ellum near Løgumkloster. At the age of 15 he was apprenticed to a merchant in Flensburg and was later employed by the firm of Peter Feddersen Smr., a merchant of high standing. His connection with the Feddersen family later brought him to the Danish West Indies, where he acquired a first-hand knowledge of conditions on the islands. In 1778 he founded his own sugar refinery, later an oil mill, and by the time of his death in 1811 he had built up the largest business firm in Flensburg. (Oil on canvas, by Nicolaus Peters, approx. 1810. Flensburger Schiffahrtsmuseum).*



blev han indehaver af store ejendomsbesiddelser i Flensborg. Nogle af disse omdannede han til parker, således det område, hvor nu museet, retsbygningen, overrealskolen og den gamle kirkegård på Helligåndsberget ligger. Desværre for handelshuset døde han allerede i 1831, kun 51 år gammel.

Da hans ældste søn, Andreas Christiansen, kun var 15 år gammel ved faderens død, blev det enken, Henriette Rachel, f. Kulenkampff, der førte virksomheden videre. Hun var datter af en købmand i Celle ved Hannover. Hun gik under navnet Tante Agent, var særdeles gavmild og med flotte vaner. Således stillede hun efter udbruddet af treårskrigen sine pakhuse til rådighed for militærmyndighederne og lod dem for

egen regning indrette til lazaretter, hvor hun ganske vist sammen med sine døtre og svigerdøtre selv deltog i plejen af de sårede. Et stort barkskib, der lige var vendt hjem fra Vestindien, skal hun med hele dets kostbare ladning af bl.a. silkestoffer have overladt til den danske regering. Meningen var god nok, men gaverne var langt mere, end virksomheden kunne tåle. Der var 11 børn, 4 sønner og 7 døtre. I 1842 overlod hun ledelsen til sønnen Andreas, der nu var 32. Men allerede her var handelshuset svækket og formentlig dødsdømt.

Under den store hamburgske pengekrise i 1857 gik handelshuset fallit, og alle dets store besiddelser kom over på andre hænder. Det var også tilfældet med afdelingen



på St. Thomas, der blev overtaget af Hans Christian Brodersen.

Stor betydning for vestindiehandelen, og iøvrigt også for Flensborg, havde også Andreas Christiansen seniors to svigersønner, H.C. Jensen og Peter Petersen Schmidt, der begge var storkøbmænd og redere.

*Søkaptajn Johann Friedrich Brodersen (I)*

Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) var den første af tre søfarere fra tre generationer med dette navn. Han var nødt til at vælge et andet erhverv end landmand, fordi halvbroderen Jacob Mangelsen skulle overtage gården som søn af moderens første mand, Johann Friedrich Mangelsen. Det har nok heller ikke været noget egentlig problem for ham, fordi han som så mange

Johann Friederich Brodersen (1795-1846) var formentlig den mest fremtrædende søkaptajn i Handelshuset Andreas Christiansen. Det ses bl.a. af, at han blev kaptajn på nogle af handelshusets nyeste og største skibe, således barken HERMANN på 151 clstr og senere den ombyggede orlogsfredag DIANA på 140,5 clstr. Han sejlede næsten udelukkende på Vestindien, hvor han ledede handelshusets afdeling på St. Thomas. (Foto hos familien Brodersen). *Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) was probably the most prominent captain in the firm of Andreas Christiansen. This is indicated amongst other things by the fact that he was given the captaincy of the firm's newest and largest ships, such as the barque HERMAN of 151 commerce lasts and later the converted naval frigate DIANA of 140.5 commerce lasts. He sailed almost exclusively to the West Indies, where he was head of the firm's office on St. Thomas. (Brodersen family photo).*

andre unge på stedet var vokset op med den nære kontakt til søen og sikkert fandt det meget spændende at komme til Flensborg, en betydelig handelsby med mange store rederier. En ældre halvbroder, Lorenz Mangelsen, var allerede begyndt i Flensborg som sømand.

Formentlig er J.F. Brodersens sømandsuddannelse startet efter konfirmationen omkring 1810. 1819 efterfølger han sin halvbroder som skipper på jagten DIE HOFFNUNG på 9 clstr og overtager samtidig en anpart på 1/4. Med dette skib sejlede han i 5 år mellem Flensborg og Norge.

1820 gifter han sig med Anna Catharina Lemke (1792-1868). Hun var datter af søkaptajn Hans Jürgen Lemke, der havde ført briggen AMICITIA på 49 clstr og var død under Napoleonskrigene i engelsk fangenskab. Ægteparret flyttede ind hos svigermoderen i et hus i Nørregade, omtrent over for det nuværende "Flensborghus".

De skibe, J.F. Brodersen fra 1831 var kaptajn på, er følgende:			clstr	Bygget
1831-37	CERES (sen. DORIS)	fregat, senere bark	135.5	1797
1837-38	BOREAS	brig	112.5	1807
1839	CHRISTIAN	fregat	132.5	1837
1840	BOREAS (se ovenfor)			
1841	HERMANN	bark	151	1839
1841-42	BOREAS (se ovenfor)			
1842-44	JEANETTE	bark	124	1840
1845-46	DIANA	fregat (opr.orlogsfreg.)	140.5	1834

Om J.F. Brodersen har været på de Vestindiske øer, inden han i 1824 som 29-årig bliver kaptajn på galeasen AMPHITRITE på 62.5 clstr, ved vi ikke. Men det er i hvert fald fra og med hans tiltræden, at skibet begynder sejladsen på de Vestindiske øer. Endvidere bliver skibet bygget om til skonnertbrig. Der gennemføres ca. een rejse om året til St. Thomas og St. Croix, i flere tilfælde med mellemlandning på Madeira.

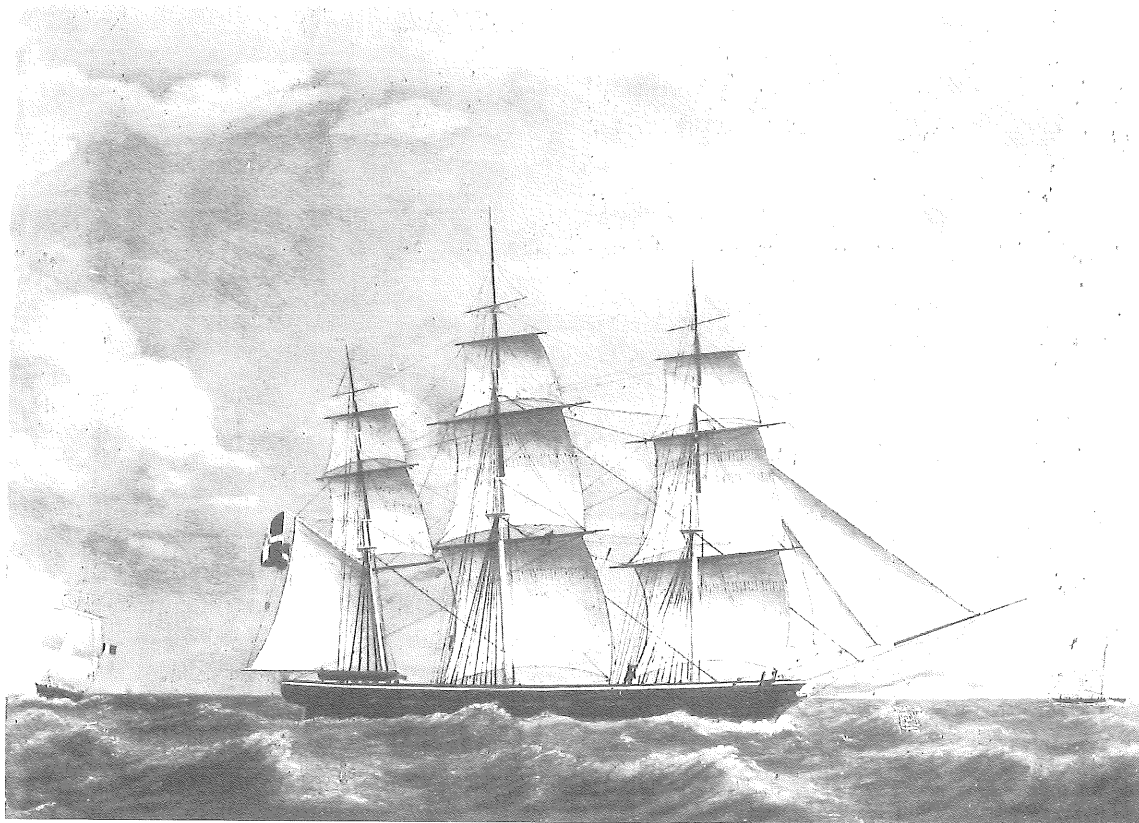
I 1830 sejler J.F. Brodersen med sit skib til St. Thomas med en ladning, der bl.a. består af 1.538 pd. rafinado-sukker, 913 stenkrukker, 55 stk. sejldug og endvidere te, rødvin, korender samt 200 tdr. saltet sild, som skibet har indtaget i Stavanger. På tilbagereisen fra St. Thomas til Flensborg i september 1830 kommer skibet ca. 50 mil vest for Lizard, ikke langt fra den Engelske Kanal, ud for en kraftig storm. En styrtsø vælter skibet, masterne kastes over bord og skibet bliver slået til vrage. 3 mand går over bord. Det øvrige mandskab, herunder kaptajn Brodersen, bliver ca. 24 timer senere taget op af et engelsk skib<sup>11</sup>.

Fra 1831 sejler J.F. Brodersen udelukkende på skibe, der tilhører Handelshuset An-

dreas Christiansen. Som nævnt dør indehaveren Christian Andreas Christiansen i 1831, hvorefter enken overtager ledelsen indtil 1842. Dette lederskifte er formentlig årsagen til, at handelshuset som et af de få flensborgske huse får en fast repræsentant i St. Thomas. Det bliver først J.F. Brodersen og efter hans død i 1846 hans søn H.C. Brodersen sammen med J.C. Meyer, en ældre skipper fra Christiansen-flåden. Det betyder, at Brodersen fra 1842 udover at sejle som kaptajn på handelshusets skibe nu også tilbringer en del af sin tid som husets afdelingsbestyrer på St. Thomas.

Som det fremgår, var det nogle af sine største skibe, handelshuset betroede ham. Skibe som CERES og DIANA havde en besætning på ca. 20 mand. De skibe, J.F. Brodersen førte, sejlede stort set udelukkende på Vestindien. Efterhånden fik han en vis chefstilling over for en del af handelshusets Vestindieflåde, med indflydelse på afsætningen af skibenes ladninger og af befragtningen fra Vestindien. På St. Thomas etableredes som nævnt efterhånden et kontor under hans ledelse. Omtalte J.C. Meyer overtager efter behov kaptajnsfunktionerne, når J.F.





Brodersen har særlige opgaver på stedet. Brodersen benytter sig også efter behov af anden transport med dampskib, både lokalt i Vestindien og i Europa, for at kunne træffe aftaler og spare tid.

1833 flytter familien ind i et lejet hus i Jürgensby. 1845 bygges et nyt hus på hjørnet Jürgensstrasse 19/Hafendamm 17, der står der endnu. I et brev af 28. februar 1846 fortæller J.F. Brodersen: "Med Jeanette sendte jeg dig til entreen i vort nye hus 300 marmorfliser, 150 hvide og 150 sorte, jeg tror det vil se godt ud, hvis de bliver lagt over

Fregatten DIANA var bygget i 1834 som dansk orlogsskib og oprindelig på 140,5 clstr. Det blev ombygget til Handelshuset Andreas Christiansen i 1845. På dette skib forulykkede J.F. Brodersen i 1846. I nogle år hjalp sønnen H.C. Brodersen Andreas Christiansen jun. med skibets drift, indtil det blev afhændet ved handelshusets konkurs i 1857. (Olie på lærred, hos familien Brodersen). *The frigate DIANA was built in 1834 for the Danish Navy with an original capacity of 140.5 commerce lasts and was converted for the firm of Andreas Christiansen in 1845. It was on this ship that J.F. Brodersen met with an accident in 1846. For some years his son, H.C. Brodersen, helped Andreas Christiansen Jr. with the running of the ship until it was sold when the firm went bankrupt in 1857. (Oil on canvas, the Brodersen family).*

hjørner." En lille tegning medfølger. Fliserne siges stadig at ligge der.

Fregatten DIANA, der tidligere havde gjort tjeneste som dansk orlogsskib, med 20 kanoner og 130 mand, blev erhvervet til handelshuset i 1845. J.F. Brodersen rejste selv til København for at føre opsyn med ombygningen.

Der er hos efterkommere bevaret et større antal breve fra J.F. Brodersen til familien, som fortæller om hans rejser. I København findes der på Landsarkivet i Waterscout-protokollen en oversigt pr. 26. september 1845 over skibets mandskab<sup>12</sup>. Heri indgår sønnen Hans Christian som 3. styrmand og nevøen Hans Johannes Nissen fra Stenbjerg som kahytsdreng. Som besætningsmedlem og letmatros skal også nævnes Carl Wedstedt, der var søn af præsten i Stenbjerg, og som J.F. Brodersen sikkert har lovet faderen at give en god uddannelse. Det samlede mandskab er på 21.

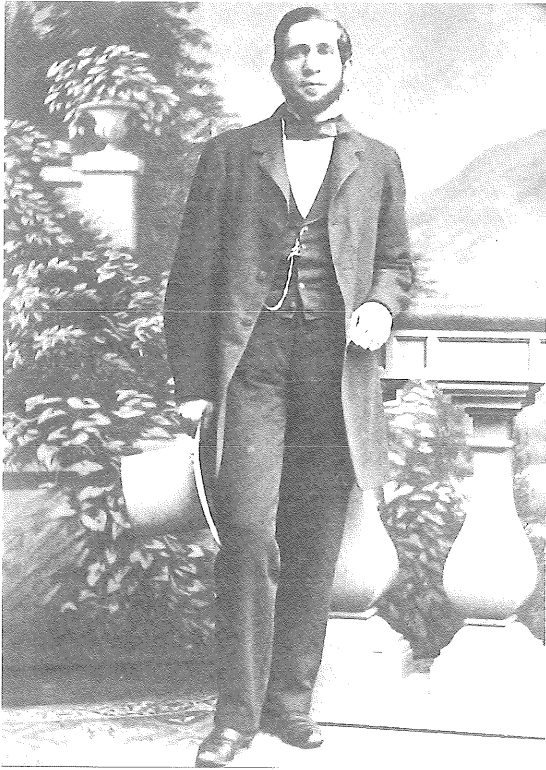
Om forplejningen står der bl.a.: "Mandskabet erholder ingen Brændevin eller anden Spiritus ombord i Skibet, men i det Sted faar samtlige Mandskab Et Pund Cafee Daglig og to Pund Thee Maanedligen. Tillige er det samtlige Mandskab alvorligen forbudt at bringe nogenslags Spiritus omborde."

I december 1845 skriver J.F. Brodersen fra St. Thomas om en vellykket rejse trods kraftig storm undervejs og fremhæver DIANAs gode sejlegenskaber. Derimod er han ikke helt tilfreds med handelen. "Vi er kommet 4 uger for sent og må se, hvordan vi slår os igennem." Hele vinteren tilbringer han med opgaver på de Vestindiske øer. Derefter rejser han i juli 1846 først et stykke med JEANETTE og derefter med damper til Liver-

pool, så med jernbane og tilsidst med damper over Hamborg til Flensborg. Her tilbringer han så i eftersommeren 1846 nogle uger hos sin familie i det nye hus.

I september går DIANA igen til søs, denne gang fra Hamborg til St. Thomas. Det skulle blive J.F. Brodersens sidste rejse. Om hans sidste tid skriver sønnen Georg Wilhelm senere i sine erindringer:

"Nogle uger efter vor ankomst i Hamborg kom far og broder Hans med damper fra St. Thomas. I begyndelsen af oktober var "Diana" sejlfærdig til at bringe en ladning udvalgte varer til St. Thomas. På denne rejse var min far kaptajn og Hans 3. styrmand. Kære børn, denne rejse skulle blive den mest skæbnesvangre sørejse, jeg nogensinde har oplevet i mit liv. I god behold nåede vi indtil 20 til 30 mil udenfor Kanalen, da vi blev overfaldet af en kraftig storm. Den 8. oktober, om middagen ved maden i kahytten, arbejdede skibet forfærdelig voldsomt. Ved den stol, min far sad på, sprang fastgørelsen, og min kære, gode far styrtede med baghovedet mod skibssiden. Han blev båret til sin kahyt uden livstegn. Den største forskrækkelse bredte sig gennem hele skibet. Jeg blev naturligvis straks tilkaldt. Mens jeg sad ved hans seng, sagde han kun: "Glas vand!". Dette var de eneste ord, min far sagde, for efter et par timer var han hos Gud. I, kære børn, kan forestille jer vore bekymringer, vores sorg. Den første styrmand (Meyer) havde sejlet mange år med far og var helt hovedløs. Straks blev skibet lagt op foran vinden for at nå til en engelsk havn. Det sidste havde vi, hvis jeg husker rigtigt, allerede gjort, inden fars død indtrådte. Den næste dag løb vi ind til Falmouth i Eng-



Johann Friedrich Brodersen (1825-68) fik borgerbrev på St. Thomas som skipper i 1852 og virkede herefter udelukkende som søkaptajn på skibe, der var hjemmehørende på St. Thomas: 1852-58 briggen MAJOR WOLFF, 1858-61 barken RENNER, 1862-65 barken DORIS BRODERSEN og 1865-68 fregatten PETER JORDT. Her skal fremhæves bistanden til den spanske orlogsfregat RESOLUCIÒN i 1866 ved omsejlingen af Kap Horn og redningsmedaljen på Søfartsmuseet i Flensborg. (Foto hos familien Brodersen). *Johan Friedrich Brodersen (1825-1868) received his trade licence as a skipper on St. Thomas in 1852 and from then on worked solely as a sea captain on ships registered at St. Thomas: 1852-58 the brig MAJOR WOLFF; 1858-61 the barque RENNER; 1862-65 the barque DORIS BRODERSEN; and 1865-68 the frigate PETER JORDT. Noteworthy here are the assistance given to the Spanish naval frigate RESOLUCION in 1866 on its way round Cape Horn and the life-saving medal which ensued and which is now at the maritime museum in Flensburg. (Brodersen family photo).*

H.C. Brodersen (1823-89) fik sin styrmandseksamen i Tønning i 1842 og sin købmandsuddannelse først og fremmest ved at hjælpe sin far med Handelshuset Andreas Christiansens afdeling på St. Thomas. Gennem 1850'erne og 60'erne opbyggede han en flåde på gennemsnitlig 4 store skibe, der var registreret på St. Thomas, men som efterhånden også sejlede meget på især Sydamerika. Købmandsvirksomheden blev både drevet i Charlotte Amalie og i Flensborg. (Foto i Det kgl. Bibliotek). *H.C. Brodersen (1823-1889) took his mate's examination in Tønning in 1842 and got his commercial training primarily by helping his father with the Andreas Christiansen firm's office on St. Thomas. During the 1850's and 1860's he built up a fleet which on average consisted of 4 large ships registered at St. Thomas, but also increasingly engaged in traffic to South America. Business was conducted both in Charlotte Amalie and in Flensburg. (Photo in the Royal Library).*

Georg Wilhelm Brodersen (1830-85) blev også sømand, men en rømning fra et Aabenraa-skib i Rio de Janeiro ændrede hans karriere. I stedet drog han til Nordamerika og blev efter mange spændende oplevelser lods ved Hudsom Bay i Californien. I 1862 vendte han tilbage til sin hjemegn, hvor han med provenuet fra salg af en bark i Shanghai købte en pæn gård i Tarup og blev landmand. (Foto hos familien Brodersen). *Georg Wilhelm Brodersen (1830-1885) was also a sailor, but desertion from an Aabenraa ship in Rio de Janeiro changed his career. He travelled to North America and after many exciting adventures he became a pilot in Hudson Bay in California. In 1862 he returned to his native country where he used the proceeds from the sale of a barque in Shanghai to buy a good farm in Tarup and set up as a farmer. (Brodersen family photo).*



land. Her blev også min salige fars rester bisat. Gud være ham nådig.

Efter en bedring i vejret fortsatte vi rejsen. Meyer overtog kommandoen på skibet. Fars bortgang vakte i St. Thomas stor sorg, fordi han var meget afholdt på øen. Bror Hans og Meyer blev der, for at sælge vores og flere andres skibsladninger. Jeg tog med "Diana" til St. Croix og indtog en ladning sukker til København, hvor vi så også arriverede lyk-

keligt. For at bringe fars mange ting hjem sejlede jeg med damper til Flensborg."

Efter et søforhør, hvoraf der er bevaret et referat<sup>13</sup>, blev J.F. Brodersen begravet på kirkegården i Falmouth. I en artikel i Flensborg Avis oplyses, at man endnu i 1830'erne fandt graven pænt vedligeholdt. En forespørgsel i 1993 til byrådet er dog den 18. november 1993 besvaret med, at man trods ihærdige efterforskninger i de registrerin-

ger, der er påbegyndt i 1854, ikke har kunnet finde frem til oplysninger om gravens eksistens.

I ægteskabet med Anna Catharina f. Lemke var der 6 børn, 3 sønner og 3 døtre. De tre sønner, Hans Christian, Johann Friedrich og Georg Wilhelm, startede alle med at få en sømandsuddannelse. Af døtrene blev Christine Marie gift med søkaptajn Andreas Andresen Jensen i Flensborg, Birgitte med søkaptajn Henning Hee, først Flensborg, senere Hamborg, og Anne Cathrine med møller N. Ringe i Flensborg.

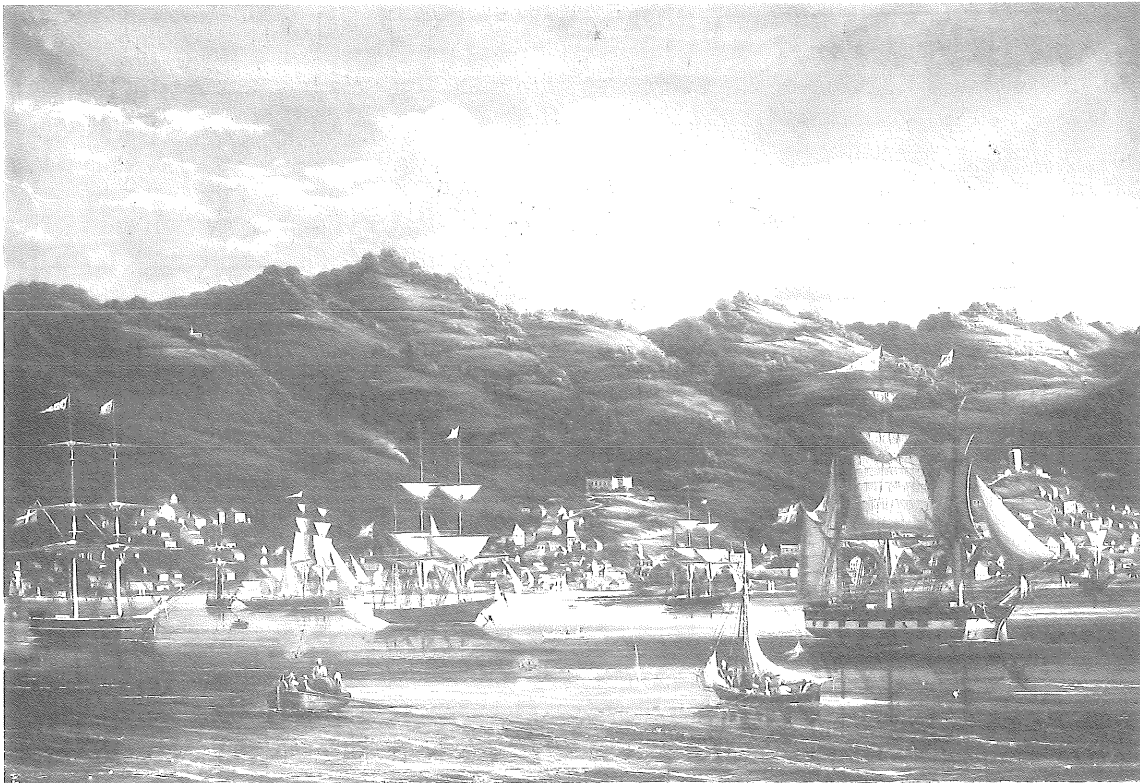
Den yngste af sønnerne, Georg Wilhelm Brodersen (1830-85), der i det foregående har fortalt om faderens død, begyndte som sømand på fregatten DIANA. Det gik ham mindre heldigt. Herom skriver han den 30. maj 1847, nu 17 år gammel, bl.a. til sin mor fra København:

“...Da jeg kom hertil (se slutningen af beretningen om faderens død i okt. 1846), var “Diana” allerede sejlet igen” (skibet, Georg Wilhelm var kommet til København med og havde hyre på, og hvorfra han så var rejst til Flensborg pr. damper for at aflevere faderens ting). “Men tænk dig, kære mor, hvor tarveligt af kaptajn Jacobsen, alt mit køjetøj, jakke, olietøj, støvler, sko m.m. har han alt sammen taget med. Hvor tarveligt, fordi jeg dog sagde ved min afrejse, at jeg lod noget blive om bord, og også bankieren har mindet ham om det. I hvilken forlegenhed jeg er, kan I sikkert tænke jer. Om jeg klarer mig med mine penge, ved jeg ikke, fordi alting er meget dyrt her. Hvis ikke, må jeg låne noget hos Onkel Brodersen (det drejer sig her om sukkerraffinadøren Jes Heinrich Brodersen, København. Han var en søn af bed-

stefaderens bror Hans Daniel Brodersen). Skulle det være tilfældet, vil du være så rar at ordne det inden min tilbagekomst, når han (onklen) ankommer til Flensborg.

Jeg har nu fået en efter min mening dejlig hyre. Jeg og Lohse, og endnu to andre Flensborgere, sejler med en Aabenraa-brig først til Liverpool og derefter rundt om Kap Horn. Måske vil det, hvis Gud vil, vare et år, men det menes, at det også kan vare 3 til 4 år. Skibet hedder “Codan”, kaptajn Behrens.”

Med hensyn til denne “dejlige hyre” skulle Georg Wilhelm blive belært om noget andet. Behandlingen fra Kaptajn Behrens side var så umenneskelig, at Georg Wilhelm, straks ved ankomsten i Sydamerika, i Rio de Janeiro sammen med hele besætningen hemmeligt forlod briggen. Ved sine erfaringer med kaptajnerne Jacobsen og Behrens har han vel først rigtig forstået, at han havde mistet sin far og dermed også faderens beskyttelse. Følgerne for ham var større, end han havde troet. Inden han kunne få sit patent tilbage, kunne han ikke forvente hyre på et europæisk skib. Han var nødt til at forsøge at slå sig igennem på egen hånd. Hvad han da også viste sig at være dygtig til. Han tilbragte årene fra ca. 1847 til 1862 i Amerika, især i Californien. Georg Wilhelm har skrevet mange breve om sine barske og spændende oplevelser derovre, der er bevaret i familien. Helt ubemidlet var han efterhånden heller ikke. idet han bl.a. tjente penge ved søfart, landbrug og især ved virksomhed som lods. Ved flere lejligheder møder han andre unge fra Flensborg og Stenbjerg. Til sidst sejler han med barken WHAT CHER, som han havde erhvervet, til



Billedet er malet af Jens Locher i 1864 og skal vise St. Thomas havn med 3-4 Brodersen-skibe, der kendes ved rederiflaget "B". Hos to ses en stander med skibets navn. Forrest finder vi barken JOHANN, der efter forlis samme år afløstes af barken JOHANN BRODERSEN. Til venstre ses en brig, der kun kan være WILHELMINE. De bagerste ro kan være barkerne CATHARINE og DORIS BRODERSEN. Jens Locher, der i øvrigt var født i Flensborg, havde aldrig været i Vestindien og lånte kulissen hos Frits Melby. (Original i Flensburger Schiffahrtsmuseum, tidl. i familien Brodersens besiddelse).

*The picture was painted by Jens Locher in 1864 and depicts St. Thomas harbour with 3-4 Brodersen ships which can be identified by the shipping company's flag "B". Two of the ships have a pennant with the ship's name on. Closest to the front is the barque JOHANN, which sank the same year and was replaced by the barque JOHANN BRODERSEN. To the left is a brig which can only be the WILHELMINE. The two ships in the rear could be the barques CATHERINE and DORIS BRODERSEN. Jens Locher, who was born in Flensburg, had never been to the West Indies and borrowed the backdrop for the painting from Frits Melby. (Original in the Flensburger Schiffahrtsmuseum, formerly owned by the Brodersen family).*

Shanghai, hvor han sælger skibet. Ved hjemkomsten til Flensborg køber han så i Tarup ved Flensborg for sine opsparede penge en pæn gård for 30.750 DM. Men det er en hel historie for sig, der samtidig også beretter om nybyggerliv, indianere og meget andet.

De to andre sønner, Hans Christian og Johann Friedrich, der undgik at få lignende besværligheder ved uddannelsen til søs, vil blive nærmere omtalt i de efterfølgende afsnit.

#### *H.C. Brodersen. købmand og reder på St. Thomas*

Hans Christian Brodersen (1823-89) var ikke alene af sin far godt forberedt til handel og søfart, han havde også lysten og evnerne. Efter sin konfirmation havde han, ligesom sine to brødre, tit været med ude på faderens rejser. Han havde også fået en styrmandsuddannelse fra navigationsskolen i Tønning. Her finder vi ham i eksamensprotokollen for 1842 som 19-årig den 10/8 med karakteren "fåhig", som han den 1/9, sikkert efter tilegnelsen af lidt mere teoretisk viden, forbedrer til "gut". Derfor kan han i 1845 optræde med en god faglig baggrund som 3. styrmand på mandskabslisten for DIANA. Hans uddannelse og erfaring fra søen er da sikkert også grunden til, at han senere, da han opholder sig mere fast i Flensborg, ofte betegnes som søkaptajn og ikke som købmand.

Hans store interesse var virksomheden på St. Thomas, som faderen J.F. Brodersen varetog for Handelshuset Andreas Christiansen fra et fast kontorlokale<sup>14</sup>. Mens det var meget almindeligt, at Flensborg-skibene

solgte deres last direkte fra skure, der var stillet op på kajen, blev handelshusets kontor samtidig drevet som en købmandsforretning, hvor man især handlede med skibsproviant. Hans Christian Brodersen har i en hel del breve til sin mor og brødre skrevet om sin tid på St. Thomas, ligesom der findes dokumenter på Rigsarkivet, der fortæller om vareomsætningen. Brevene dækker perioden 1847-62 og er endnu kun gennemgået i mindre omfang.

Som nævnt var der i forbindelse med faderens virksomhed for Handelshuset Andreas Christiansen oprettet et firma i faderens navn. I en annonce i St. Thomæ Tidende i juni 1848<sup>15</sup> blev debitorerne i firmaet J.F. Brodersen bedt om at betale deres gæld. Annoncen er underskrevet af J.E. Meyer og af "F.C. Brodersen", der sikkert er identisk med sønnen H.C. Brodersen.

I 1847 indtræder H.C. Brodersen som leder af handelshuset Andreas Christiansens kontor på St. Thomas. I løbet af 1850'erne forringes forholdene i handelshuset i Flensborg, og i 1857 går huset som nævnt konkurs. I de sidste år bistår H.C. Brodersen især den unge Andreas Christiansen med at organisere driftén af fregatten DIANA, som Andreas Christiansen havde overtaget. Det fortæller han om i breve til Georg Wilhelm, også om skuffelsen over konkursen og over familiens flotte vaner. I 1857 skal ellers handelshusets virksomhed på St. Thomas have kastet store penge af sig, medens det især var afdelingerne i østen, der gav de store tab<sup>16</sup>. Konkursforvaltningen overdrog nu virksomheden på St. Thomas til H.C. Brodersen, som videreførte den for egen regning.



Dette billede fra 1866 er ligeledes malet af Jens Locher og viser en af Brodersens Vestindien-farere, en bark, der står ind mod Flensborg. Billedet er desværre solgt til ukendt på auktion. Det drejer sig formentlig om barken CATHARINE, der i 1866 har besøgt Flensborg. (Original tidl. i familien Brodersens besiddelse). *This picture from 1866 was also painted by Jens Locher. It depicts one of the Brodersen's West Indiamen, a barque on its way into Flensburg. The picture was unfortunately sold to an unknown buyer at an auction. The barque in question is probably the CATHARINE, which called at Flensburg in 1866. (Original formerly owned by the Brodersen family).*

Rederivirksomheden er H.C. Brodersen så småt startet med i begyndelsen af 1850'erne. I 1850 køber han skonnerten COLUMBUS på 43 clstr, som han har halvpart i og Nane Jürgensen og svogeren Henning Hee hver 1/4. Nane Jürgensen var søkaptajn og oliemøller og iøvrigt oldermand i Flensborgs skipperlav fra 1843 til 1852. Henning Hee førte skonnerten, der mest sejlede fra Hamborg. Endvidere købte H.C. Brodersen i 1850 1/6 i St.Thomas-barken NATHALIE på 105.5 clstr, som hans to år yngre bror Johann Friedrich var første styrmand på. Heri ligger uden tvivl en stærk familiefølelse. Det samme fremgår også af



hans breve til Georg Wilhelm, som han år efter år utrættelig opfordrer til at vende hjem til Flensborg eller også til at komme til St. Thomas, og tilsiger ham samtidig al den støtte, der kan blive brug for.

I 1857 giftede H.C. Brodersen sig i Flensborg med Dorothea Lucia f. Jordt, kaldt Doris (1834-1902). Hun var datter af søkaptajn og hospitalsforstander Peter Jordt (1802-75) og Catharina, f. Böttger (f. 1807). Herefter tilbragte H.C. Brodersen en væsentlig større del af sin tid i Flensborg. I navnene

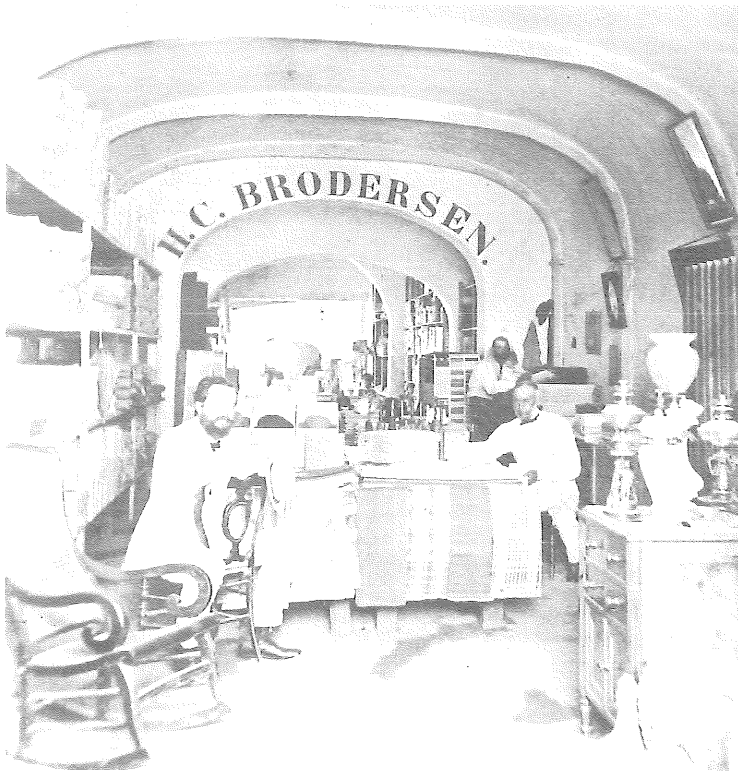
på de skibe, han efterhånden får, genkendes navne i familien, især hans kone Doris, men også faderen og brødrene. Endelig blev hans største skib opkaldt efter svigerfaderen Peter Jordt.

H.C. Brodersens skibe omfatter i de næste mange år, efter hvad der på Rigsarkivet har kunnet dokumenteres, mindst de følgende 13 skibe<sup>17</sup>, der alle blev indregistreret på St. Thomas og hvoraf de, der er anskaffet efter 1864, derfor også fortsat indgik i den danske handelsflåde:

		clstr	ejertid	skæbne
1. THORA	bark	131	1854-64	Solgt
2. MAJOR WOLFF	brig	106.5	1857-62	Forlist
3. RENNER	bark	116.5	1858-61	Forlist
4. JOHANN	bark	258	1861-64	Forlist
5. DORIS BRODERSEN	bark	137.5	1861-74	Solgt
6. CATHARINE	bark	130	1862-72	Solgt
7. WILHELMINE	brig	79	1863-66	Solgt
8. JOHANN BRODERSEN	bark	153	1864-91	Solgt
9. PETER JORDT	fregat	542	1865-68	Condemn.
10. WILHELMINE BRODERSEN	brig	83	1867-72	Solgt
11. WILHELMINE BRODERSEN	skonnertbrig	110	1871-72	Forlist?
12. CATHARINE BRODERSEN	skonnertbrig	115	1873-74	Solgt
13. DORIS BRODERSEN	fregat	323	1875-90	Solgt

Sin største flåde havde H.C. Brodersen gennem 1860'erne og indtil begyndelsen af 1870'erne med ca. 5 skibe. I 50'erne og 60'erne sejlede hans skibe næsten udelukkende på Vestindien. I 70'erne og 80'erne er skibene fortrinsvis beskæftiget i andre dele af verden, således især Sydamerika, men bl.a. også Indien, Kina og Stillehavet. Det

gælder således især barken JOHANN BRODERSEN og fregatten DORIS BRODERSEN, et sejskib bygget af jern og søsat som nr. 4 på det nye skibsværft i Flensborg, som H.C. Brodersen tog initiativ til at få startet. Fra begyndelsen af 1870'erne leder H.C. Brodersen sin virksomhed fra Flensborg og er nu stærkt engageret i byens fremtid, som vi



H.C. Brodersens faktori i Charlotte Amalie er her fotograferet i 1868. Ved skrivebordet ses lederen af kontoret, søkaptajn F. Böhmer, der ledede købmandsvirksomheden som Brodersens fuldmægtig. (Foto: Flensburger Schiffahrtsmuseum). *H.C. Brodersen's factory in Charlotte Amalie, photographed here in 1868. Beside the desk is the managing clerk of the office, Captain F. Böhmer, who was in charge of commercial activities as Brodersen's proxy. (Photo: Flensburger Schiffahrtsmuseum).*

senere skal komme ind på. Kontoret i St. Thomas må formentlig fra 2. halvdel af 1860'erne have været ledet af Fr. Böhmer, der på skibslisten for St. Thomas i 1873 er opført som "bestyrende reder".



H.C. Brodersens hustru Doris Brodersen (1834-1902) var datter af søkaptajn og hospitalsforstander Peter Jordt. Flere af H.C. Brodersens skibe blev opkaldt efter hende, herunder flådens flagskib, fuldskipet DORIS BRODERSEN. (Foto hos familien Brodersen). *H.C. Brodersen's wife Doris Brodersen (1834-1902) was the daughter of Peter Jordt, a sea captain and hospital superintendent. Several of Brodersen's ships were named after her, among others the flagship of the fleet, the full-rigged DORIS BRODERSEN. (Brodersen family photo).*

Det er påfaldende, så få kaptajner H.C. Brodersen har haft til sine skibe. De blev gennemgående hos ham i en lang årrække, hvilket må tages som udtryk for både dygtighed og gensidig tilfredshed. Hvervet som

kaptajn har sikkert været et meget selvstændigt job, og med skibenes og ladningernes størrelse har der sikkert også for kaptaj-

nerne været tale om en pæn fortjeneste. Det drejer sig om følgende:

1. Johann Friedrich Brodersen	(1825-68)	1857-68 Bror
2. Hans Johannes Nissen	(1828-1901)	1857-74 Fætter fra Stenbjerg
3. Jacob Friedr. v. Barm	(f. 1823)	1867-72 Bror til J.F. Brodersens kone Christina, formentlig forlist med skonnertbrig WILHELMINE BRODERSEN
4. Søren Nielsen		1862-89
5. Johann Thomsen	(f. 1818)	1854-64
6. Jens Christensen Boesen	1861-81	Fra Nykøbing F.
7. Bugge		1882-?

Hvor meget der er indtjent på handelen med Vestindien og andre områder, har vi ingen nærmere oplysninger om. Det, der kan give os en vis fornemmelse af indtjening og økonomi, er H.C. Brodersens investeringer i skibe og fast ejendom.

Den største investering i et enkelt skib er fregatten DORIS BRODERSEN, der blev færdig i 1875 og kostede ca. 225.000 Mark. Efter H.C. Brodersens død blev den af enken i 1890 solgt til Fanø for 115.000 Rigsmark.

Så er der ejendomsinvesteringerne. I 1874 købte H.C. Brodersen gården "Lille-rupgaard" ved Horsens for 130.000 Rigsdaler og i 1883 godset "Serridslevgaard", også ved Horsens, for 441.500 kr.<sup>18</sup> Ejendommene blev især købt for at give hans to sønner en fremtid i Danmark, hvor de begge havde fået en landbrugsuddannelse. H.C. Brodersen var dog også selv begyndt at interessere sig for landbrug og tilbragte en del af sin tid på Serridslevgaard.

I Flensborg ejede H.C. Brodersen en

præsentabel ejendom i "Rote Strasse", der blev anvendt som bolig og kontor.

Ved sin død i 1889 ejede han af skibe foruden DORIS BRODERSEN også barken JOHANN BRODERSEN på 153 cl, som enken i 1891 solgte til et hollandsk rederi.

Dertil kommer H.C. Brodersens investering i aktier i Flensborg-virksomheder, som han interesserede sig særligt for. Formentlig har det også her drejet sig om væsentlige beløb.

*H.C. Brodersen og hans betydning for Flensborg*  
Selv om H.C. Brodersen havde sit rederi indregistreret på St. Thomas, beholdt han hele tiden følingen med Flensborg og deltog trods sit danske sindelag også efter 1864 med stor interesse i aktiviteter, der var af betydning for byens fremtid.

I adressebogen fra 1865 er hans firma betegnet som "Indførsel af vestindiske produkter og rederi". Han boede som nævnt i Rote Strasse 42, foran den røde port, i et gammelt



## Flensburger Schiffbau-Gesellschaft.

Die Unterzeichneten sind zusammgetreten, um unter obiger Firma hier in Flensburg eine **Actien-Gesellschaft** zu gründen zum

### **Bau eiserner Segel- und Dampfschiffe.**

Ein hinreichender, passender Platz zur Anlage der Werfte, sowie die nöthige technische Kraft zur Leitung des Geschäftes sind gesichert.

Im **Comptoir der „Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869“** kann Jeder, welcher sich für die Sache interessirt, von **nächsten Dienstag an den Prospect** empfangen und das **Statut** der Gesellschaft einsehen.

(Sondarselfst wird der **Bogen zur Actienzeichnung** von **Donnerstag den 27. d. Mts. bis Sonnabend den 29. d. Mts.** ausgelegt sein; jedoch behalten wir uns vor, event. die Zeichnung auch früher zu schließen. **Flensburg, den 21. Juni 1872.**

**C. N. Hansen. H. C. Brodersen. G. Dittmann.  
E. Rickertsen. A. Jürgensen.**

Billedet viser indbydelsen til aktietegningen i "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" fra 1872 med H.C. Brodersens underskrift. (Fra "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt", 1966, s. 359). *The picture shows a shares subscription offer for the company "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" from 1872 and bearing H.C. Brodersen's signature. (From "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt", 1966, p. 359).*

og fornemt hus, som dengang møllestrømmen fra hans onkel, møller Ringes vandmølle, flød forbi. Siden har huset måttet vige for en stor parkeringsplads, tæt ved "Deutsches Haus" og Flensborgs nye rådhus.

Ved afståelsen af hertugdømmerne mistede Flensborg en stor del af sit marked. Kongegrænsen blev samtidig toldgrænse. Mindre afsætning gjorde, at det gik stærkt tilbage for handel og industri. En stor del af skibsfarten flyttede efterhånden til andre og mere centralt beliggende havne som Hamborg.

Der måtte en omstilling til. Noget af det første, der skete, var, at repræsentanter for Flensborgs førende firmaer og handelshuse

grundlagde "Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869". Selskabet blev organiseret som aktieselskab. Der blev tegnet en aktiekapital på 282.000 Mark, og for denne erhvervede man først damperen PRIMA fra et værft i West-Hartlepool på 544 brt. Flere bestillinger i England fulgte efter.

Det næste var i 1872 aktietegningen til "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (fork. FSG), hvor man tegnede en grundkapital på 675.000 Mark. I 1875 beskæftigede værftet allerede 425 arbejdere. Det betød bl.a., at dampskibsselskabet fremover kunne få bygget sine dampskibe i Flensborg.

Derefter grundlagdes i 1873 Aktiebryggeriet, der på grund af omfattende eksport til østasien, Australien og Sydamerika gennem 18 år kunne give aktionærerne en gennemsnitlig dividende på 12 %.

Endelig oprettedes i 1874 Flensborgs eget pengeinstitut, Privatbanken, med en aktiekapital på 1 mio. Mark.

Historikeren Dr. Horst Windmann nævner i "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt" kaptajn H.C. Brodersen som initiator til begge de først omtalte aktieselskaber og som "Plantagenbesitzer auf St. Thomas und Schiffseigner in Flensburg, ein welterfahrener und weitblickender Mann"<sup>19</sup>. Hans navn ses centralt på indbydelsen til aktietegningen for "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" sammen med handelsrederne A. Jürgensen (datteren Henriette senere gift med H.C. Brodersens søn Johann Friedr. Brodersen) og E. Richertsen, endvidere jernfabrikanten og medejeren af Krusaa Kobbermølle Georg Dittmann og som den fjerde oliemølle-ejeren C.N. Hansen, dengang formand for Handelsforeningen. H.C.

Brodersen var medlem af tilsynsrådet for "Flensburger Schiffbau Gesellschaft" fra 1872 til sin død i 1889.

Om samarbejdet mellem nationalt forskellige grupperinger nævnes, at man overvandt de nationale modsætninger. I de førende organer i aktieselskaberne arbejdede danske og tyske loyalt sammen, ligeledes i Handelskammeret, der mere og mere blev til en central for de flensborgske handelsbestræbelser.

I "Industrie- und Handelskammer zu Flensburg 1870-1960" omtales H.C. Brodersen ved grundlæggelsen af "Schiffbau-Gesellschaft" fra den søfartstekniske side som den drivende kraft og som en af de mest interessante rederpersonligheder, Flensborg har haft<sup>20</sup>. Brodersen var samtidig medlem af Handelskammeret.

Om H.C. Brodersens deltagelse i lokale tillidshverv fremgår det af "Flensburger Adressbuch", at han indgik i forstanderkollegiet for "Kloster zum Heiligengeist" og var en af direktørerne i "Stiftung für hilfsbedürftige Seeleute und deren Hinterlassene". Man finder ham også som bisidder i "Königliches Seeamt" og endvidere i "Königliche Navigationsschule" som et af de 3 medlemmer af kuratoriet og et af de 4 medlemmer af eksamenskommissionen for "Schiffer auf kleiner Fahrt".

H.C. Brodersen og Doris, f. Jordt, havde 6 børn. De 2 sønner Johann Friedrich Brodersen (1858-1943)<sup>21</sup> og Peter Jordt Brodersen (1866-1936)<sup>22</sup> fik begge en landbrugsuddannelse i Danmark, hvor H.C. Brodersen som tidligere nævnt købte gården Lillerup og godset Serridslevgaard, som de blev sat til at drive, i første omgang

som forpagtere. Begge sønner havde opteret for Danmark.

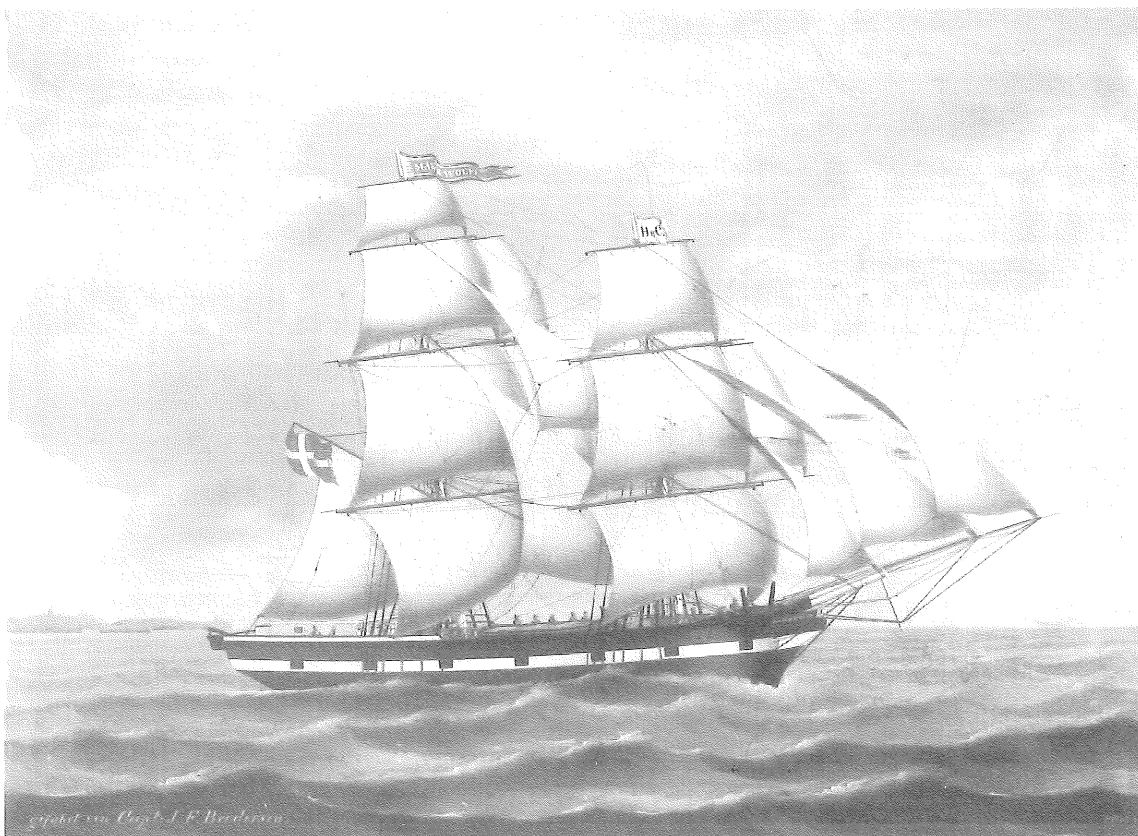
De 4 døtre blev alle gift med mænd af betydning inden for forretningsverdenen:

1. Cathrine (1860-1934) med bankdirektør C.O.Beltz, Flensborg Privatbank.
2. Ella Christine (1871-1956) med teglværksejer Rolf Heide, Kragelund ved Århus.
3. Georgine Wilhelmine (f. 1859) med ejeren af rismøllen i Flensborg, Ernst Th. Kallsen, der tillige var præsident for Handelskammeret.
4. Magdalene (f. 1869) med G.H.F. Ottens, direktør for Braunschweicher Papierfabrik.

I løbet af få år ejede 1869-selskabet en flåde på 10-12 dampskibe, som efterhånden i det væsentlige blev bygget på det nye skibsværft.

Desværre døde H.C. Brodersen i 1889, kun 66 år gammel. Som sønnen P. Jordt Brodersen skriver i en beretning om faderen, blev han på hjemvejen fra skibsværftet væltet af en løbsk hest og dødelig kvæstet. Han døde uden at komme til bevidsthed. Hesten tilhørte iøvrigt en forhenværende arbejder på værftet, som Brodersen selv havde hjulpet til at købe den. Om begravelsen hedder det i "Flensborg Avis": "Sjældent er et dødsfald i Flensborg blevet modtaget med større sorg og medfølelse. Hvor skibsfartens og værftets folk samt mange af byens borgere følte familiens og byens store tab. Han var jo en af byens sønner."

Ved sin død var H.C. Brodersen formand for tilsynsrådet i skibsværftet. Her var der nu



Briggen MAJOR WOLFF er bygget i Nova Scotia i 1848 og på 106,5 clstr. Indtil 1854 sejlede den for amerikanske ejere. Kaptajn var dog allerede fra 1852 Johann Friedrich Brodersen og det fortsatte han med trods ændring i ejerforholdene. I 1854 solgtes skibet således til Hjordemaal og Co. i St. Thomas, og i 1857 blev H.C. Brodersen ejer. Billedet er fra 1854. Rederiflaget H & C står for Hjordemaal og Co. (Maleri af L. Petersen. Original hos familien Brodersen. Foto: HSM).

*The brig MAJOR WOLFF was built in Nova Scotia in 1848 and had a capacity of 106.5 commerce lasts. It was in service with American owners until 1854 when it was sold to Hjordemaal and Co. on St. Thomas, but Johann Friederich Brodersen was already captain from 1852, and he continued as captain despite the change of ownership. In 1857 H.C. Brodersen became owner of the ship. The picture is from 1854, and the shipowner's flag H & C stands for Hjordemaal and Co. (Painting by L. Petersen. Original owned by the Brodersen family. Photo: DMM).*

efterhånden beskæftiget ca. 1.000 arbejdere. Han var uden tvivl også medvirkende ved ansættelsen af Thomas Bredsdorff (1847-1913) som skibsværftsdirektør<sup>23</sup>. Denne kom i 1876 fra København, hvor han bl.a. var uddannet hos Burmeister & Wain, og virkede for værftet i Flensborg i 32 år. Under hans ledelse byggede værftet ca. 300 skibe og 10 flydedokke, og gennemsnitsdividenden var 11% (der Dividendenkønig!)

I 1889 var de nyskabelser i Flensborg, H.C. Brodersen havde været stærkt engageret i at få i gang, lykkedes over al forventning. Han havde i tide set, at der ikke var mere at gøre for ham i Dansk Vestindien, og var så sadlet om med sine skibe og sine interesser. Men samtidig var han med til at bringe udviklingen i Flensborg ind i de rette baner, sammen med andre fremsynede personer. Et udtryk for denne gode udvikling i Flensborg var, at befolkningstallet steg fra ca. 20.000 i 1864 til ca. 37.000 i 1890.

#### *H.C. Brodersens skibe og deres historie*

Hovedindholdet i H.C. Brodersens livsværk er dog stadig hans købmands- og rederivirksomhed og hans skibe, ført af dygtige og meget loyale kaptajner. En af disse var hans bror Johann Friedrich Brodersen, der desværre som mange andre søfolk blev ramt af den gule feber og døde på et hospital i Rio de Janeiro i 1866, inden han nåede at få overrakt en guldmedalje for bistanden til en spansk orlogsfregat ved omsejlingen af Kap Horn.

De følgende sider fortæller derfor om Brodersen-skibenes historie, d.v.s. historien om deres kaptajner, deres rejser og deres skæbne. Det drejer sig her om de 13 skibe,

der er vist tidligere, og som har kunnet bekræftes i Rigsarkivet, først og fremmest ved skibslistes, rapporter fra St. Thomas og St. Croix om indgåede og udgåede skibe og af de årlige indberetninger fra de danske konsulater verden over. Det er ikke umuligt, at H.C. Brodersen har haft investeringer i skibe, der har sejlet med et udenlandsk hjemsted og som jeg derfor ikke er stødt på, f.eks. tyske havne.

En yderligere gennemgang af de mange breve, der findes i privat eje, kan muligvis bringe enkelte flere for dagen, men ikke noget væsentligt.

#### *THORA, bark, 131 clstr (1)*

Det første skib i H.C. Brodersens personlige rederivirksomhed er barken THORA. Den er bygget i 1854 i Piteå, Sverige. Medredere er købmand Peter Petersen, St. Thomas, der havde ejet de 4/6 af St. Thomas-barken NATHALIE og endvidere kaptajn Johan Thomsen fra Flensborg.

Skibet sejler for rederne fra 1854-64, hvor det bliver solgt til rederiet Petersen & Riefkohl i Flensborg. Med få periodiske undtagelser er det Johan Thomsen, der fører skibet, også efter salget. De varer, skibet udfører fra Vestindien, er først og fremmest sukker, men også kaffe, mahogni- og farvetræ.

Fra 1867-68 ejes skibet af Joachim Milhahn i Rostock. Herfra forliser skibet formentlig i 1868 på en rejse fra Strømstad til Plymouth.

#### *MAJOR WOLFF, brig, 106.5 clstr (2)*

Skibet er bygget på Nova Scotia i 1848 og sejlede i nogle år for St. Thomas-rederier, herunder fra 1854-57 for det danske handels-

Christen Mathias Hjørdemaal (1812-87) var købmand og plantageejer på St. Thomas. Familien stammede fra Aalborg. Købmandshuset, en af øens mest ansete virksomheder, havde et nært samarbejde med Flensborg-købmænd, herunder H.C. Brodersen. Det fremgår bl.a. af, at J.F. Brodersen fortsætter som kaptajn på briggen MAJOR WOLFF under skiftende ejerforhold. (Foto hos familien Brodersen). *Christen Mathias Hjørdemaal (1812-1887) was a merchant and plantation owner on St. Thomas. His family came originally from Aalborg. His merchant firm, one of the most respected businesses on the island, cooperated closely with merchants in Flensburg, including H.C. Brodersen. This is shown among other things by the fact that J.F. Brodersen continued as captain of the brig MAJOR WOLFF when it changed owners. (Brodersen family photo).*



hus Hjørdemaal & Co. Dette handelshus har formentlig haft et ret nært samarbejde med medlemmer af familien Brodersen, både Johann Friedr. Brodersen I, Hans Christian Brodersen og hans bror Johann Friedr. Brodersen II. Dets repræsentanter var først Nicolai Severin Hjørdemaal (1774-1846) og derefter nevøen Christen Mathias Hjørdemaal (1812-87).

Således skriver Georg Wilhelm Brodersen i sine erindringer om sit første besøg på St. Thomas (i 1846) bl.a. "Vort første besøg gjalt Hr. Hjørdemaal. Denne var gift med en farvet, og børnene skulle betegnes som octroonies (børn af hvid og kvartneger). Med det engelske gik det helt godt, og jeg steg omkring 50% i fars agtelse. Dansk kunne jeg også lidt. Den dejligste mad og drikelse blev serveret, og jeg havde en meget behagelig dag. Snart efter vores ankomst blev Johannes (fætteren Hans Johannes Nissen) kommanderet ind fra skibet, for i butik-

ken at attestere, d.v.s. kopiere breve, udlevere varer o.s.v."

H.C. Brodersen erhverver MAJOR WOLFF i 1857, samme år, hvor han overtager Handelshuset Andreas Christiansens kontor. Han køber det af Hjørdemaal & Co. Som kaptajn ansætter han sin bror, Johann Friedrich Brodersen (1825-68), der havde fået borgerbrev på St. Thomas som skipper den 19/5 1851. Han fik sin styrmandseksamen i 1844 fra Tønning som 19-årig på tilsvarende måde som Hans Christian, først med "fåhig", og den 16/8 med "gut". 1851 er Johann Friedrich styrmand på barken NA-



THALIE og han fører derefter fra 1852-57 MAJOR WOLFF, hvoraf de sidste ca. 3 år er for Hjørdemaal & Co. Derefter fortsætter han for sin bror til 1858. Herefter overføres han af H.C. Brodersen som kaptajn til den nyerhvervede bark RENNER. På MAJOR WOLFF afløses han som kaptajn af sin 3 år yngre fætter Hans Johannes Nissen fra Stenbjerg, der havde sejlet hos ham som styrmand.

Briggen henter især sine varer i Flensborg, Hamborg og Liverpool: plantagefor nødenheder, fabriksvarer, kul m.m. og sejler fra Vestindien med sukker, rom, tobak og ædle træsorter m.m.

I 1862 forliser skibet ved Malmøen i Bohuslans skærgård, dog reddes mandskabet. Hans Johannes Nissen fortsætter og bliver kaptajn på den nyerhvervede bark CATHARINE (6).

*RENNER, bark, 116.5 clstr (3)*

Dette skib blev bygget til H.C. Brodersen i Flensborg i 1858 og fik som nævnt broderen Johann Friedr. Brodersen som kaptajn. Det sejlede fortrinsvis til St. Thomas med kul, som skibet bl.a. hentede i Liverpool, Newcastle eller Cardiff, en rejse, der fra disse havne klaredes på ca. 35-45 dage. Kullene gik til det stigende antal dampskibe, der passerede St. Thomas. Således blev St. Thomas efterhånden et knudepunkt for dampskibslinier i Caribien og for hurtige forbindelser til Europa, herunder især også for Royal Mails dampkasser.

Desværre fik dette skib ikke lang levetid. Det strandede 18/06 1861 på Great Inagua, en af Bahama øerne, og blev her slået totalt til vrage, iflg. kaptajn Brodersens erklæring

over for St. Thomas Toldkammer. Besætningen blev dog også her reddet. J.F. Brodersen fortsatte derefter på den senere omtalte bark DORIS BRODERSEN (5).

*JOHANN, bark, 258 clstr (4)*

Dette for Flensborg-forhold usædvanlig store skib var bygget i Flensborg i 1858 og blev købt af H.C. Brodersen ved en auktion i 1861. Som kaptajn ansattes en Christensen Boesen, der kom fra Nykøbing F. og fik borgerbrev på St. Thomas som skibsfører den 4/5 1861.

I de 3 år, H.C. Brodersen havde skibet, sejlede det især til København, Kronstad, Grimsby og Liverpool fra havne i Mellem- og Sydamerika. Af ladninger til Europa skal foruden St. Croix-produkter nævnes mahognitræ, kamfertræ, ceder og 15.000 kokosnødder, samt fra Montevideo (Uruguay) til St. Croix 207 muldyr og heste med tilbehør og foder.

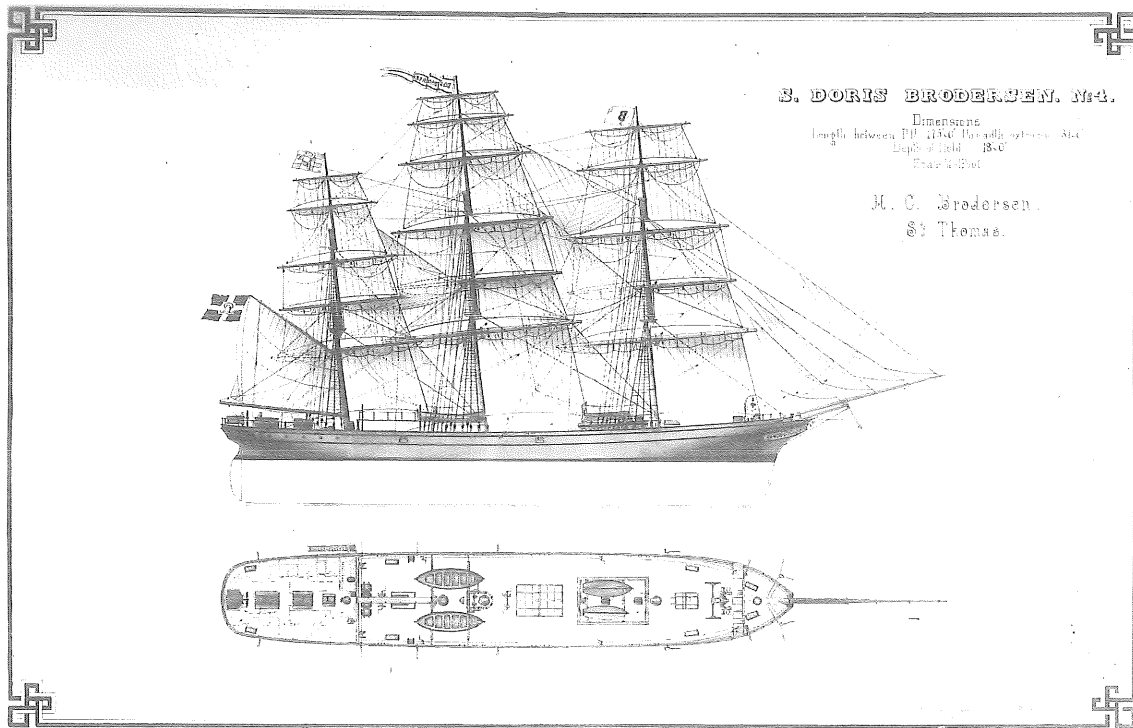
Desværre forliste skibet i efteråret 1864. Kaptajn Boesen blev reddet og fortsatte herefter på et andet af skibene, barken JOHANN BRODERSEN (8).

*DORIS BRODERSEN, bark, 137.5 clstr (5)*

Skibet blev bygget i 1861 i Rönnebeck ved Bremen til H.C. Brodersen. Det blev broderen J.F. Brodersen, der førte det fra 1861-65 og derefter Søren Nielsen fra 1865-74.

Indtil 1864 sejlede skibet især mellem Vestindien og København eller til engelske havne. Lasten var St. Croix-produkter, d.v.s. sukker og rom, samt dividivi, der bruges ved garvning. Fra England hentede skibet kul.

Fra 1864 går rejserne især til Rio de Janeiro efter kaffe, med sig fra Europa har det



Fuldskibet DORIS BRODERSEN blev bygget i Flensborg på det nye aktie-værft som nr. 4. Det blev søsat i 1875 og målt til 679 brt. Efter H.C. Brodersens død i 1889 blev det i 1890 solgt til Nordby på Fanø, hvorfra skibet fortsatte på verdenshavene. I 1908 blev det på grund af de dårlige vilkår for sejlskibsfarten sammen med andre afhændet og kom til Italien, hvor det blev omdøbt til ANTONIO og i 1913 kondemneret. (Foto: HSM). *The full-rigged DORIS BRODERSEN was the fourth ship to be built at the new share-owned shipyard in Flensburg. It was launched in 1875 and measured 679 gross register tons. After H.C. Brodersen's death in 1889 it was sold to Nordby on Fanø, from whence it continued to sail on the oceans of the world. Due to the bad conditions for traffic with sailing ships it was sold in 1908 together with other ships and ended up in Italy, where it was renamed the ANTONIO and condemned in 1913. (Photo: DMM).*

f.eks. træ fra Kalmar, kul fra England eller stykgods fra Hamborg eller England. Nævnes skal også i 1870 en ladning måtter og havre fra Archangelsk til London og tøndestaver fra New York til Cadix.

I 1874 solgte H.C. Brodersen skibet til Hamborg for 15.000 Mark. Salget skyldtes vel især det jern-sejlskib, han havde i ordre i Flensborg ved det nystartede "Flensburger Schiffbau Gesellschaft", nemlig et fuldskib, der overtog navnet DORIS BRODERSEN (13). Dette skib blev færdig i slutningen af 1875, og her fortsatte Søren Nielsen som kaptajn. Mens byggeriet stod på, har han sikkert været beskæftiget med planlægningen af detaljer og med tilsyn.

*CATHARINE, bark, 137 clstr (6)*

Denne bark var bygget i Maine i USA i 1855 og ombygget 1862 i Flensborg. Den havde tidligere haft navnet CURTIS og blev købt af H.C. Brodersen på auktion i 1862. Som kaptajn ansatte H.C. Brodersen sin fætter fra Stenbjerg Hans Johannes Nissen, der kom fra den forliste MAJOR WOLFF.

Rejserne gik fortrinsvis til Vestindien og Sydamerika, næsten udelukkende fra Hamborg. Fra Maracaibo hentede man f.eks. i 1867 kaffe, gultræ, kinabark og dividivi, fra Porto Plata i 1868 tobak, træ og voks og fra Odessa i 1869 tobak og voks. Man fragtede i 1871 og 1872 sukker og bomuld fra øen Viques, der gik til Liverpool og Falmouth. Herfra havde man så kul og mursten med tilbage til St. Thomas. Iøvrigt var fragten fra Europa især stykgods.

1872 blev CATHARINE solgt til firmaet C. Thisted i Vejle for 15.000 rbd. Her gav man skibet navnet ACTIV. I oktober 1886 forliste skibet på vej fra Skotland til Vejle med kul. Af besætningen blev 8 mand bjerget af en engelsk brig.

Hans Johannes Nissen blev fra 1873 kaptajn på skonnertbriggen CATHARINA BRODERSEN (12).

*WILHELMINE, brig, 79 clstr (7)*

Skibet er bygget i Flensborg, formentlig 1858, og blev købt af H.C. Brodersen i 1863. Kaptajn blev Søren Nielsen, der den 26/4 1862 havde fået borgerskab på St. Thomas som skibsfører og mange år senere førte H.C. Brodersens flotteste skib, fregatten DORIS BRODERSEN.

WILHELMINE sejlede mellem St. Thomas, Rio de Janeiro og Hamborg og New York.

Lasterne omfattede bl.a. kaffe fra Rio de Janeiro.

Allerede i 1866 blev skibet solgt til udlandet. Søren Nielsen overtog herefter barken DORIS BRODERSEN (5) efter J.F. Brodersen, der fik kommandoen på den nyerhvervede fregat PETER JORDT (9).

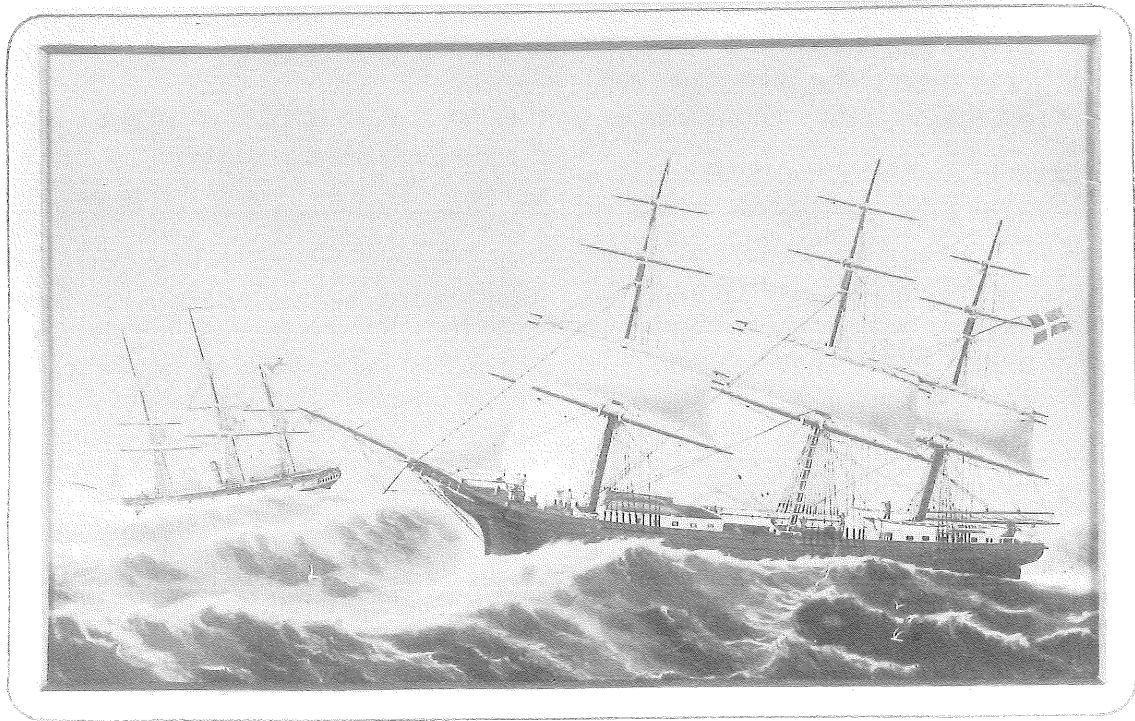
*JOHANN BRODERSEN, bark, 153 clstr (8)*

Dette skib blev i 1864 bygget til H.C. Brodersen på et værft i Vegesack ved Weserfloden. Det sejlede for H.C. Brodersen indtil hans død og derefter fra 1889-91 for enken Doris Brodersen. Kaptajn blev Jens Christensen Boesen, som kom fra barken JOHANN (4), der var forlist. Efter ham fulgte fra 1882 kaptajn Bugge.

Barken kom indtil midten af 1870'erne jævnligt til St. Thomas, men som rejserne viser, først og fremmest i transit. Udgangspunktet er især Hamborg med stykgods. En vigtig vare er igen udefra kaffe, hyppigt ca. 5.000 sække, endvidere også tobak og farvetræ samt bomuld til engelske havne. Der sejles også med hvede, byg og palmekærner. Nævnes kan også en ladning uld fra Port Elisabeth/Sydafrika til Hamborg i 1880.

Omtales skal et dokument fra Udenrigsministeriet fra marts 1889, hvor der efterlyses nærmere redegørelse for et mytteri ombord ved Tonga-øerne. Det viste sig, at kaptajn Bugge havde løst problemet ved, at de implicerede matroser blev afmønstret på New Zealand, uden andre forholdsregler end optagelse i skibets journal<sup>24</sup>.

JOHANN BRODERSENS rejser viser, at skibet har færdedes meget solidt på Verdenshavene, er kommet vidt omkring, sikkert med god fortjeneste til H.C. Brodersen og



Fregattschiff „Peter Jordt“ v Flensburg  
geführt von Capt: J. F. Brodersen.

Fregatten PETER JORDT, 542 clstr, var bygget 1854 i USA og købt på auktion. Besætningen var på 25 mand, og størrelsen havde til følge, at skibet først og fremmest sejlede mellem store havne. Kaptajn blev broderen Johann Friedrich Brodersen. I sommeren 1866 mødte han på en rejse til Peru en spansk orlogsfregat, som han hjalp ved omsejlingen af Kap Horn. Det belønnedes med en spansk redningsmedalje. Desværre døde Brodersen i 1868 i Rio de Janeiro af gul feber, og skibet blev samme år kondemneret efter et svært haveri. (Maleri hos familien Brodersen).

*The frigate PETER JORDT of 542 commerce lasts was built in the USA and bought at an auction. It had a crew of 25 and because of its size it primarily sailed between large harbours. Johann Friedrich Brodersen was made captain of the ship. In the summer of 1866 while on a voyage to Peru he met a Spanish naval frigate which he helped to sail round Cape Horn. He was rewarded with a Spanish life-saving medal. Unfortunately Brodersen died of yellow fever in Rio de Janeiro in 1868, and the ship was condemned the same year after being badly damaged. (Painting owned by the Brodersen family).*

senere hans enke. I 1891 sælger enken skibet til et hollandsk rederi, hvor det fortsætter sin karriere, indtil det i 1903 skal være forlist ved Brasilien med en ladning mulæsler.

*PETER JORDT, fregat, 542 clstr (9)*

Skibet var bygget i Bath i USA i 1854 og havde sejlet under navnet HOLYHEAD. H.C. Brodersen købte det ved auktion på St. Thomas den 24/5 1865. Som købesum er i en iøvrigt noget uvenlig avisartikel i "Flensburger Norddeutsche Zeitung" om en senere redningsaktion opgivet en købesum på 15.000 Dollars<sup>25</sup>. Kaptajn blev H.C. Brodersens bror, J.F. Brodersen. Han kom fra barken DORIS BRODERSEN (5), hvor han var blevet afløst af Søren Nielsen.

Besætningen var på 25 mand. For Flensborg-forhold var det et enormt stort skib. Lignende størrelser fandtes ikke dér, derimod nok i Aabenraa, f.eks. fregatten CIMBER på 570 clstr, bygget af Jørgen Bruhn på hans værft på Kalvø.

Skibet holdt sig derfor fortrinsvis til store havne som London, Cardiff, Newcastle, Rio de Janeiro og Santos. Ladningerne bestod især af trælast, kul, sukker, bomuld og kaffe. Heraf har sikkert især kaffen givet H.C. Brodersen en god fortjeneste. Skibet skal også have bragt en ladning guanogødning, der dengang var meget efterspurgt, fra Peru til Europa.

Fra breve ved vi, at J.F. Brodersen var meget glad for skibet og glædede sig til at præsentere det i Flensborg. Om det skete, ved vi ikke.

Skibet kom til at spille en stor rolle ved redningen af en spansk krigsfregat RESO-

LUCIÓN, der var indblandet i krigen mellem Spanien og dets tidligere kolonier Chile og Peru.

Den 17. maj 1866 sejlede PETER JORDT fra Rio de Janeiro for at hente gødning i Callao i Peru. Den 13/6 mødte skibet i nærheden af Kap Horn den spanske krigsfregat, der efter 5 dages voldsom storm bl.a. havde mistet roret. I forvejen var skibet beskadiget fra kampe ved Valparaiso og Callao. Ved hjælp af en velorganiseret flaskepost kommer der en skriftlig aftale i stand mellem de to skibe om et forsøg på at tage RESOLUCIÓN på slæb og overtage syge og sårede.

Stormen gør det fortsat umuligt at slæbe, og det lykkes kun at overtage 28 syge. I stormen kommer skibene igen fra hinanden. RESOLUCIÓN er dog så heldig at drive ind til Falklandsøerne, hvor den kaster anker. Her mødes skibene igen, og det aftales, at PETER JORDT, efter at det spanske skib er repareret, skal bistå som lazaretskib. Af den spanske skibsbesætning på ca. 500 mand og en del soldater var mange syge. Efter overleveringen skal det for PETER JORDT have været nødvendigt at kaste en del af sin ladning overbord for at få plads til de mange syge.

Bistanden blev, desværre lidt sent, af dronning Isabella af Spanien belønnet med en guldmedalje. Brevet herom af 14. februar 1868 fra den spanske ambassadør Auguste Conte i København til grev Frijs Frijsenborg, der var conseilpræsident i Udenrigsministeriet, lyder således:

"Hendes Majestæt Dronningen ønsker at vise sin gunst over for hr. J.F. Brodersen, kaptajnen på den danske handelsfregat PE-

TER JORDT . Det sker som tak for den vigtige tjeneste, som han viste den spanske krigsflåde, da den spanske krigsfregat RESOLUCIÓN i juni måned 1866 kom i havsnød ved rundingen af Kap Horn. Derfor tildeler man ham æresmedaljen til den i 1858 stiftede orden til belønning af fremmede kofardikaptajner, som med egen risiko yder spanske skibe bistand i søfare. Man anmoder det kongelige ministerium om at foranstalte det nødvendige med hensyn til overleveringen til kaptajn Brodersen, ligesom man bedes forsyne uderigsministeriet med en anerkendelse af den rigtige modtagelse.”

Desværre kom medaljen som tidligere nævnt for sent til at kunne overrækkes J.F. Brodersen, som på dette tidspunkt var ramt af den gule feber og den 27. marts 1868 døde på et hospital i Rio de Janeiro<sup>26</sup>. Det gjorde det heller ikke lettere med kommunikationen, at brevene skulle gå den administrative vej over Guvernementet på St. Thomas. Det blev købmand F. Böhmer, der som fuldmægtig bestyrede H.C. Brodersens kontor på St. Thomas, som fik fuldmagt til at modtage medaljen og lade den gå videre til afdødes enke. Medaljen kan ses på Søfartsmuseet i Flensborg.

Som godtgørelse og erstatning skal H.C. Brodersen have modtaget en sum på 100.000 guldmønter og J.F. Brodersen 10.000 guldmønter.

Det er lykkedes mig over det danske gesandtskab fra “Museo Naval” i Madrid at få tilsendt en beskrivelse af RESOLUCIÓNs hjemrejse fra Peru, skrevet af Alejandro Fery Y Torres, hvori bistanden er beskrevet meget spændende og udførligt, ganske vist på spansk.

Desværre blev PETER JORDT ved en storm i august 1867 beskadiget så meget, at skibet under havari måtte søge ind til Rio de Janeiro, hvor det blev condemneret og solgt ved en auktion den 5. juni 1868.

J.F. Brodersen blev kun 42 år gammel. Enken Christina, der var datter af søkaptajn Jacob Friedr. von Barm, skal ofte have ledsaget sin mand til Vestindien på de lange sørejser. Hun sad herefter alene tilbage med 5 små børn. Det fremgår dog af brevene, at ikke alene H.C. Brodersen, men også den meget omtalte onkel, mølleren N. Ringe, sørgede godt for familien. For selv at bidrage til familiens underhold tog Christina plads som opdragerske hos direktøren for den slesvig-holstenske jernbane, der dengang blev drevet af englænderne. Derimod kunne hendes familie efter datidens syn på kvinder ikke acceptere, at hun blev uddannet til lærerinde.

Den eneste søn, Johann Friedrich Brodersen (1859-92), 3. generation, der hed det samme som sin far og bedstefar, fulgte mod sin mors vilje i faderens og bedstefaderens fodspor og døde som søkaptajn på Flensborg-damp-skibet HERMANN på 684 rt ved et uheld om bord, kun 33 år gammel.

*WILHELMINE BRODERSEN, brig, 83 clstr (10)*

Briggen blev bygget i Hamborg i 1854 og sejlede indtil 1867 under navnet ALBERTINE. H.C. Brodersen købte skibet i 1867 for 16.500 Bco. Kaptajn blev Jacob Friedrich von Barm, en bror til kaptajn J.F. Brodersens kone Christine. Han fik borgerbrev i St. Thomas som skibsfører i april 1868.

På dette tidspunkt var det almindeligt for H.C. Brodersens skibe at sejle ud fra Ham-

borg. Skibet kommer jævnligt til St. Thomas, men stedet benyttes mest som transithavn. Kun en enkelt gang i 1869 sejles med sukker og rom til København. Ellers er det som regel stykgods, fortrinsvis fra Hamborg, og tilbage med især tobak, som hentes fra Savanilla, Porto Plata og Puerto Rico, endvidere kaffe fra Jacmel på Haiti, en havneby sydvest for Porto Prince, og fra Rio de Janeiro. Der er også tale om enkelte ladninger kul fra England til St. Thomas.

I 1872 sælger H.C. Brodersen skibet til en reder i Elmsta/Sverige, hvor det omdøbes til CARL MAGNUS. Det sejler derefter for rederiet C.M. Westberg i 20 år. I 1892 købes det af C. Eriksen i Toftinge, der har det til 1899. Det ender med at ejes af A.G. Olsson i Boda fra 1899 til 1901, hvor det indtil da har opnået en bemærkelsesværdig alder på 47 år.

Jacob Friedr. von Barm fortsætter efter salget som kaptajn på skonnertbriggen WILHELMINE BRODERSEN (11).

*WILHELMINE BRODERSEN, skonnertbrig,  
110 clstr (11)*

Skibet blev bygget i Brake i 1871 for H.C. Brodersen i henhold til en købekontrakt, dateret Hamborg den 31/8. Prisen var 35.000 Bco. Kaptajn blev Jacob Friedr. von Barm, der havde ført briggen af samme navn. Det nye skib var større og mere tidssvarende.

Men WILHELMINE BRODERSEN fik desværre kun en kort levetid. De ture, jeg har fundet, går fra Hamborg til St. Thomas eller Barbados. Ladningerne var stykgods ud og tobak og træ med hjem. Skibet skal være blevet borte på en rejse fra Altona til

St. Thomas i november 1872 og antages at være totalt forlist i nærheden af Scilly-øerne (ved vestspidsen af Cornwall). Kaptajnen, bror til J.F. Brodersens enke, er formentlig omkommet ved forliset. Men der hersker nogen tvivl herom.

*CATHARINE BRODERSEN, skonnertbrig,  
115 clstr (12)*

Denne skonnertbrig var, i lighed med skonnertbriggen WILHELMINE BRODERSEN, bygget i Brake, men 2 år senere, i 1873. Prisen var 22.000 Thaler. Kaptajn blev H.C. Brodersens fætter, Hans Johannes Nissen, der havde ført barken CATHARINE, som i 1872 var blevet solgt til Vejle.

Vi er nu inde i en tid, hvor sejlskibene er hårdt trængt af dampskibene. Skibet sejler for H.C. Brodersen indtil 1874, hvor det den 6. juli bliver solgt til C. Prætorius & Co. på St. Thomas for 29.333.Rdl. 2 sk. Navnet ændres til THORA.

Indehaveren af rederiet, Carl Stephen Heinrich Prætorius, lader endvidere i 1875 bygge en barkskonnert på 245,5 rt i Rönnebeck, der får navnet AXEL. Han ansætter herefter Hans Johannes Nissen som kaptajn og optager ham samtidig som medreder. Skibet sejler fortrinsvis mellem Hamborg og Mellem- og Sydamerika. 1885 bliver skibet solgt til F.J. Hubert i Buxtehude, der har det indtil 1895. Derefter sælges det til Manuel Topes i Brasilien. Skibets videre skæbne er ukendt.

Det skal her nævnes, at rederen C. S. H. Prætorius i St. Thomas ejer et tredje skib, briggen CARL på 233.5 rt. Det har fra 1877 til 1883 Michael Nissen som kaptajn, en bror til Hans Johannes Nissen og fætter til H.C.

Billedet af H.C. Brodersen stammer fra de senere år, hvor han først og fremmest opholdt sig i Flensborg og især rettede sin indsats mod Flensborgs udvikling under de ændrede forhold for byen. Indsatsen gjaldt især søfarten, med stiftelse af aktieselskaber, der tog sig af dampskibsfart og af bygningen af stålskibe. (Foto i Flensburger Schiffahrtsmuseum). *This picture of H.C. Brodersen is from his later years, when he mainly resided in Flensburg and spent most of his time and energy on Flensburg's economic development under the changed conditions, now that the city was under German rule. His efforts were particularly directed at shipping, with the establishment of limited companies for steamship services and for the construction of steel ships. (Photo: Flensburger Schiffahrtsmuseum).*



Brodersen. Dette skib optræder endnu i 1891 på skibslisten for St. Thomas.

For yderligere at gøre sagen indviklet skal nævnes, at købmand Carl Prætorius den 30/12 1873 optager en svoger til Hans Johannes Nissen, Heinrich Christian Wilhelm Michelsen som interessent i et interessentskab under navnet "C. Prætorius & Co.". Han er en søn af Hans Christian Michelsen, købmand og krovært ved Stenbjergkirke, som har 3 døtre, der alle er gift med søkaptajner, hvoraf den ene er Hans Johannes Nissen. Det er Interessentskabet C. Prætorius & Co., der ejer briggen CARL, som Michael Nissen var kaptajn på.

*DORIS BRODERSEN, fregat, 323 clstr eller 689 rt (13)*

H.C. Brodersens stolteste, men også dyreste skib er fregatten DORIS BRODERSEN, opkaldt efter hans kone. Fregatten blev bygget af jern på det nye skibsværft i Flensborg og afleveret til H.C. Brodersen den 3. november 1875 med byggenr. 4. Prisen var 224.870

Mark. Skibet blev klassificeret i Lloyds register, hvad der dengang ikke var så almindeligt. Det havde en længde på ca. 53 m.

Kaptajn blev Søren Nielsen, der havde ført barken DORIS BRODERSEN fra 1864-1874.

Skibets første rejse gik til Indien, hvor det i Rangoon skulle hente en ladning ris til Rismøllen i Flensborg, der iøvrigt ejedes af H.C. Brodersens senere svigersøn Ernst Th. Callsen. Skibet forlod Flensborg den 6. november 1875 og ankom til Rangoon den 9. oktober 1876, d.v.s. efter en rejse på ca. et år. Med sig på turen havde man repræsentanter for Flensborgs Aktiebryggeri, der skulle kontrollere øllets holdbarhed under tropiske forhold. Trods den stærke tørst un-



dervejs var der dog stadig nok til at gennemføre undersøgelserne<sup>27</sup>.

Skibet sejlede i de følgende år over hele kloden, f.eks. til Singapore, Hongkong, Nagasaki, Yokohama, Brisbane, Sidney o.s.v. Udgangspunktet var havne som London, Liverpool, Hamborg og Antwerpen. Det kom aldrig igen tilbage til Flensborg. Der eksisterer en beskrivelse af en rejse med skibet skrevet af Erwin Noebbe i "Flensburger Nachrichten" fra 15/12 1937, hvori der bl.a. fortælles om en sejlads til Tongaøerne i Stillehavet for at hente kopra. Undervejs får andenstyrmanden dysenteri, dør og må sys ind i sejldug og overgives til havet. Det fortælles i artiklen, at mange dygtige skibsførere, sejlmagere og skibstømrere på dette skib og under Søren Niensens ledelse har erhvervet et godt grundlag for deres senere virke. Han var højt respekteret som en velmenende, retfærdig og yderst betænksom leder.

På en rejse til Vancouver Island redder skibet 16 mand af besætningen fra en svensk bark JUPITER, der var sunket dagen før. Kaptajnen og skibet blev senere udmærket med en redningsmedalje.

Efter H.C. Brodersens død i 1889 blev skibet solgt til Fanø, til skibsreder P.N. Winther i Nordby. Fra Fanø havde DORIS BRODERSEN, som skibet stadig hed, fortsat en virksom tid, stadig verdensomspændende. Der findes en fortegnelse over rejserne i "Logbog over Fanø Sejlskibsflådens rejser"<sup>28</sup>. Også i denne periode blev der udført redningsaktioner. I 1891 reddede man således besætningen på den franske bark MISTI, der havde været på vej fra Martinique til Bordeaux med rom og sukker. I 1903 dreje-

de det sig om redningen af besætningen på et fransk skib NUSTI på vej fra Cuba til Bordeaux, igen 16 mand, hvoraf 2 døde, inden man kunne landsætte de resterende 14 i Rotterdam. Kaptajnen Hans Lauridsen Hansen fik her som belønning en æreskikkert af det franske marineministerium<sup>29</sup>.

Der findes også en beskrivelse af et svært havari, som DORIS BRODERSEN kom ud for ved omsejlingen af Kap Horn i 1899<sup>30</sup>. "Den 15. oktober om natten kl. 1.00 fik vi over for skibet en meget svær brådsø, der borttog skanseklædningen fra bakken til agterste spand fokkevant, desuden afsloges for- og kabelrumslugen, så vandet strømmede ned i lasten; fokkerøsterne brækkede på eet nær, så masten kun støttedes af topbardunen, og et held var det, at den holdt, thi ellers ville masten være gået over bord." Efter en rådslagning søgte man nødhavn i Port Stanley på Falklandsøerne.

På Fanø havde skibet hjemsted indtil 1908. De store sejlskibes dage var dog ved at være talte. Skibet havde da også sejlet til fordel for sine ejere i 33 år. Det blev solgt til den italienske reder G. Lauro, der gav skibet det velklingende navn ANTONIETTA og lod det indregistrere i Castellamare på Sicilien. Efter den tid sejlede det formentlig først og fremmest med kul. Den 17. januar 1913 blev skibet fundet beskadiget, drivende i Atlanterhavet og forladt af mandskabet. Det blev slæbt ind til Bermuda-øerne, hvor det blev kondemneret. Det skal dog endnu være blevet set som kulhulk af besætninger på hamborgske sejlskibe ved Punta Arenas kort tid før udbruddet af første verdenskrig.

## Litteratur

Vore gamle tropekolonier bd. 1-4 Fremad 1967.  
Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838, af Erik Gøbel (Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1991).  
Danske Skibsportrætmalere, af Hanne Poulsen, København 1985.  
Hertugdømmernes skibsfart under Dannebrog (Fra Sejl til Diesel Bd. IV).  
Redere, rejser og regnskaber (Ole Ventegodt, Flensborg 1989).  
Tausend Schiffe Aus Flensburg (i "Flensburg, 700 Jahre alt", Bd. 1, s. 230-56. Flensburg 1984).  
Flensburgs Überseehandel 1755-1807, af Theodor Link, 1959.  
Die Schifffahrt und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-48, af Jürgen Brockstedt. 1975.

## Utrykte kilder

1. *Rigsarkivet*: Koloniernes Centralstyrelse, kolonialkontoret, gruppesager, rapporter fra St. Thomas og St. Jan samt St. Croix. Vestindiske reviderede regnskaber. Toldregnskaber fra St. Thomas. Udenrigsministeriet, indkomne skibslistes fra konsulaterne.
2. *Landsarkivet for Sjælland*: København, Waterskoutsprotokoller.
3. *Flensborg, Stadsarkivet*: Kartotek over skibe og over kaptajner.

## Noter

- <sup>1</sup> Maritim Kontakt XVI s. 43-80.
- <sup>2</sup> Theodor Link s. 57.
- <sup>3</sup> Samme, bilag 1 s. 315-16.
- <sup>4</sup> Samme s. 87 ff.
- <sup>5</sup> Samme s. 324-25 bilag 9.
- <sup>6</sup> Brockstedt s. 314.
- <sup>7</sup> Samme s. 384-86.
- <sup>8</sup> Samme, liste 6, s. 2.
- <sup>9</sup> Erik Gøbel s. 54.
- <sup>10</sup> Fr. Petersen s. 20.
- <sup>11</sup> Bl.a. *Handelstidende* 1830, s.221 og 314.

Flensborgs førende Handelshus, købmandsfamilien Andreas Christiansen (Fr.Petersen i "Grænsen" 19..?).  
Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg 1966.  
Artikler i Flensborg Avis og i Flensburger Tageblatt.  
Gennem Flensburg med blyant og skitseblok, af Povl Leckband.  
Fanø i Sejlskibstiden, af Morten Hahn-Pedersen.  
Maritime minder fra Fanø, af F. Holm-Petersen.  
Logbog over Fanø Sejlskibsflådens rejser, af F. Holm-Petersen.  
Sømænd i storm og stille, ved N.N. Kromann.  
En jysk Herregård, af Ellen Andersen. Nationalmuseet 1983 (Om Serridslevgaard).  
Skagen før og nu. Den nye Tid, af Alba Schwartz 1913.

4. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*: Seddelkartotek. Årlige skibslistes for Danmark incl. Vestindiske øer.
5. *Privatarkiver*: Slægtsbog og brevsamling (privatarkiv Claus Olsen, Tarup).
6. *Ordenskapitlet*: Johann Friedrich Brodersen, kæmner i Skagen, levnedbeskrivelse fra udnævnelsen til Ridder af Dannebrog. Dateret 22.01.1913.

- <sup>12</sup> 1845, nr. 422 under 26/9.
- <sup>13</sup> Indgår i slægtsbogen for familien Brodersen fra Thumby, sammen med afskrifter af et større antal breve.
- <sup>14</sup> Brockstedt s. 375.
- <sup>15</sup> 17/6 og 21/6 1848
- <sup>16</sup> Omtales i sønnen Peter Jordt Brodersens korte beskrivelse af faderens levnedsløb, formentlig forfattet i 1889 i forbindelse med faderens død.
- <sup>17</sup> I "Flensborg Avis" af 12/2 1939 under titlen "En flensborgsk Sømands- og Skibsreder-Slægt" er bl.a.

beholdningen af skibe opgjort med assistance fra Rigsarkivet. Her kom man frem til 14 skibe, hvoraf et skib synes medregnet to gange.

<sup>18</sup> Se Trap 1864, hhv. s. 715 (Serridslevgaard) og 680 (Lillerup).

<sup>19</sup> S. 360.

<sup>20</sup> S. 54-55.

<sup>21</sup> Blev senere kæmner i Skagen. Hans hjem, kendt som "Det hvide Hus" blev omkring 1900 tilholdssted for Skagen-kunstnere, især Krøyer og Drachmann. Venskab med kongefamilien. 1913 udnævnt til Ridder af Dannebrog. - En søn, Hans Christian Brodersen, blev dansk søkaptajn.

<sup>22</sup> Datteren Ellen Brodersen, gift Andersen, blev ansat ved Nationalmuseet og har skrevet bogen "En jysk

Herregård", der omhandler Serridslevgaard som kulturklenodie og også omtaler slægten Brodersen. En søn, Einar Jordt Brodersen, døde i tysk koncentrationslejr.

<sup>23</sup> Dansk biografisk Leksikon 1979 s. 499.

<sup>24</sup> Skrivelse fra generalkonsulen i Lissabon til Udenrigsministeriet af 26/3 1889.

<sup>25</sup> 21/12 1866 under "Volkswirtschaftliches".

<sup>26</sup> Dødsannoncer 9/5 1868 i Berl. Tidende og Flensburger Nachrichten.

<sup>27</sup> Flensburger Nachrichten 15/2 1979.

<sup>28</sup> S. 52-56.

<sup>29</sup> Fanø-sømænd, s. 216.

<sup>30</sup> Fanø Sømænd i Storm og Stille, s. 78-80.

## The H.C. Brodersen Seafarer and Shipping Company Family in Flensburg

### *Summary*

Up until 1864 Flensburg was Copenhagen's closest competitor for the trade and industry arising from the exchange of goods between Denmark and the Danish West Indies. This included the supplying of the plantations' needs and the export of the islands' produce, of which unrefined sugar and rum were the principal products.

One of the big trading establishments in Flensburg was the business firm of Andreas Christiansen, which grew very large in the palmy days of Danish overseas trade. The firm was one of Flensburg's strongest economic factors in the first half of the 19th century owning large properties and having a large number of merchant ships under sail, not least to the Danish West Indies.

Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) from Stenbjerg was probably the most prominent of the captains in the firm's West Indies fleet. He was at the same time head of the firm's office on St. Thomas. Unfortunately he died in 1846 as a result of an accident on board the frigate DIANA. He left behind a son, Hans Christian Brodersen (1825-1889), who had accompanied his father on a number of his trips

and who had spent a lot of his time in the Danish West Indies, where he had worked at the firm's office.

It was therefore natural that he succeeded his father as head of the office on St. Thomas. Not content with that, from the middle of the 1850's he built up his own shipping company with a fleet of ships which started in the West Indian trade between Flensburg and the Danish West Indies. He also took over the local office of the business firm Andreas Christiansen when the firm went bankrupt in 1857. As trade with the Danish West Indies grew less and less profitable he gradually transferred the traffic to other routes, particularly between Hamburg and Central and South America.

Although H.C. Brodersen was a permanent resident of Flensburg from the end of the 1850's he still had his ships registered at St. Thomas, and this he continued to do even after 1864. This presumably gave him greater economic freedom as well as a continued feeling of national attachment to Denmark.

Nevertheless, he retained his interest in Flensburg's well-being. He was a pioneer both for investment in steamships using limited companies as a

more expedient form of ownership, and for the establishment of a shipyard which could build large up-to-date ships, i.e. especially steamships. His love of sailing ships, however, probably led him to having the iron frigate DORIS BRODERSEN built for himself. The ship's maiden voyage to India for rice marked the beginning of its navigation on the oceans of the world, which continued even after it was sold to Fanø.

Hans Christian Brodersen too died a violent death, being killed by a runaway horse in 1899. He was

followed to the grave by many of the 1000 shipyard workers for whom he was chairman of the board.

H.C. Brodersen spent a good deal of his later years in Jutland, where he bought a farm called "Lillerupgård" in 1874 and an estate called "Serridslevgård" in 1883, both near Horsens. They were managed by his sons Johann Friedrich Brodersen and Peter Jordt Brodersen, who had both received agricultural training in Denmark.