



Dykker i færd med at udgrave resterne af vraget ud for Kastrup. (Foto: Mads Gulløv, H&S). *Diver excavating the remains of the wreck off Kastrup. (Photo: Mads Gulløv, DMM).*

Susanne Bødtker Petersen: REGINE CHRISTINE. Købmand C. Leth's galease

Lige ud for Kastrup lufthavn ligger resterne af et vrage. Det blev fundet ved de undersøgelser, Skov- og Naturstyrelsen gennemførte i forbindelse med Øresundsbroen i 1992. I efteråret 1992 gennemførte Handels- og Søfartsmuseet en marinarkæologisk undersøgelse af vraget, som nu er dækket af den kunstige halvø, hvor Øresundsbroen starter.

Marinarkæolog Susanne Bødtker Petersen, der stod for undersøgelsen af vraget, fortæller her dels om de oplysninger, som selve udgravningen frembragte, dels om den efterfølgende identifikation af vraget og dets reder.

Udgravningen

I foråret 1992 fandt Skov- og Naturstyrelsens dykkere enkelte rester efter et vrage. Der var ikke meget bevaret, men nok til at fundet kunne dateres til første halvdel af det 19. århundrede. I Naturbeskyttelsesloven står, at alle vrage samt dele deraf, som er forlist for mere end 100 år siden, er fredet. På denne baggrund blev det besluttet, at der skulle foretages en nærmere undersøgelse af vragresterne, dels for at muliggøre en identifikation, dels for at belyse skibets konstruktion yderligere, idet der ved de første undersøgelser var blevet fundet spor efter zinkforhudning, hvilket ikke tidligere var iagttaget ved danske vrage¹.

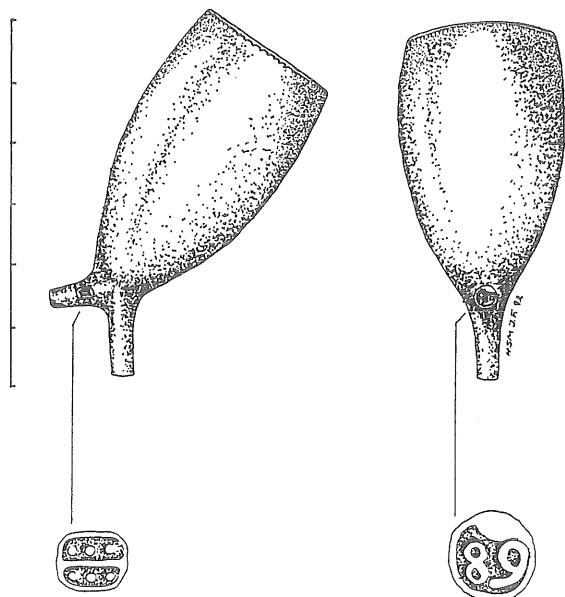
Selve udgravningen varede kun tre uger og blev gennemført med tre dykkere, en skipper og en konservator. Ialt blev 56 m² af vragområdet udgravet. De få vragdele, der var bevaret, lå dækket af et meget tyndt lag sand og grus. Påfaldende var det, at kun få dele kunne henføres til skibets konstruktion: toppen af et spant, en enkeltskåret blok og rester af zinkforhudningen, foruden mange stykker uforarbejdet træ. Dette kunne enten skyldes de dårlige bevaringsforhold eller, at kun en del af vraget lå på dette sted. Udfra de få skibsdele er det ikke muligt at se, hvor stort et skib, der er forlist. Det er kun muligt at danne sig et groft billede af skibets konstruktion. Det var kraelbygget med spanter af eg, jernnagler og forhudning af zink. Mellem forhudningen og selve skibet lå et lag tjærefilt.

Efter udgravningen blev det konstateret, at det sandsynligvis ikke var et helt vrage, men blot dele deraf, som fandtes på stedet.

Den arkæologiske datering af vragdelene

Ved undersøgelsen blev der fundet rester af kridtpiber, flasker og en del fajance.

Et af kridtpibehovederne er mærket "89", et mærke, der iflg. Hans Kapel på Nationalmuseet er blevet brugt som mesterstempel siden 1733. Formentlig er den her fundne pibe produceret på Hendrik Niewlands



Kridtpibehoveder fundet under udgravningen af REGINE CHRISTINE. Pibehovedet med mærket "89" kan dateres til perioden 1830-46. Mål: 1:1. (Tegning: Jesper Frederiksen). *Clay pipe heads found during excavation of REGINE CHRISTINE. The pipe head marked "89" can be dated to the period 1830 - 1846. Scale: 1:1. (Drawing by Jesper Frederiksen).*

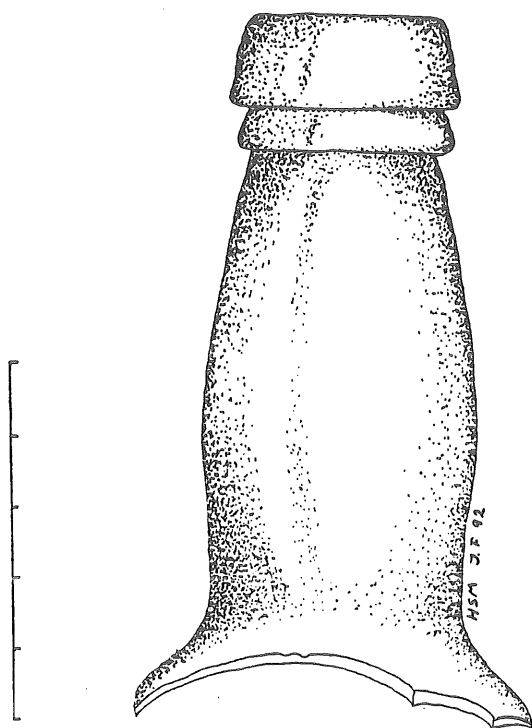
værksted i Gouda i Holland i perioden 1830-1846².

M. Schlüter fra Holmegårds Glasværk studerede de to flaskehalse, der blev fundet ved udgravningen. Den ene type kunne ikke dateres, idet den stadig produceres på værksteder i Italien, mens den anden type var fra begyndelsen af 1800-tallet³.

Fajancen af stellet Willow, der blev fundet, er sandsynligvis produceret i perioden 1820-40. Den er tidligere beskrevet i denne årbog af K. Lauring⁴.

En enkelt konstruktionsdetalje kan ligeledes give et fingerpeg om dateringen, idet zinkforhudning beskrives i Dansk Marineordbog 1839 (Harboe/red.), hvorfor en sådan var almindelig på denne tid. Det har efterfølgende vist sig, at årsagen til, at zinkforhudningen ikke var registreret tidligere, var, at ingen havde set efter det. Sidenhen er zinkforhudning fundet på flere vrage.

Alle ovenstående dateringer peger på begyndelsen af 1800-tallet, men hvis man skal forsøge at indsnævre perioden, hvor forliset kan være sket, må man kigge nærmere på



Del af flaskehals fra begyndelsen af 1800-tallet. Kraven på halsen er tegnet i fri hånd. Mål: 1:1. (Tegning: Jesper Frederiksen). *Part of a bottleneck from the beginning of the 19th century. The collar on the neck is a reehand drawing. Scale: 1:1. (Drawing by Jesper Frederiksen).*

de enkelte dateringer. De dateringer, der knytter sig til skibets konstruktion, vil ofte give en alder, der er ældre end skibets forlis. Det er derfor bedre at benytte de mere flygtige genstande til datering af forlis, idet brugsgenstande ofte giver et billede af præcis den tid, hvor skibet gik ned. De genstande, som er bedst at benytte til en snævrere datering, er de, der havde den korteste levetid, hvilket blandt ovennævnte fund må være kridtpiben. Forliset er derfor formentlig ikke sket tidligere end 1830, og da vi ikke kender de enkelte genstandes maksimale levetid, må vi formode, at forliset er sket indenfor perioden 1830-1850. Skibets byggeår og -sted er det ikke muligt at sige noget om.

Arbejdet med vraget ved Kastrup kunne have endt her, og fundet ville så være blevet kaldt SNS 9250 – et helt anonymt navn, hvilket ville passe fint til et så anonymt fund. Imidlertid forsøgte vi at supplere de arkæologiske oplysninger, som jo ikke kunne komme længere med identifikationen, med de historiske for at se, om det var muligt at komme nærmere på skibets historie.

Identifikation af vraget

Birger Thomsen fra Skov- og Naturstyrelsen blev sat på detektivopgaven med at finde oplysninger om vrag SNS 9250⁵.

Området omkring Dragør og Kastrup har været vanskeligt at besejle, og der har jævnligt været behov for assistance til at bringe et strandet skib flot. Der fandtes i den her behandlede periode et organiseret bjærgelaug i Dragør, som kan have været involveret i bjærgningen af det fundne vrag. Imidlertid kan bjærgningen også være til-

faldet Svitzer, som virkede i området fra 1833, eller bjærgelaugene fra Kastrup. Normalt ville Birkedommeren for Amager have fået ledelsen af bjærgningen, men da der var et organiseret bjærgelaug, ville han først blive tilkaldt, hvis bjærgningen blev kompliceret. Birkedommeren var imidlertid ikke den eneste administrative myndighed, der blev involveret i en bjærgning, idet den lokale tolder skulle føre regnskab med i-landbragt gods, og Amtmanden for Københavns Amt skulle afgøre eventuelle konflikter samt revidere bjærgningsregnskabet.

Da der sjældent fandtes et arkiv hos den lokale tolder, og da han indsendte oplysninger til Generaltoldkammeret, vil der typisk, i en sag som denne, være tre steder at søge efter oplysninger:

Amtmandens arkiv, hvor der vil være oplysninger, hvis der har været uoverensstemmelser mellem bjærgere og redere.

Birkedommerens arkiv, hvor regnskab og alle øvrige oplysninger vedrørende bjærgningen findes, og

Generaltoldkammeret, hvortil tolderens oplysninger er indberettet.

Imidlertid har også Dragør Bjærgningsvæsen og Dragør Lodseri begge efterladt omfattende arkiver, hvor der ligeledes kan være muligheder for at finde oplysninger om dette forlis.

Ikke alle disse arkivgrupper er fuldstændig bevaret og mange af dem har store mangler i netop den periode, der er interessant for denne undersøgelse. Den historiske arkivalske søgning blev på baggrund af den arkæologiske datering begrænset til tidsrummet 1830-1855.

Da fundet er gjort i det område, der på

ældre kort kaldes Maglebylille Hage, var det rimeligt, at det geografiske område, som arkivøgningen rettede sig mod, afgrænsedes af Nordre Røse i nord og Søndre Røse i syd. Ved at undersøge ovennævnte arkivgrupper samt enkelte andre lykkedes det for Birger Thomsen at komme frem til enkelte oplysninger, der kunne pege på en identifikation af vragedelen.

I Overlodsens for Sjælland findes følgende oplysninger, der kan knytte sig til vragedelen ud for Kastrup Lufthavn:

22.12.1835 skr. 428

Dragør lods meddeler, at for omtrent 8 uger siden strandede på sydpunten af Amager en galease ladet med brænde, tilhørende købmand C. Leth i København. Dragørerne påtog sig bjærgningen, men efter at galeasen var bragt rundt om Sandrevet og lagt til ankers tæt ud for Søndre Røse, kæntrade den en nat i storm og drev nordpå. Den lå et par uger tæt ud for Kastrup Knæ Tønde. Trods store anstrengelser er det ikke lykkedes bjærgerne at få den flydende igen, og nu er den drevet hen til havnen, hvor den ligger på omtrent 4 favnes dybde. Da den ligger med master i vandet er den til fare for sejladsen, især ved nattetide.

29.12.1835 skr. 430

Admiralitetet anmoder Overlodsens om at udsætte en vager ved vraget samt indrykke annoncer i offentlige tidender.

29.12.1835 skr. 431

Dragør Lodseri meddeler, at vraget er forsvundet under en tid med tåge, formentlig

drevet sydpå, da der har været nordlige vinde den sidste tid.

7.1.1836 skr. 20

Vraget er ikke mere at se i farvandet, men der er meldt, at en skipper fra Memel har set et vrag drivende mellem Stevns og Falsterbo. Med de for øjeblikket herskende vinde, vest og nordvest, kommer det ikke tilbage.

I Birkedommerens forstrandsregnskaber findes en enkelt post, som må høre sammen med ovennævnte forlishistorie:

13.4.1836 nr. 10

Anders Knudsen, St.Magleby, bjærget noget af det vrag, der er ilanddrevet på den søndre strand på St. Magleby Mark. Det bjærgede af værdi af 9 sk. Skibsmægler Leth, der er ejer af vraget, har samtykket i, at bjærgerne beholder det bjærgede.

Sidstnævnte oplysning antyder, at C. Leths galease er slået i stykker, og noget af skibet er blevet liggende på bunden, mens andet er drevet væk – formodentlig båret oppe af lasten af brænde.

Disse oplysninger er de eneste informationer om forlis eller strandinger, der passer sammen med den arkæologiske datering, og det må derfor betragtes som sandsynligt, at vraget ved Kastrup Lufthavn er resterne af den galease, der ejedes af C. Leth i København, og som forliste i oktober-november 1835.

På Københavns Stadsarkiv findes lister over skibe hjemhørende i København, og disse kunne afsløre, at C.Leth i 1835 kun

Portræt af C. Jacobsen Leth, oldermand i Københavns Skipperlav 1850-1856. (Foto fra: Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634-1934). *Portrait of C. Jacobsen Leth, warden of the Copenhagen Skipper's Guild, 1850 - 1856. (Photo from Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634 - 1934).*

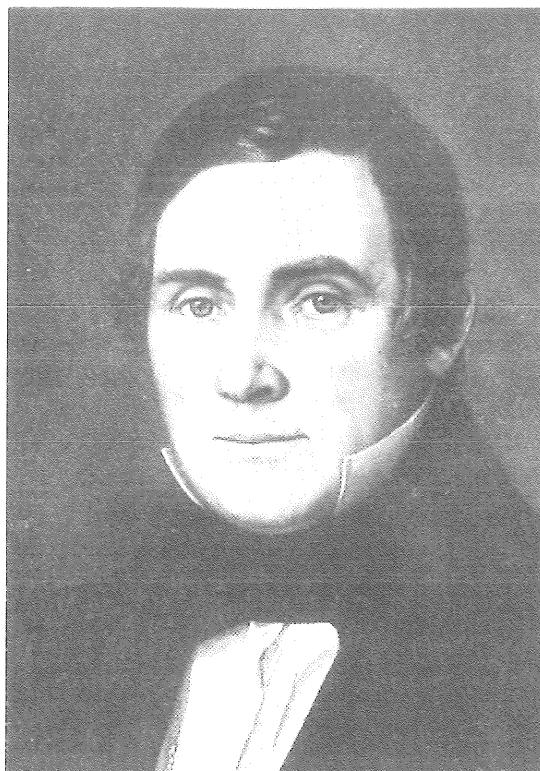
ejede een galease ved navn REGINE CHRISTINE, som blev ført af kaptajn Peter M. Riiber. Galeasen var på 38 ½ kommercelæster og bygget i Pommern i 1829. Listen kunne endvidere oplyse, at galeasen var forlist ved Amager.

Skibsregisteret i Overtoldinspektoratet for København kunne oplyse, at REGINE CHRISTINE havde været registreret i Åbenrå inden den kom til København, mens skibsregisteret i Handels- og Søfartsmuseets udskrifter kunne tilføje, at galeasen REGINE CHRISTINE, ført af P.M. Riiber, på en rejse fra Sakskøbing til hjemstedet var forlist. Den var derved blevet tilintetgjort og bortdrevet.

På denne måde er det lykkedes at forandre det anonyme vrug SNS 9250 til C. Leths galease REGINE CHRISTINE. Vi har ikke alene fået detaljer om skibets sidste rejse, men også forklaringen på de sparsomme fund, idet der kun blev efterladt en lille del af REGINE CHRISTINE ud for Kastrup Lufthavn, resten ligger et eller andet sted i Østersøen, hvor vi kan risikere at støde på det igen under andre vilkår.

REGINE CHRISTINE og Leths øvrige skibe

Galeasen blev i 1833 registreret på Københavns skibsliste første gang. Den må altså have været i Åbenrå fra byggeåret 1828 til 1833, hvor C. Leth købte skibet. Carl Jacob-



sen Leth var født i Dragør i 1796. Han havde en 4 år yngre bror, Bendt, som også sejlede og som han senere kom til at arbejde tæt sammen med. Der er ikke på tidligere skibsliste registreret skibe ejet af C. Leth, og Leth er ikke registreret som kaptajn på andre rederes skibe, så med stor sandsynlighed købte han sit første skib som 37 årig i 1833.

REGINE CHRISTINE var, som tidligere nævnt, en galease på 38 ½ kommercelæster med et samlet mandskab på 6 personer, hvoraf to var officerer. Frem til forliset er det registreret, at den har sejlet på Arendal,

Island, England, Østersøen og Provinserne (Slesvig-Holsten). Leth benyttede den samme kaptajn, Peter M. Riiber, på skibet indtil forliset i 1835.

Efter forliset forsvinder C. Leth ud af skibslisterne indtil 1837, hvor han er blevet ejer af Sluppen HAABET, et skib, som med sine 41 kommercelæster, var lidt større end REGINE CHRISTINE.

HAABET var bygget på Fyn i 1826, og havde samme bemanding som REGINE CHRISTINE. Det første år sejlede Leth selv sit skib, men allerede året efter hedder kaptajnen Wilhelm Rheinländer. HAABET sejler udelukkende i Nordeuropa ligesom REGINE CHRISTINE. Især er det Norge, England og Østersøen, der besøges, men også Antwerpen får besøg. Rheinländer er kaptajn frem til 1842 (på nær 1839, hvor Leth selv står opført som kaptajn). Derefter sejlede Leth selv sit skib frem til 1845.

I 1844 indtræffer endnu en sørgelig hændelse for Carl J. Leth, idet hans hustru, Edele Margrethe Leth dør nytårsdag 1844. Livet som enkemand varede dog ikke længe, for allerede i 1845 registreredes ved folketællingen, at Carl Jacobsen Leth bor i Hummergade 231 1.sal sammen med sin hustru Neel, der er født i Dragør 2 år før Carl.

1845 er det år, hvor Leth starter et sam-

arbejde med sin bror, Bendt Jacobsen Leth, idet han sælger HAABET til broderen, men fortsætter med at være kaptajn om bord. Istedet for HAABET køber Carl Leth briggen ODIN, som er bygget i Troense i 1838. Den er på 78 1/2 kommercelæster og har et mandskab på 11, hvoraf der er to officerer. ODIN sejler til Brasilien og skipperen ombord er broderen Bendt. Odin overgår allerede året efter til broderen og Carl forsvinder fra skibslisterne i nogle år, idet han hverken er registreret som reder eller som kaptajn i 1846-48. I 1849 registreres C.J. Leth for sidste gang i skibslisterne, hvor han er kaptajn på barken JOHANNE, der ejes af grosserer R. Kerr. JOHANNE, der er på 216 kommercelæster og bygget i Ostindien, sejles af Leth til Vestindien.

Sømandsgerningen var dog ikke slut for Carl Jacobsen Leth⁷, for i 1850 blev han oldermand for skipperlauget, hvilket han fortsatte med at være indtil sin død d. 17.12 1856. Mens Leth var oldermand, fremlagde han i 1854 et forslag om, at lauget skulle bygge en stiftelse, hvor dets værdige og trængende medlemmer og disses enker kunne bo. Forslaget blev vedtaget, og byggeriet af stiftelsen, der findes den dag idag under Københavns Skipperforening, blev påbegyndt.

Noter

- ¹ S.Petersen 1995 p.133
- ² S.Petersen 1994 p.15
- ³ S.Petersen 1994 p.16
- ⁴ K.Lauring 1993
- ⁵ B.Thomsen 1994
- ⁶ B.Thomsen 1994 p.47ff
- ⁷ I Hassø's bog om Københavns Skipperlaug 1634-1934 bliver Carl Jacobsen Leth benævnt Christen Jacobsen Leth.

Litteratur

- Hassø, Arthur G. 1934. *Københavns Skipperlaug 1634 - 1934*. København.
- Lauring, Kåre 1993. Willow. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog*.
- Petersen, Susanne B. 1994. Udgravning af vrug SNS 9250. *Galeasen REGINE CHRISTINE - historien om et vrug*. Skov- og Naturstyrelsen.
- Petersen, Susanne B. 1995. Rekognoscering efter vrug i området for den kunstige halvø. *Marinarkæologiske rekognosceringer efter fredede vrug og fortidsminder i området for den kunstige Halvø*. Skov- og Naturstyrelsen.
- Thomsen, Birger 1994. Vraget ved Kastrup - Et forsøg på identifikation. *Galeasen REGINE CHRISTINE - historien om et vrug*. Skov- og Naturstyrelsen.

The REGINE CHRISTINE - C. Leth's Galeass

Summary

In 1992 the Danish Maritime Museum at Kronborg excavated the remains of a wreck at Kastrup, just south of Copenhagen. So few ship's parts were found in the dig that it was impossible to ascertain what kind of ship it was, but it proved possible to date the wreck to the period 1830 - 1855 by means of the bottles, clay pipes and porcelain which were found.

Mr. Birger Thomsen from the National Forest and Nature Agency then researched the historical records and was only able to find information about one accident which fitted the wreck.

The historical sources indicated that the wreck was presumably the remains of the Galeass REGINE CHRISTINE, which was wrecked at the end of 1835. The REGINE CHRISTINE was of 38 1/2 commerce lasts and built in Pomerania in 1828. When she sank in 1835 she was on her way from Sakskøbing to Copenhagen with a load of firewood.

The ship's owner, Carl Jacobsen Leth, later bought the sloop "Haabet" and finally the brig "Odin", after which in 1850 he became warden of the Copenhagen Skipper's Guild.