

Anders Monrad Møller

Til Island, Grønland, Bordeaux og St. Petersborg – om CARITAS i sejlads 1729-35

Det er sjældent at finde materiale bevaret netop i den kombination, som ligger til grund for denne beretning om et skib fra første del af 1700-tallet, der endda kan følges fra første til sidste rejse. Et fallitbos efterladenskaber, en vurderingsforretning og en af de få bevarede toldbøger gør det muligt at finde usædvanligt mange oplysninger om netop CARITAS, som endda kom på et par temmelig atypiske rejser. I tilgift kan der sættes navn på et Grønlandsskib, som hidtil har været anonymt.

CARITAS betyder barmhjertighed, og det tremastede galeotskib CARITAS blev da også i 1733 benyttet til et fromt formål, som det siden vil fremgå. Men om tiden indtil da er der ikke så forfærdelig meget at fortælle. Fartøjet sås første gang i fart fra København i 1729, da det som nybygget med flensborgskipperen Hans Petersen Rask sejlede til Vopnafjörður i Island og tilbage igen til hovedstaden. Det var der ikke noget usædvanligt i. Hvert år stævnedes en snes skibe fra København nordpå med nødvendige forsyninger, og fra Island hjemtoges kød- og fiskevarer.

Usædvanligt var det heller ikke, da københavnerskipperen Bertel Pedersen i december samme år afgik med CARITAS til Bordeaux.

Det var med trælast. Returladningen bestod naturligvis overvejende af vin. Vel hjemkommen i sommeren 1730 nåede skipperen en tur til Riga, inden der i København blev lagt op for vinteren.

I årene 1731-1732 var der igen en ny skipper om bord på CARITAS. Rolf Kierulf sejlede i den vante Islandsfart med én rejse tur/retur om året. Men i 1733 var destinationen mere usædvanlig, det drejede sig udtrykkeligt om "Stradt Davis og hans kgl. Majestæts Kolonier" – derefter skulle skibet gå retur til København. Det var med den fjerde og sidste skipper i rækken, Hillebrand Pedersen.

Grønlandsfærd 1733

Det var på et kritisk tidspunkt, at CARITAS blev bortfragtet til en rejse på Grønland. Tolv år tidligere – i 1721 – var Hans Egede sejlet nordpå for at missionere blandt de muligvis forvildede nordboere, som til hans skuffelse viste sig at være eskimoer. I 1728 var der blevet opsendt soldater og tugthusfanger i et temmelig mislykket forsøg på en udvidet kolonisering. De overlevende blev hjemtaget i 1731, mens Hans Egede og hustru sad alene tilbage. Det var nu et spørgsmål, om dette var begyn-



FORTUNA var lidt yngre end CARITAS, nemlig fra 1742, da den løb af stabelen i København. Den blev bygget af skibsbygmester A. Eskildsen. Grundlaget for modellen på Handels- og Søfartsmuseet er den originale konstruktionstegning, der findes på Rigsarkivet. Den slags tegninger er for civile skibes vedkommende meget sjældne, når det gælder første halvdel af 1700-tallet. FORTUNA var på 75 kommercelæster og dermed godt og vel halvanden gang så stor som CARITAS, der kun var målt til 44. Men tremastede galeoter var de altså begge.

Foto H&S

The FORTUNA, which was from 1742, was a little younger than the CARITAS when it was launched in Copenhagen. It was built by A. Eskildsen, a master shipbuilder. The model in the maritime museum is based on the original sheer draught, which is located in the Record Office. When it comes to non-military ships this kind of draught is very rare in the first half of the 18th century. The FORTUNA was 75 commerce lasts and thus a little more than one-and-a-half times as big as the CARITAS, which only measured 44 lasts. However, they were both three-masted galeots.

Photo DMM

delsen til enden for både mission og koloni i Grønland, når situationen på denne måde nærmede sig det håbløse i Godthåb.

I København overvejede man, hvad der var at gøre. Resultatet blev et ja til en fortsættelse. Den 4. april 1733 forelå den kongelige beslutning. Heraf fremgik, at Hans Majestæt Christian VI i fremtiden ville understøtte missionsværket i Grønland og det vel at mærke ved at skyde midler til. Årligt ville der blive tale om et beløb på 2000 rdl. Og endvidere blev Hans Egede opfordret til at tage kærligt imod “de med dette Skib kommende 3 Mæhriske Brødre, der ere Tømmermænd af Profession”. Dette skib var altså CARITAS, fragtet for kongens regning. Om de omtalte mähriske brødre er vel ikke andet at tilføje, end at denne introduktion af herrnhutere i Grønland ikke var til lutter velsignelse for Hans Egede, men de blev altså sejlet op med CARITAS og ankom den 20. maj.

Det var klart, at særlige begunstigelser fulgte opsendelsen af skibet med de tre tømmermænd og meddelelsen om den glædelige nyhed. Allerede den 31. marts – altså før den formelle beslutning – forelå der en ordre fra Søetatens Generalkommissariat om, at al den proviant og andre varer, som med Hillebrand Pedersens galeotskib skulle føres til kolonien Godthaab i Grønland, kunne “udpassere” fri for enhver omkostning. Ordren var stilet til de københavnske toldinspektører, og disse tog den særdeles bogstaveligt. Tilfældet har villet, at netop toldregnskabet fra dette år – 1733 – er bevaret, og der er her ikke det ringeste spor af

Hillebrand Pedersens udsejling til Grønland. Der blev ikke engang udstedt en toldseddel, noget højst usædvanligt. Til gengæld blev rejsen behørigt registreret i Øresundsregnskabsprotokollen.

Derimod kan man se Hillebrand Pedersen komme hjem med CARITAS. Også da forelå der en ordre om toldfri passage, men det blev så til gengæld omhyggeligt noteret, og ladingen angivet således i toldbogen:

84 jernbaands og 2 tøndefade Spæk,
18 stk Renskind,
126 stk. Ræveskind,
100 stk Robbeskind, [sælskind],
15 stk Hvalbarder fra 3 til 9 fod lange,
noksom her fra tilforn er oversendt 13 Par Støvler og 9 par Sko.

Man kan i forbifarten undre sig over de støvler og de sko, som åbenbart ikke var fundet anvendelige i Godthåb. Forklaringen må selvfølgelig være, at kamikker af lokal forarbejdning var mange gange bedre – et morsomt lille vidnesbyrd om, hvor lidt man nede i København kendte til forholdene i den nye koloni.

Såvidt Grønlandsfærden med CARITAS i 1733. Denne sejlads i kongelig tjeneste var for skipper Hillebrand Pedersen en engangsforeteelse. For netop samme år havde købmand Jacob Severin for egen regning sendt et skib derop for at undersøge forholdene, og i marts 1734 fik han eneret på besejlingen i de følgende år.

Om bord på CARITAS

Søløjtnant Anders Kierulf havde siden 1731 været hovedreder for CARITAS, idet han ejede tre fjerdedele af skibet – Rolf Kierulf, der førte det i 1731-32, var naturligvis hans bror. Den sidste fjerdedel tilhørte ingen ringere end Andreas Bjørn, som på dette tidspunkt var den mest fremtrædende skibsreder i København med eget værft på Christianshavn.

I 1733 solgte Anders Kierulf en fjerdepart af CARITAS til rådmand Rasmus Kiildsen. Men samme rådmand Kiildsen fik ikke megen glæde af sin nyerhvervelse, for året efter gik han fallit. Det kan siges at have været uheldigt for ham, men unægtelig til held for eftertiden. For i fallitboet ligger bevaret en del dokumenter, som fortæller ikke så lidt mere om CARITAS.

Rådmandens fjerdepart skulle på auktion og skibet blev derfor vurderet i november 1734. Resultatet var blandt andet et inventarium, en fortegnelse over alt om bord.

Vurderingsmændene var naturligvis sagkyndige, nemlig oldermanden for det københavnske skipperlav bistået af en skipper. De konstaterede indledningsvis, at skibet var seks år gammelt og målt til 44 kommercelæster – i moderne mål vil det svare til noget i retning af 100-110 nettoregistertons. Skibet lå med “alle blokke fulde”, det vil sige udstyret både med den stående og den løbende rigning. Nogle blokke trængte dog til at udskiftes, ligesom fokkemasten behøvede en reparation.

Så fulgte den lange opremsning af det øvrige inventar, altså alt løsøret. Fire ankre med

tilhørende tove udgjorde den første gruppe. Derefter en opregning af sejl, hvoraf der ofte var to af samme kategori. På dette grundlag kan man slutte, at CARITAS på fokkemasten kunne føre klyver, foremærsejle og fok samt fok-bonetter – løse sejl, som kunne snøres på og forstørre fokken. På stormasten var der storemærsejle og storsejle og på mesanmasten en mesan og et krydssejl. CARITAS var en råsejler, som så at sige førte sejl i to etager.

I gruppen “styrmandsgods” opregnedes flag og vimpler, kompasser, lod og lodliner samt en agterlanterne. Alt sammen, hvad der havde med navigationen at gøre. “Bådsmandsgodset” omfattede pumper, merleprene til tovværksarbejde og lugejern med tilhørende hængelåse til at sikre skibets to luger. Endvidere bådshager, håndspager til spillet, faldrebstrappe, surringer m.v. Og alt dette afspejler naturligvis bådsmandens ansvarsområde.

“Tømmermandsgodset” var til gengæld beskedent og bestod kun af en økse og en lille sav. “Kokkegodset” var, hvad skibskokken rådede over, og han kunne klare sig med en kødkegel, en fiskekedel, en kasserolle og en dobbelt-potte, alle fire af kobber. Hertil et brandjern (må være en ildrager), fire beslagne vandfæde (altså af træ), et ubeslagent ditto, fire tomme øltønder, fire træbakker, syv træskeer samt en vandpøs.

Og så endelig til det allerhelligste, indholdet i kahytten. Her fandtes et bord med skuffe under og lås for. Der var et tinfad, fem tintalerkener, to tinskeer, en stenskal og en lås for

kahytsdøren. Det siger sig selv, at alle faste køjer, bænke og lignende var nagelfaste og derfor ikke skulle henregnes til løsøret.

Men man savner unægtelig noget mere bestik og spørger uvilkårligt, hvordan besætningen bar sig ad med at skære kødet og slukke tørsten. For hvad drak de af, hvad enten det var øl eller vin? Forklaringen må selvfølgelig være, at folkene forventedes selv at medbringe skeer, knive og krus.

Vurderingsmændene sluttede med at anslå værdien af en fjerdepart af CARITAS til 392 rigsdaler og 4 mark. Og det kom til at holde pænt stik, for på auktionen kom køberen, Andreas Bjørn, til at betale 400 rigsdaler.

Bordeaux og St. Petersborg

Da CARITAS vendte hjem fra Grønland blev den sat i fart i mere vante farvande. Først en kort lille tur til Warnemünde for at hente trælast og så igen til Bordeaux. Men denne gang fortæller regnskabsopstillinger i fallitboet mere om turen og de løbende udgifter.

Efter afsejlingen fra København sent på året 1733 kom de første udgifter naturligvis allerede i Helsingør. Ikke alene skulle der betales Sundstold, godt ni rigsdaler, men Hillebrand Pedersen måtte også erlægge to rigsdaler for den jolle, som bragte ham fra skibet ind til Øresunds Toldkammer og tilbage igen. Det var faktisk dyrt, og man forstår, hvorfor der i Helsingør var eksistensgrundlag for så mange færgemænd.

På den videre færd lagde CARITAS ind til Flekkerø i Norge, antagelig på grund af dårligt

vejr. Det kostede lodspenge ind og ud, men lejligheden benyttedes bl.a. til at indkøbe fire favne brænde til kabyssen.

Ved Flekkerø var CARITAS også skyld i et mindre havari. Under en storm bristede både ankertovet og den line, som skibet var fortøjet med i land. CARITAS drev på en hollænder, hvis bovspyd knækkede. Det kostede seks rigsdaler.

Vel ankommen til Bordeaux blev udgifterne ikke, som man skulle vente, opgjort i fransk valuta, men i hollandske gylden og styver. Det illustrerer meget godt, at nederlænderne i lang tid havde været dominerende i den øst-vestlige sejlads i de nordeuropæiske farvande. Hillebrand Pedersen meldte sig hos den danske konsul for at betale konsulatsgebyr, og der var mellemværender med to mæglere, en i selve Bordeaux og en i Blaye længere nordpå ved Girondes brede munding.

Under opholdet på floden blev kahytvinduerne åbenbart udskiftet, idet der blev anskaffet beslag til to kahytsporte med hængsel og tilhørende vinduer. Endvidere købtes et stort kvantum harpiks til master, stænger og blokke. Og tiden blev udnyttet til at få malet skibet smukt op – farverne var: spanskgrøn, blå, engelsk brunrødt, bleghvidt, zinober, gult og mønje – hertil anskaffedes seks pensler. Et sidste køb inden afrejsen var tre oksehoveder "drikkevin", hvilket vel må betyde, at man havde sikret sig, at skibet var velforsynet til hjemrejsen og måske længere end som så, eftersom det drejede sig om næsten 700 liter!



Skibe på Sundet ud for Kronborg i 1739. I forgrunden ses et dansk orlogsskib og et svensk. Chaluppen med Dannebrog må være i færd med at hente eller bringe gæster til svenskeren. Til højre nok et svensk orlogsskib, mens den danske fregat i mellemgrunden er vagtskibet, der lå for at kontrollere, at alle forbigående handelsskibe ankrede op for at betale Øresundstold. Og alle fire saluterer på livet løs, for der anvendtes ufattelig store mængder løst krudt på den slags i 1700-tallet. Der ses tre små én-mastede jagter og en galeoth, den sidste har desværre ikke tre, men kun to master, en stor og en lille, en såkaldt halvandenmaster.

Foto H&S

Ships in the Sound off Kronborg in 1739. In the foreground a Danish and a Swedish naval vessel can be seen. The barge with the Danish flag Dannebrog must be in the course of fetching or delivering guests to the Swedish ship. To the right is another Swedish naval ship, while the Danish frigate in the middle is the guardship on duty which made sure that all passing merchant ships anchored there to pay the Sound Dues. All four of the ships are shooting off gun salutes, since huge amounts of blanks were used for this purpose in the 18th century. There are 3 small one-masted sloops and one galeot. The latter unfortunately has got not three but only two masts, a large one and a small one, making it a so-called one-and-a-half-master.

Photo DMM

Men vinen *var* til skibsbrug, for den egentlige ladning fra Bordeaux figurerede ikke på Hillebrand Pedersens regnskab.

Herefter blev regnskabet igen ført i rigsdaler, idet der var told for indgående i Sundet, der var betaling på Københavns toldbod samt mæglersalær, men kun for skibet, ladningen blev fortoldet særskilt. Og så blev der afregnet kostpenge. Taksten var for skipper og styrmand tilsammen to rigsdaler om ugen. De har spist og drukket bedre end de øvrige syv ombordværende, som kun fik for 4½ mark ugentlig pro persona. Sagt på en anden måde: 96 skilling pr. mand i kahytten, 72 pr. mand forude.

Før udsejlingen havde skipper og besætning fået udbetalt deres halve hyre. Ved hjemkomsten fik de den anden halvdel. Gjort op skematisk, ser den *hele* hyre for en rejse København-Bordeaux-København således ud. Ved samme lejlighed får man en oversigt over besætningen.

Skipper	80 rdl.
Styrmand	40 rdl.
Tømmermand	36 rdl.
Baadsmænd	26 rdl.
Kok	24 rdl.
Tre matroser à	18 rdl.
Drengen	9 rdl.

Skipperen fik altså en relativt høj hyre, endda højere end som så, idet der tillige var den traditionelle kaplak, bestående af tre procent af fragten fra Bordeaux og hjem, hvilket beløb sig

til 54 rdl. Kaplakken var en net ekstraintdægt, der opfattedes som en belønning for på bedste måde at have varetaget rederes og befragteres interesser.

CARITAS var tilbage i København igen i juli 1734 og inden den følgende rejse var der de trivielle, men nødvendige udgiftsposter til værk, tjære, brænde, lys til nathuset, kostpenge og igen den halve hyre. Det kan ses, at CARITAS selvfølgelig havde været helt inde i havnen, for der var en udgift på 36 skilling for i 18 dage at have kocht i land. Åben ild var af indlysende grunde strengt forbudt om bord på skibe inden for toldbodbommen, og det blev strengt overholdt. Endelig fik skipper ved afrejsen et mindre beløb – 20 rdl. – i sin varetægt. Det var så at sige skibets kassebeholdning til brug for mindre, påkommende udgifter.

I august 1734 stævnede CARITAS da ud igen, nu med kurs mod St. Petersborg. Og det var med en ganske særlig last, som det ligeledes fremgår af dokumenterne fra fallitboet. Skibet var i virkeligheden chartret af den russiske ambassadør i København til at sejle nogle russiske fanger hjem. Og man kan så undre sig over baggrunden for denne besynderlige opgave i efteråret 1734.

Men der er sådan set ingen tvivl om sammenhængen. Året før – i 1733 – havde russerne sejret i den polske arvefølgekrig og sat August den III på tronen. Modstanderen var Stanislaw Leszcynski, som akkurat nåede at flygte østpå, og det må således være det tabende partis russiske fanger, som af en eller anden grund var strandet i København.

Under rejsen var der fortsat løbende udgifter. På vej østpå anløb CARITAS Gotland, hvor der blev købt brænde – forbruget kan have været uventet stort på grund af de russiske pasagerer.

Efter ankomsten til Kronstadt blev udgifterne naturligvis opgjort i rubler og kopek. Noget af det første var aflønning af seks mand, som på grund af "kontrære vinde" skulle hjælpe til med at varpe CARITAS halvanden mil op til selve St. Petersborg. De roede et stykke fremefter med varpankeret og lod det så falde, hvorefter folkene på CARITAS fod for fod halede ind på spillet. Et besværligt stykke arbejde over så lang en afstand, men det kan jo være, at nogle af passagererne trådte hjælpende til og greb en håndspage.

Ejerne af CARITAS kunne herefter glæde sig over en bruttofragt på 500 rigsdaler indtjent på et par måneder. For skibet var hjemme tidnok til sent på året at påbegynde nok en rejse til Bordeaux.

Bordeaux og Skagen

Inden næste udsejling fik CARITAS en større overhaling. Andreas Bjørn mødte med en regning, som må have været for værftsarbejde. Der var endvidere regninger fra en sejlmagermester, en rebslagermester, en ankersmed og en blokkedrejer. Der var indkøbt pumpelæder, værk, mastesmør, koste, brænde og lys til nat-uset. En kobbergryde og en kobberpote var blevet fortinnet. Til brug i kahytten var anskaffet et anker vin og et halvt anker fransk brændevin – cognac. Der var de sædvanlige

beløb for udgående på Toldboden og Accisekontoret, kogepenge i land for den sidste del af tiden i Københavns havn, den halve hyre forud, kostpenge samt 30 rigsdaler i rede penge til forefaldende udgifter. Herefter stod CARITAS nordpå i Sundet, og der fortoldedes den 1. december 1734 i Helsingør.

Men det skulle blive sidste gang, dette skib strøg sejl ved passagen af Kronborg. For nok nåede CARITAS i god behold til Bordeaux og fik indladet. Herefter sattes kursen hjemefter. Den 14. april 1735 blev returladningen forsikret og det var klogt, men unægtelig i sidste øjeblik. For natten mellem den 26. og 27. april 1735 forulykkede Hillebrand Pedersen med sit skib. CARITAS strandede ved Skagen. Men der forlød ikke noget om tab af menneskeliv, og det var ikke værre, end at der blev bjerget ikke så lidt af ladningen.

Siden blev det opgjort til, at 512 fustager var reddet i land, og efter at der var blevet fyldt op og målt efter, drejede det sig om netto i alt 404 oksehoveder hvidvin, 73½ oksehoved rødvin, otte oksehoveder muskatellervin, én en-sjettedel cognac og én eddike, tilsammen altså 487 2/3 oksehoved. Sammensætningen kan forekomme lidt overraskende, så meget hvidvin og så forholdsvis lidt rødvin? Hvorom alting er, der var tale om store værdier, for tilsammen vurderedes den bjergede del af ladningen til 4050 rdl. Altså til to en halv gang af, hvad CARITAS var værd.

I København sad der en ængstelig importør, som var noget usikker på, hvordan det ville gå med hans andel af ladningen ved den videre



En detalje fra FORTUNA. Styrbords forskib med fokkerøstet, og vantet sat med de fire jomfruer. Lige foran er pligtankeret under kranbjælken med den ene flig inde på dækket. Man kan på dette foto se modellens usædvanligt fine detaljer i både træarbejde og toværksarbejdet.

Foto H&S

A detail of the FORTUNA. Starboard forepart of the ship with the fore-channel and the shrouds tightened with four deadeyes. Right in front of the shrouds is the sheet anchor placed under the cathead with one fluke stowed on deck. The fine details of wood and rope work can be noticed on the photo.

Photo DMM

procedure i Skagen. Han fik hos myndighederne udvirket en tilladelse til med et særligt opsendt skib at afhente 308 oksehoveder vin og 3/4 oksehoved eddike. Den del af ladningen skulle så fortælles i København, mens resten var Skagetolderens ansvar. Det var mere

end rigeligt for ham at klare, og det endte da også i det rene rod.

Sagen var den, at Hillebrand Pedersen havde måttet akkordere med de bjergende borgere i Skagen på ganske skrappe betingelser. Skagboerne skulle nemlig have ikke mindre end en

fjerdedel af værdien. Samtlige fustager havde været mærket, så i princippet skulle det have været muligt helt nøjagtigt at opgøre, hvis ejendom det var. Men ved opfyldningen og opmålingen var det hele blevet blandet sammen. Endvidere var det ikke muligt at sælge næsten 180 oksehoveder vin i Skagen. Det skulle i princippet foregå ved auktion, og man forstår københavnerkøbmandens bekymring, for der var naturligvis slet ikke mulighed for at afsætte så store kvanta til bare nogenlunde fornuftige priser helt oppe på Jyllands nordspids. Resultatet blev, at noget blev bortauktioneret, noget gik til Aalborg, mens bjergerne måtte gå ind på at få en del af deres tilgodehavende *in natura*. Så der blev nok drukket mere fransk vin end vanligt i Skagen i det Herrens år 1735.

Hele denne forviklede sag fik myndighederne i København til at rynke brynene, og den stakkels Skagentolder måtte forklare sig side op og side ned. Men det fik ingen konsekvenser for ham, for de strenge revisorer måtte indrømme, at han havde været i en meget vanskelig situation, og fortoldning af så store mængder vin har med garanti heller ikke været noget, toldereren i Skagen i sin vildeste fantasi havde forestillet sig at skulle komme ud for.

Skipperen, Hillebrand Pedersen, kom snart ud at sejle igen. I 1736 sås han atter i fart, men nu var det med galeoten DORTHEA MARIA ELISABETH, som var destineret til Riga. Han holdt sig i de følgende år til de nære farvande.

Om CARITAS, der mødte sit endeligt ved Skagen, er der ikke meget at tilføje. Det var et skib som så mange andre, der på de fleste rej-

ser sejlede i ganske ordinær fart. Til gengæld var færden til Godthåb og til St. Petersborg ikke så lidt ud over det sædvanlige. Og takket være især rådmandens fallit ved vi mere om dette fartøj end om de fleste af dets samtidige. Sådan set kan der vel i øvrigt stadig eksistere rester af CARITAS. Genbrug af skibstømmer ses ofte i ældre huse, og når der kunne bjerges 512 fustager fra vraget kunne noget tømmer vel også være kommet med. Så kan hænde, at der stadig sidder et par planker fra CARITAS et eller andet sted i en bygning i Skagen eller omegn.

KILDER

De vigtigste er:

Landsarkivet for Sjælland, Københavns Skiftekommission, Konceptskifter 1736 6/10-20/12.

Københavns Stadsarkiv, MC 721, Vurderinger af skibe og skibsladninger.

Rigsarkivet, Toldregnskaber, København, toldbog 1733; og samme, Skagen, Antegnelser til toldregnskab 1735.

Hertil naturligvis Øresundstoldregnskabsprotokollerne diverse år.

OMREGNINGSTAL

1 rigsdaler = 6 mark = 96 skilling

1 oksehoved = 6 ankre = 231,84 liter

1 kommercelæst = 5200 pund

1 registerton = 2,83 m³

CARITAS' voyages 1729-1735

SUMMARY

The CARITAS was a three-masted galliot of about 100 net register tons, built in 1729. The article tells about the ship's voyages from 1729 until it sank in 1735. During the first active year of its history the ship sailed in the Iceland traffic with Hans Petersen Rask from Flensburg as skipper. On the outward journey the cargo consisted of provisions and on the homeward journey meat and fish. In 1729 with Bertel Pedersen as skipper the CARITAS sailed to Bordeaux with a cargo of timber returning with a cargo of wine.

In 1733, under its fourth and last skipper Hillebrand Pedersen, the destination was Greenland. In 1721 Hans Egede had sailed north in order to do missionary work among the northern inhabitants, but much to his disappointment these turned out to be Eskimos and the attempt at colonisation partly failed. Hans Egede and his wife remained alone in Greenland and it was now a question of whether this was the beginning of the end for both the mission and the colonisation in Greenland. However, the king decided to continue the colonisation, and the CARITAS sailed to Greenland with three members of the Moravian Church on board, who were to do missionary work among the natives. Because of the special nature of the journey the ship was exempted from customs duty, and it is precisely the customs accounts from the year 1733 which have been preserved, and they show no trace of Hillebrand Pedersen's departure for Greenland. There was not even a customs receipt issued, which was something most unusual. On the other hand the customs archives show that Hillebrand Pedersen sailed home with the CARITAS. Once again with an order exempting it from customs duty, but this time it was carefully noted and the cargo was entered in the custom house book.

Naval Lieutenant Anders Kierulf had been the main owner of the CARITAS since 1731, owning three-quarters of the ship. His brother, Rolf Kierulf, was master of the ship from 1731-32. The last quarter share in the ship belonged to Andreas Bjørn, who at this time was the most prominent shipowner in Copenhagen, with his own shipyard on Christianshavn. In 1733 Anders Kierulf sold a quarter part of CARITAS to Councillor Rasmus Kieldsen, who went bankrupt the following year. The councillor's quarter share was due to be auctioned off, so the ship was assessed in November 1734. The inventory of items has been preserved and the article specifies part of the ship's equipment. At the auction the purchaser, Andreas Bjørn, paid 400 rix-dollars for the ship complete with contents.

When the CARITAS returned from Greenland it was put into the Baltic traffic with cargoes of timber, and later to and from Bordeaux, France, carrying wine. It is from this traffic that we have records of the sailors' wages. The voyages went well until 1735 when the ship sank near Skagen, but no lives were lost and part of the cargo was salvaged. The terms of the salvage contract were very hard, and the residents of Skagen ended up earning a lot of money from the salvaging. The shipowners had part of the wine cargo sent to Copenhagen, since an auction there was preferable to one in Skagen, where the small population would have brought lower prices for the wine.

The skipper, Hillebrand Pedersen, soon sailed again. 1736 saw him en route again, this time with the galliot Dorteia Maria Elisabeth which was bound for Riga. In the following years he kept to the waters closer to home.