

På Middelhavs fart fra Flensborg

Barken Fidentias rejser 1800-1806

af LARS N. HENNINGSEN

Meget få skibsoptegnelser er i dag bevaret fra de hundredvis af skibe fra Slesvig og Holsten, som i den florissante tid sidst i 1700-årene sejlede mellem Østersøen og Sydeuropa. Logbogen fra barken Fidentia af Flensborg er en undtagelse. Den giver et enestående indblik i den søfart, som var grundlag for byernes fremgang i årene frem til 1807.

Middelhavs fart – Vestindien fart

I 1806 sang den florissante – den »blomstrende« tid for Flensborg og de andre søfartsbyer i hertugdømmerne og i resten af det danske monarki på sidste vers. Siden den amerikanske uafhængighedskrig 1776-83 var byens handelsflåde vokset og vokset, kun afbrudt af en kortvarig tilbagegang i den efterfølgende fredsperiode. Koalitionskrigen fra 1792/93 og fremefter fik kurven til at stige næsten lodret. I 1790 var Flensborgs handelsflåde registreret med 8.821 kommercelæster (ca. 17.000 brt.), i 1807 toppede den med 15.823 kl (ca. 31.500 brt.). Flensborg var det næstvigtigste søfartscentrum i kongeriget og hertugdømmerne. Kun København var vigtigere. Alle danske provinser tilsammen rådede kun over skibe med en tonnage på knap 10.000 kl.¹

Fremgangen havde været enorm. Flensborgs handelsflåde var tredoblet i størrelse fra 1776 til 1805. Naturligvis tiltog også handelen i byen samtidig, men det er karakteristisk, at mens byens tonnage tredobledes, voksede importen til Flensborg kun med 50%. Det viser, at den store fremgang for byens søfart ikke alene skyldtes stigende vareomsætning til og fra hjembyen. Tværtimod: En meget stor del af de mange skibe sejlede i fragtfart på fremmede farvande. De kom kun sjældent hjem. De levede af de fragter, som kunne skaffes i det fremmede.² I hele den omtalte periode fra 1776 lykkedes det Danmark at bevare status som neutral magt. Det gav skibene under dansk flag

særlige fordele, når de store søfartsmagter England og Frankrig lå i krig, som de gjorde det i næsten hele perioden.

I denne gunstige udvikling spillede sejladsen til de rige sukkerøer i dansk Vestindien selvfølgelig en rolle. Nogle af Flensborgs største skibe gik på denne rute, de bragte kostelige ladninger af sukker til byen og gav arbejde til byens profitable sukkerraffinaderier. Vestindien-sejladsen muliggjorde også en omfattende eksport fra Flensborg og omegn, og det gav efterspørgsel og arbejde i hjembyen og dens opland. Men Vestindien-skibene var i mindretal i byens flåde. I året 1806 sejlede 8 skibe på Vestindien, året før var det 13. Resten af byens 271 skibe gik derimod i europæisk fart. I perioden fra 1755 til 1807 foretoges i alt omkring 130 rejser til Vestindien. I samme tidsrum havde byen fast mellem 100 og 200 skibe i europæisk fragtfart. Hvert skib kunne klare op til et par fragtrejser om året på Østersøen, til Vesteuropa og ind i Middelhavet.³ Fragtfarten mellem Østersøen og Syd- europa – ikke sejladsen på Vestindien og ikke varehandelen – var i det halve århundrede op til 1807 den solide grundpille for byens søfart.

Dette var man sig vel bevidst i Flensborg. I 1806 udtrykte byens patriotiske poet, den kendte købmand og deputerede borger Andreas Peter Andresen, det i denne strofe:

Reichtum des Auslands wälzen ihr Segel zu
Die mächtig schwellen, wenn sie die goldne Fracht,
Den Segensstrom zur Heimat leiten,
Der sich verteilt in die kleinste Hütte.⁴

Strofen har en vigtig pointe: Skibenes sejl bragte udlandets rigdom ind til selv den mindste hytte i byen, når de svulmende ledte »den gyldne fragt, en strøm af velsignelse, ind i hjemstavnen«. Det var fragten, dvs. både varerne og *fragtindtægterne*, som var den store gevinst.

Dines Jensen Suurballes sjældne logbog

Hvad ved vi i dag om de mange skibe, som deltog i denne fart? Gennem de offentlige arkivers nøgterne registreringer kan vi følge skibene på deres vej fra destination til destination. Skibslistes⁵ indeholder fortegnelser over skibene med oplysning om navn, tonnage,

juni 1800 og 14. april 1806. Bogen er skrevet på dansk og blev senere gemt pietetsfuldt i familien. I 1995 blev den afleveret til Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig.¹⁰

Dines Jensens protokol fortjener opmærksomhed.¹¹ Logbøger af denne type sjældne, og endnu vigtigere: Barken Fidentia repræsenterer i ét og alt den typiske søfart fra de store byer i Slesvig og Holsten i disse år. Fidentia viser i eksemplets form hvad der lå bag søfartsbyernes fremgang i årene op til 1807.

Fidentias styrmand var ikke født i Flensborg. Som så mange andre kom han fra landet, tiltrukket af de særlige muligheder, som i disse år stod åbne for unge mennesker, når de søgte beskæftigelse i den levende søfarts- og handelsby. Dines Jensen med tilnavnet Suurballe var født den 24. august 1770 i Ørby i Vonsbæk sogn umiddelbart nordøst for Haderslev. Faderen Jens Sørensen Suurballe (1735-1788) var en solid gårdmand, som ejede en halv og en kvartgård i Ørby. Dines var næstældste søn, og havde derfor ikke udsigt til at kunne overtage fødegården. Den blev i året 1800 overdraget til den ældste bror Søren Jensen (1766-1850). De yngre søskende – det var foruden Dines brødrene Jens (f. 1776) og Hans (f. 1780) fik hver som fædrene og mødrene arv lovning på 800 mark og et pænt udstyr, nemlig »en forsvarlig seng, en hel ege kiste og en halv kiste med halv jern beslag på, samt et ege chatol, et rundt bord, to læder stole, et halvt dusin tin fade og et halvt dusin tintallerkener og et spejl. Endvidere skulle de alle tre også have »en sort og en affarvet ærmes klædning og ved giftermål halv bryllupskost efter sognets skik og brug«. Arven og aftægten til moderen vidner om, at hjemmet var velstående.¹²

Da broderen overtog barndomshjemmet, måtte de yngre søskende se sig om efter en anden levevej. I 1787 var Dines blevet konfirmeret, og i en by som Ørby var det kun naturligt at søge lykken på havet. Noget længere mod syd i Løjt ved Aabenraa var det en helt almindelig ting, at yngre bondesønner søgte deres lykke på havet, men noget lignende forekom altså også nord for Haderslev fjord. Dines gik til søs, og det gjorde lillebroderen Hans i øvrigt også senere. Han drog til København, tog bopæl på Christianshavn og blev skipper i Grønlandsfarten. Gennem sine 11 børn blev han stamfar til et dynasti af skippere på Grønland, i alt i 4 slægtled.¹³

I 1800 var Dines 30 år gammel og var nået så langt i karrieren som sømand, at han var velkvalificeret til at tjene som 1. styrmand på et større skib.



»Fidentia« var en 3-mastet bark, som sikkert har lignet denne bark »Die Harmonie« af Flensborg, bygget 1794. Foto i Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig.

Flensborg-Lissabon-Venedig-Hull

Torsdag den 5. juni mønstrede Dines Jensen som styrmand hos kaptajn Jochim Hinrich Kruse på det gode skib Fidentia af Flensborg. Kaptajnen var født i Flensborg og kun 27 år gammel. Skibet var stort og nyt, 102½ kommercelæster eller ca. 250 tons (200 brt.) og for nylig løbet af stabelen på et af værfterne i Flensborg. Besætningen var 12 mand (skipper, to styrmænd, bådsmand, tømmermand, kok, 5 matroser, og en skibsdreng), og Dines fik ligesom de andre to måneders løn på forskud. Resten af lønnen havde de først udsigt til at få, når rejsen var afsluttet. Hos magistraten lod de to redere i Flensborg, Christian Hansen Haustedt og Lor. Jensen jun., udstede certifikat for den kommende rejse.¹⁴ Planen var at gå til Memel for at hente pibestaver og derfra videre til Oporto i Portugal. Rejsens forløb derefter ville afhænge af, hvilke fragter som kunne opnåes undervejs.

Nu begyndte arbejdet, sådan som vi kan følge det i Dines Jensens logbog. Der blev indtaget proviant og ballast, og den 12. stod skibet ud fra bugten Galvig lige nord for byen. Med god vind var skibet

allerede den 16. fremme ved Memel i Østpreussen. Her blev lasten indtaget. Pibestaver (tøndestaver til vintønder) stuvedes tæt i lasten og nordpå gik det til Københavns red. Kaptajn Kruse gik i land for at foretage de nødvendige besøg hos myndighederne. Han hentede skibets søpas, og han besøgte den såkaldte Waterskout, hvor der blev ført kontrol med forhyring af søfolkene. I Waterskoutens forhyringsprotokol under den 1. august kan vi læse de oplysninger, som skipper Kruse gav om besætningen.¹⁵ Den omfattede ud over skipperen selv

1. styrmand Dines Jensen, slesviger, fra Haderslev, månedsløn 92 mark

2. styrmand Mathias Hansen, slesviger, fra Sønderborg, månedsløn 24 mark

bådsmand Jacob Amonsens, slesviger, fra Flensborg, månedsløn 22 mark

tømmermand Christian Johansen, slesviger fra Tønder, månedsløn 30 mark

matros Joachim Sohn, Kurland, månedsløn 20 mark

matros Johan Petersen, Emden, månedsløn 20 mark

matros Lars Eberg, Sverige, månedsløn 20 mark

matros Lorentz Westerberg, Sverige, månedsløn 10 mark

matros Vallentin Jensen, slesviger, fra Flensborg månedsløn 12 mark

kok Adolph Oeberg, Skåne, månedsløn 14 mark

dreng Nicolai Nissen, slesviger, fra Flensborg, ingen gage

Flere af disse søfolk skal vi høre mere om senere.

Kaptajn Kruse rejste nu videre til Helsingør, og imens blev spisekammeret fyldt op på Fidentia: 5 tønder ærter, 3 tønder gryn, 6 fjerdinge og en halv tønde smør, 2 oksehoveder og 2 tønder øl. Så kunne skibet lette for at gå til toldstedet i Helsingør. Den 6. august klarerede skipperen på toldkammeret den store ladning: 464 skok (a 60 stk) pibestaver og kaptajnens egen private ladning, den såkaldte »føring«¹⁶. Endnu måtte der ventes nogle dage på nærmere ordre fra København. Men så gik det for alvor løs. Den 12. august lettedes anker, Kronborg forsvandt i horisonten. Uden problemer nåede Fidentia ved månedens slutning gennem Kanalen og ud i Atlanterhavet.

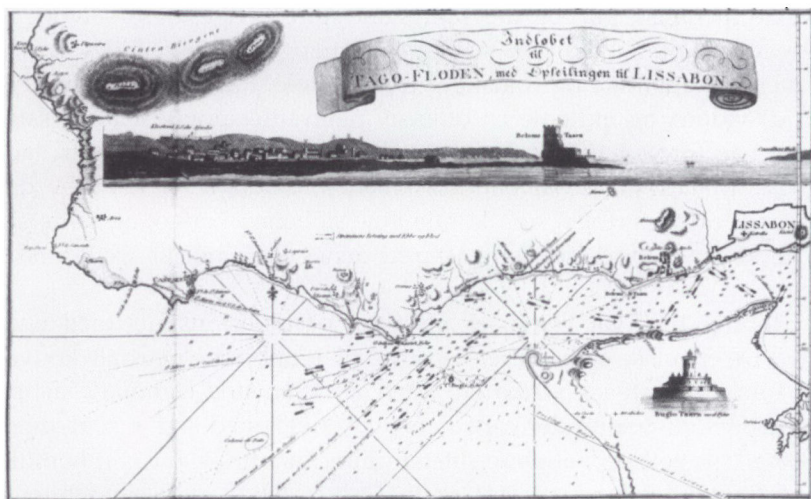
Her fik kaptajnen og hans folk den første forsmag på, at de danske skibes neutrale status ikke længere var så problemfri som før. Siden krigsudbruddet i 1792/93 havde danske skibe i stigende grad påtaget sig tvivlsomme fragter. Mange ladninger for krigsførende magter gik

i disse år dansk køl, og der blev tjent store penge, også selvom et betydeligt antal skibe blev opbragt og mange ladninger blev konfiskeret ved engelske og franske prisedomstole. Fra 1797 gik staten et skridt videre, og indledte en offensiv neutralitetspolitik. Staten satte magt bag for at håndhæve det gamle princip om »Frit skib/fri ladning«. Til beskyttelse af handelsskibenes lukrative sejlads blev der udsendt orlogsfartøjer, som kunne tage skibene i konvoj og sætte sig til modværge mod især engelskmændenes krav om at visitere skibene.

I foråret 1800 var Danmark for alvor på kollisionskurs med England. De engelske skibschefer fik ordre til at opbringe neutrale konvojer, som modsatte sig visitation. I den situation stod Danmark fast på princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed, og i september 1800 aftaltes et væbnet neutralitetsforbund med Rusland. En konflikt med England var nært forestående. Et betydeligt antal handelsskibe blev opbragt af englænderne, indtil England med slaget på Rheden den 2. april 1801 tvang Danmark til at udtræde af Neutralitetsforbundet.¹⁷ Dette var stillingen, da *Fidentia* stævnedes sydover i august 1800. Den første forsmag på vanskelighederne fik skibet så snart det var kommet ud i åbent hav mellem Kanalen og Kap Finisterre på nordvestspidsen af Spanien. Den 5. september dukkede en engelsk skonnet frem, højste sejl, og afgav nogle løse skud »så vi måtte give

Fidentia, 3 mastet bark, 102/104 kommercelæster, bygget i Flensborg 1800, 12 mands besætning

År	Redere	Kaptajn	Styrmænd
1800-01	Chr. Hansen Haustedt, Johann Kruse	Jochim Hinrich Kruse	Dines Jensen Suurballe
1802	Andreas Jordt, Lor. Jensen jun.	Jochim Hinrich Kruse	–
1803	Andreas Jordt, Lor. Jensen	Peder Iwersen	–
1804	Andreas Jordt, Lor. Jensen jun.	Peter Iwersen (død i Cartagena 11/12 1804)	–
1805	Andreas Jordt, Lor. Jensen jun.	Dines Jensen Suurballe	
1806	Andreas Jordt, Lor. Jensen jun.	Adolph Peter Krysing	
1807-11	Lor. Jensen jun., Paul Hansen	Adolph Peter Krysing	



Indløbet og havnen i Lissabon. Belems kastel, som ses til højre, nævnes ofte i logbogen.

op under sejlene og brase bak agter«. Efter et skarpt skud bekvemmede kaptajn Kruse sig til at sætte jollen ud og drage over til engelskmanden. Papirerne blev præsenteret og godkendt og Fidentia kunne sejle videre.

Første mål var Oporto, som skibet nåede 17. september. De ca. 27.000 stk pibestaver blev losset, der blev lastet »hårdt brød« og nye vandforsyninger. Tømmermanden og resten af mandskabet havde travlt med vedligeholdelse og reparationer. Nu gjaldt det for kaptajnen om at finde en ny fragt. Han tog ballast ind og satte kursen mod Lissabon. Denne store by var et vigtigt centrum for vareformidlingen mellem kolonierne og Middelhavslandene. Det lykkedes. En befragter kom ombord for at bese skibets drægtighed og duelighed, og der blev indgået aftale om at gå til hvedeeksportbyen Arzeu i Algier for at hente en ladning til Lissabon.

Den 6. november lettede Fidentia anker fra Lissabon i ballast med kurs mod Arzeu. Nu var det et par portugisiske fregatter, som løsnede skud og krævede at se papirerne. Senere på rejsen opførte både spanske og engelske orlogsmænd samme skuespil flere gange. I Arzeu¹⁸, som egentlig blot var en ladelads, var mandskabet i land for at kløve brænde til kabydsen, en okse blev slagtet til forsyninger, der blev købt brød og vandfadene blev fyldt. Kaptajnen drog til den nær-

Num. 20.



COM PRIVI  LEGIO REAL.

NAVIOS NESTE RIO DE LISBOA.

Bom Vento, Henrich Beckman.
 André Johand, Alexandre Teumb-
 berg.
 Guitavus Adolpho, Peter Daniel
 Blaudau,
 Swenklan, Isack Roding.
 Anna Catharina, Jacob Carlhom.
 Maria Sophia, Peter Reibarth.
 Gustaf Enckson, Izak Hellestrom.
 Catharina Carolina, Johan Marrin
 Wircemann.
 Guitavus, Andreas Hoog.
 Eucharis, Lars Jeothe.
 Biata, Christian Loven.
 Financen, Jacob Du Ries.
 Ceres, Hans Gustav Boman.
 Apparencia, Peter Teining.
 Industria, Peter Renditen.
 Emigheten, Carlos Schadt.
 Johanna Margarida, Michael Fleck.
 Ceres, Johan Augustus Fries.
 S. João, Christopher Wulff.
 Baron Andreas von Hopken, Lau-
 rens Nycander.
 Idogheten, Johan Petér Ameloa.
 Mentor, Carlos Guitavus Ekman.
 Esperança, Jochim H. Hunderberg.
 Brennaran, Peter Danien por Lars
 Walman.
 Guitavus, Nicholau Sanderberg.
 Luiza Ulrica, Bengt Raberg.
 Charles Frederich, Johan Malm-
 berg.
 Gerechtighed, Jacob Lofewitz.
 Anna Johanna, J. O. Wigelius.
 Agnetta Elisabeth, Nils Spørre.
 Aurora, Peter Kasten.
 Henrieta Carolina, Christian Elets.
 Handlungs-lust Wolgast, Guelher-
 me Sanfen Santur.
DINAMARQUEZES.
 Germania, Hans Voff.
 Roslenboom, Johan A. Thiesen.

Commercio, Claas-Schuldt.
 Senhora Eltra, Thund Miguelfen.
 Emmanuel, Bent Anderson.
 Esperança, Hans P. Hoy.
 Mercurio, Peter Fedrickiend.
 Oceano, Hans Harmon.
 Cidade de Copenabagen, Otto de
 Boer.
 Forfoget, Jacob Nissen.
 Amizade, Hans Andriksen Balmer.
 Brizida, Hans Quil.
 Fortuna, Johan Fegh.
 Die Twey Gysberts, Johan Jer-
 gen Maas.
 St. André, Peter Britsch.
 Ida Margarida, Christian Hallyman.
 Finmarken, Stephen Coldriep.
 Magnifico, Johan Meveltadt.
 Elspeccation, Hinrich Wilder.
 Jupiter, Jacob Peterfen Maag.
 Anna Dorothea, Loureço Chri-
 stian Matthuesen.
 Graf Bernthorf, Hemick Parr.
 Der Gut Zutterawe, Hendrik Loget.
 Fortuna, Mathias M. Koedr.
 Noorkaahop, Michael Qualike Stem.
 Nymphä do Mar, F. C. Hingst.
 Mentor, Peter Erken Klein.
 Fidencia, Jochim Hinrich Krus.
 Graf Bernthorf, Hans Christian
 Martens.
HAMBURGUEZES.
 Johannes, Ale. Eises.
 Emmanndel, Johan N. Eysfenberg.
 Hinrich & Jorga, Johst Ludwige
 Ode.
 Harmanus Segundo, Henrich Lutje
 Cornelia.
 Dieautgohend Sonne, Claus Mahl-
 man.
 Der Ackerman, Roelof Roelofs.
 Hinrich, Michael Christian Peter-
 fen.

MARROQUINOS.
 Monbruk, o Arrais Amet Fatesk.
 Mcrahuda, o Arrais Hamet Be-
 sobrain.
 Doby, o Arrais Hage Hamet Bol-
 casam.
 Fetal, o Arrais Hamet Belsgh.
 Ursela, o Arrais Hamet Elfizer.
 Marbuha, o Arrais Sedy Maho-
 met.
 Simlard, Cid Mahomed Aetban.
IMPERIAES.
 Italia, Philippe Andrich.
 Innocencia Protegida, Filippe Vu-
 zaffevich.
RAGUSANOS.
 S. José, Lucas José Tognufe.
 Paz, Joseph Semenuvich.
 Senhora do Rosario, Simone Mal-
 losievich.
PRUSSIANOS.
 Argener, Jonnas Douvea.
 Felines gozende, Burtle J. Fore-
 man.
 João Mogo, P. Ste Ulchuil.
 Senhora Agnetta, Haying Barends.
 Zeildennest, Henrique Smith.
 Ceres, Peter Rackow.
 Senhora Agnes, Folkert Janfen.
 De Vrow Antje, Johan Kimm.
BREMEZ.
 Carolina, Jacob Behrens.
HESPAÑHOES.
 Janfo, Vicente Safr.
 Senhora das Dores, João de Guí-
 eira.
 Senhora da Aransura, Francisco de
 Canara.
 N. Senhora de Guadalupe, Pedro
 Sardato.
OTTOMANO.
 Senhora da Idia, Demetri Zoanni.

L I S B O A,

NA REGIA OFFICINA TYPOGRAFICA. Anno 1801. Com licença.

Sejladsen på havnen i Lissabon kan følges i de officielle trykte besejlingslister, som løbende blev udgivet af de lokale myndigheder. På denne liste fra 1801 ses Fidentia og kaptajn Jochim Hinrich Krus som det næstsidste blandt de mange skibe fra Danmark. RA Kommercekollegiet 1797-1816 nr. 1786.

liggende by Oran for at forhøre sig om last. Den 29. januar 1801 stod skibet ud af havnen tungt lastet med hvede destineret til Lissabon.

I Lissabon blev ventetiden lang, inden det lykkedes at finde en ny fragt. Der blev tid til vedligeholdelse og reparation af skibet. Kaptajnen gik fra borde og fandt et logi. De menige fik også lejlighed til at se på livet i land. De har sikkert ikke sparet på sydens vine. Den 26. april »kom tømmermanden ombord, som gjorde oprør og spektakel, da en del kaptajner kom ombord«. Straffen fulgte to dage efter, da tømmermanden blev sat i kajotten på land. De øvrige af mandskabet nedlagde som protest arbejdet om eftermiddagen.

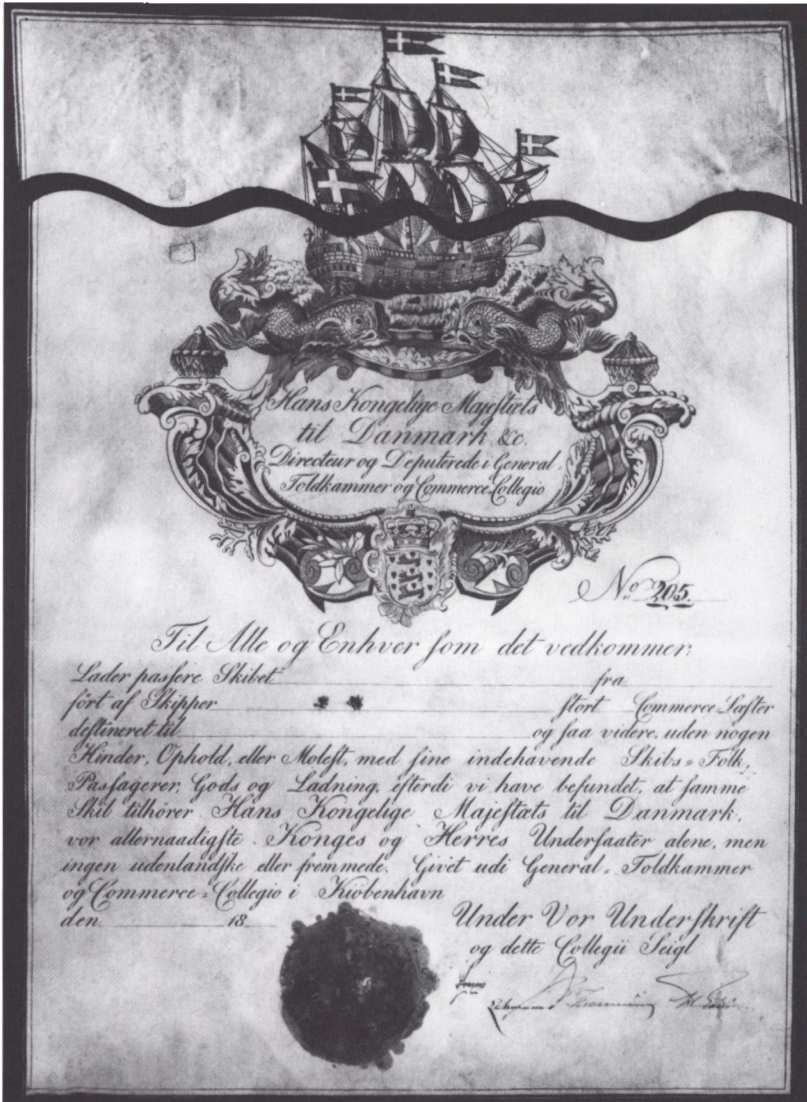
Så mange liggedage var selvfølgelig ikke til gavn for skibets indtjening, men til gengæld opnåede skibet at ligge i sikker havn i den farlige periode frem til slaget på Rheden, hvor konflikten mellem Danmark og England var på sit højeste. Den engelske regering udsendte ordre til sine orlogsmænd om at indbringe danske skibe, og i februar og marts 1801 opbragte engelske kapere flere danske skibe til Oran og Arzeu.¹⁹ Altimens lå Fidentia sikkert i Lissabon.

Endelig den 11. juli kom kaptajnen fra land og berettede, at han havde indgået aftale om en last på 394 kasser sukker og 25 sække kakao til Venedig. Knap en måned senere var alt på plads i skibet, og ankeret blev lettet. Rejsen gennem Gibraltar og videre østover gik glat, kun vrimlede farvandet med krigsskibe. Gentagne gange måtte kaptajnen brase bak, når spanske eller engelske orlogsmænd løsnede skud og ønskede at se papirerne.

I sørøverklør

Værre var det med de ureglementerede sørøvere fra Algier, som pludselig dukkede op, da Fidentia den 9. september befandt sig i farvandet mellem Sardinien og Sicilien. I begyndelsen af 1700-tallet var ikke så få søfolk endt i slaveri hos sørøverne i Nordafrika, indtil en række traktater i årene 1746-1753 med Algier, Tunis, Tripolis og Marokko skabte en vis sikkerhed. Mod klækkelige gaver, eller rettere bestikelser, havde barbareskfyrsterne dengang forpligtet sig til at lade de danske skibe sejle, når de var udstyret med et såkaldt algiersk søpas.

Sidst i 1700-årene blev der imidlertid igen uro om sagen. Danmark havde i 1797 nægtet at betale en klækkelig sum i anledning af tronskiftet i Tripolis. Som reaktion beordrede paschaen sine korsarer ud



Algiersk søpas. Et sådant pas afhentede Fidentias kaptajn i København på udrejsen fra Østersøen vestover. Passet var udstedt af Kommercekollegiet og blev leveret til skibe der sejlede syd for Kap Finisterre. Passene skulle sikre skibene mod at blive overfaldet og plyndret af algierske sørøvere. Ægtheden af passet kontrolleredes ved at øverste halvdel af passet blev klippet af efter den bølgede linje og sendt til Algier, mens nederste halvdel blev medgivet skibet. Ved møde med algierske myndigheder kunne man så konstatere, om de to dele passede sammen. Gengivet efter eksemplar i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

på sørøvertogt. Algier og Tunis fulgte efter, og forholdene blev i en årrække ustabile.²⁰

Dines Jensen har fastholdt situationen i sin logbog den 9. september 1801: »Kl. 5½ kom til os en bark med Algiersk flag som skød et skud, så vi måtte sætte flag til og brase bak og sætte sluppen ud og kaptajnen med 4 mand drog der ombord med sine papirer og sluppen kom straks ombord igen med 2de tyrker, som tog en del sukker af lasten, ½ fjerding smør af provisionen, en tin xx? og noget stentøj af kahytten og meget af kaptajnens lintøj. Kl. 6½ kom kaptajnen ombord igen, satte sluppen ind, satte bramsejl til og alt hvad trække kunne«. Alle åndede lettet op – det kunne være gået meget værre.

Den 26. september var skibet fremme ved Venedig. Kaptajnen og fire mand sejlede ind til byen for at foretage de nødvendige anmeldelser hos myndighederne, der blev indkøbt fersk kød og grønt til mandskabet. Skibet lempedes helt ind i kanalerne, og de mange sukkerkasser blev losset. En befragter kom ombord for at syne skibet – og det lykkedes at få en last stykgods til Zakynthos, en af de joniske øer ud for Peloponnes. Det var en særdeles blandet last: en mængde kasser og fustager, en kanapé, stole, kobberkedler m.m.m. Skibets spisekammer blev fyldt med fersk kød, som en slagter fra land kom ombord for at salte.

Nu gik det ned gennem Adriaterhavet, forbi Ancona og Kap Otranto på Italiens kyst og forbi Kephallenia, indtil ankeret blev kastet ved Zakynthos den 7. december. Zakynthos var en vigtig udskibningshavn for Grækenland, og lasten, som nu blev indtaget var typisk: i alt 458 fustager korender.

Losning og lastning varede 1½ måned, og det blev en ret livlig tid i den stærkt benyttede havn. Fra land kom »consteleren«, vel en lokal embedsmand, ombord med sin familie på visit. Flere skibe fra hjemlandet dukkede op i havnen. Først var det en kaptajn Jansen fra Flensborg. Matros Vallentin Jensen fra Flensborg valgte at skifte til Jansens skib. Senere var der lejlighed til at hilse på kaptajn Rasmussen fra Bergen og hans kollega Meyer fra samme by.

Den 29. december fejrede de lokale folk St. Dionysius' dag. Fidentia-folkene lod heller ikke mulighederne på den vinrige ø gå sig forbi. De to svenske matroser i besætningen, Lars Eberg og Lorenz Westberg, tog sig f.eks. en ekstra landlov natten mellem den 23. og 24. december. Selve juleaften »kom kaptajnen ombord fra land og gjorde spitakel og slem alarm med folkene uden nogen betydelig årsag«.

Også 1. juledags aften var der »som foregående aften spitakel og alarm ombord, uden nogen betydenhed«. Det blev vist en lidt fugtig og ufredelig juletid. Den 4. januar 1802 var det galt igen: »Om aftenen kom kaptajnen ombord fra land med 4 mand i sluppen, som var alle besoffen og gjorde spitacul og slagsmål i sluppen og på dækket«. Et bevæget ophold gik til ende, da Fidentia »i Herrens navn« og godt lastet med korender og forsyninger af kød, ærter, oliven og fyldte vandfåde lettede anker den 24. januar 1802 – nu med kurs mod Hull i England.

Langfarten hjemover tværs over Middelhavet, gennem Gibraltarstrædet og op langs Atlanterhavskysten gik uden problemer. Allerede den 29. april var Fidentia fremme i Hull. Skibet lagde til kaj i dokken, de mange fustager med korender blev losset, der blev taget nye forsyninger ind af ærter, »hårdt brød«, frisk kød og øl, og stenkul til kabysen.

Den 13. juni gik det i Herrens navn ud på den sidste etape, kun med ballast i lasten. Den 18. juni var Kronborg om styrbord. Kaptajn Kruse steg i land for at ordne det fornødne med tolderen i Helsingør²¹, og farten fortsatte sydpå.

Endnu samme aften ankrede skibet op på Københavns red. I præcis to år havde besætningen været på langfart. Den store by trak, og Sct. Hans aften sejlede fire mand i land med chaluppen. De to ungersvende Lars Eberg og Lorenz Westerberg fra Sverige var med – og ligesom i Zakynthos havde de svært ved at rive sig løs. Da båden kom tilbage manglede de – først næste dag kl. 5 dukkede de op. Det blev sikkert til en lystig Sct. Hans nat i metropolen. Dagen efter var også kaptajnen tilbage på skibet. Der blev sat sejl, og endelig den 4. juli 1802 var den lange rejse til ende. Fidentia lagde til kaj hjemme i Flensborg omtrent ud for Fiskergade. Dagen efter sattes »gøs og vimpel kronprins Friderich til ære, som skulle komme herigennem byen«. »Måneden blev opsagt«, og folkene fik deres løn. »Guds navn være lovet og priset for sin ledelse og førelse udi disse to forbigangne år til denne ende«, sluttede Dines Jensen sin beretning.

Tre år hjemmefra

Skib og mandskab var kommet godt tilbage – kun rederne havde måske knap så megen grund til begejstring. Ventetiderne på fragt i de fremmede havne havde under denne første rejse været ret lange,

og også hjemme i Flensborg gik der nu en rum tid, før skibet igen fik fragt. I marts 1802 var der sluttet fred mellem England og Frankrig, og det gavnede ikke den neutrale søfart. I december blev en 23/64 part i Fidentia solgt på auktion i Kompagnihuset på Skibbroen.²² Hovedredere var herefter købmændene Andreas Jordt og Lorenz Jensen junior. Tiden gik helt indtil april 1803, før det lykkedes dem at få aftaler om en ny langfart. Denne gang skulle skibet føres af den 32 årige Peter Iversen som kaptajn. Iversen var for nylig blevet svigersøn til Andreas Jordt, da han den 11. marts samme år ægtede skibsredere datter Maria Hedewig.²³

Dines Jensen var med igen, da skibet lagde fra kaj den 12. april 1803, og han tog fat på et nyt afsnit i sin logbog. Denne gang blev ekspeditionen endnu længere end jomfrurejsen. Præcis tre år kom den nye rejse til at vare, og det var sikkert ikke uden sammenhæng med de storpolitiske forhold. I maj 1803 begyndte krigen mellem Frankrig og England påny, og dermed vendte Danmark-Norge tilbage i sin vante stilling som den vigtigste neutrale handels- og sømagt. Gennem traktater med England blev der sikret den dansk-norske handel de heldigst mulige betingelser. Ganske vist accepterede Danmark det engelske krav om ret til visitation, men der kunne frit sejles til de krigsførende nationers havne og langs deres kyster, og varer produceret i de krigsførende lande kunne frit transporteres, når de var erhvervet af neutrale undersætter og blev transporteret for disses regning. Beskyttet af disse regler kunne Danmark-Norge i årene 1803-06 trygt udnytte fordelene ved sin neutrale stilling. Dannebrog blev et populært flag hos befragterne, og gode fragtrater gjorde sejladserne særdeles lønnende.²⁴

Fidentias rejse 1803-06 er et godt eksempel på vilkårene i disse år. Uden større hindringer gik det fra havn til havn, fra fragt til fragt – uden mellemlandinger i hjembyen. Vilårene var sikkert bedre på denne anden ekspedition end på den første rejse 1800-1802.

Den 12. april 1803 steg reder Andreas Jordt ombord for at følge svigersønnen og skibet det første stykke. Mandskabet gjorde landtovene løse, lodsens kom ombord, og så gik det »i Herrens Navn« under sejl fra Flensborg. Kun fem dage efter ankrede skibet op i Danzig. Ballasten blev kastet, og den første ladning på i alt 1.463 sække hvede (136 læster) og 83 ½ læster hør blev stuvet i lasten. Gode forsyninger af ærter, »hårdt brød« samt brænde kom ombord, de fyldte vandfade blev surret fast. Afsted gik det mod København. Her gik Andreas



Ved hver passage ud og ind ad Østersøen ankrede »Fidentia« op på Københavns red. Dette stik fra 1786 giver et indtryk af byens silhouet og de mange skibe, som i de blomstrende søfartsår lagde sig for anker på reden. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Jordt fra borde og en passager, som skulle med til Lissabon, steg istedet på. Den 9. juni var Kronborg om bagbord, og kaptajn Peder Iversen anmeldte ladningen til toldereren i Helsingør.

I god fart lagde skibet Kullen, Anholt og Skagen bag sig og stod gennem Kanalen og ud i Atlanterhavet. Her meldte englænderne sig igen. På en position mellem England og Spaniens nordvestspids kom den 16. juli »til os en engelsk kotter, som skød et skud efter os, satte flag til og bjerget sejl og drog under vinden, og han satte sin slup ud og 4re mand og en officer kom ombord til os for at efterse papirerne. De drog straks fra borde igen, og vi holdt af og satte sejl til igen«. Sådanne besøg blev et ofte gentaget fænomen på hele rejsen. Både franske og engelske orlogsmænd holdt med mellemrum skibet an, officererne kom ombord og kiggede i papirerne. Men heldigvis blev det aldrig til mere end en rutinemæssig kontrol.

Den 22. juli kastedes anker ud for Belems kastel ved Lissabon. Kaptajnen steg i lang for at forhøre sig om lasten, og snart blev der travlt med at losse. Bark efter bark lagde til ved skibssiden og blev fyldt med de mange sække hvede og hør. Søndag den 7. august blev sørge-

lig: »Vi satte flag, gøs og vimpel til på halv stang for vores passager, som vi medbragte hertil, ved døden her tog afsked fra verden og nu i dag skulle lægges i graven ved solens nedgang«.

En måned efter gav kaptajnens anstrengelser resultat. Han kom ombord og berettede, at der var opnået en fragt af sukker, kakao, kattun og Brasiltræ til Venedig. Men først den 25. oktober var alt på plads, nye passagerer steget om bord, forsyningerne suppleret op – og Fidentia kunne signalere til Belems kastel for udadgående.

Det gik strygende ind gennem Gibraltar og ud i Middelhavet. Planmæssigt ankrede skibet op i Venedig godt en måned senere, lasten blev losset, kaptajnen gik i land, og nytårsaften kom han tilbage fra lagunebyen og meldte, at han havde fået fat på en fragt majs fra Ancona og retur til Lissabon. »Guds navn være lovet og priset for sin ledelse og førelse udi det forbigangne år«, skrev Dines Jensen med god ret i sin logbog samme aften. Sejladsen havde indtil nu været tilsmilet af lykken.

Et par dage efter nytår 1804 fik mandskabet lov at gå i land for at gøre nødvendige indkøb i Venedig. Der blev indtaget fersk kød, som blev saltet, samt ris, bønner og brød, og så gik det ellers sydpå til Ancona. Her blev den aftalte last majs indtaget, folkene fik lov til en munter aften i land, og tungt lastet sejlede Fidentia derpå den 2. marts atter vestpå.

Rejsen tilbage til Lissabon varede tre måneder. Majs fra Ancona blev losset, og en ny fragt af samme slags som sidste gang stod straks klar på kajen. Så hurtigt som muligt stuedes kasser af sukker i lasten sammen med sække af kaffe og kakao samt kattun. Næppe var lasten fyldt, så gik det atter løs fra Lissabon ad den kendte rute østover gennem Gibraltar og ind i Middelhavet.

Nødhavn i Cartagena

Der er næppe tvivl om, at hurtighed blev belønnet på dette tidspunkt. Gode fragter lå og ventede på de neutrale skibe, så det gjaldt om at hænge i. Men ak – netop da kom uheldet. Midt i farvandet mellem Kap. St Paulo og Sardinien sprang skibet læk. Alle mand måtte til pumperne, og kun med besvær kunne Fidentia holdes læns. Det blev besluttet at søge nødhavn i Cartagena for at finde lækagen og reparere.

Det blev en langvarig og besværlig proces. Først prøvede dykkere



Trængsel i Londons travle havn ud for the Legal Quays i 1804. Til højre ses Tower, i baggrunden skimtes St. Paul. Omtrent sådan tog byen sig ud, da Fidentia ankrede op den 7. december 1805. Efter F. Barker & P. Jackson: London. 200 Years of a City and its People. London 1974.

at finde lækken under skibet – forgæves. Så måtte lasten tømmes, og først da dukkede hullet op agter i piken. Tømmermændene gik i gang – og altimens gik de kostbare dage.

Men én ulykke kommer sjældent alene. Da skibet var ved at være klar, blev havnen spærret, og kaptajn Iwersen blev syg. Doktoren fra land blev tilkaldt. Dag efter dag kom han for at tilse patienten, men lige meget hjalp det. Den 5. december måtte Iwersen bringes i land, »som var meget svag og efter dogterens sigelse så ikke ud til at blive længe i live«. Den 11. december kom der ordre fra land, at kaptajnen var død. »Drog da straks i land det meste af skibets mandskab for at følge hannem til sit hvilested. Kl. 4½ var han begravet«, skrev Dines Jensen lakonisk i sin protokol.

Efter dødsfaldet var Fidentia uden chef. Dines Jensen drog afsted til kansleren i Palmos, og resultatet blev, at han flyttede ind i chefkaytten. Hjemme i Flensborg fik enken Maria, datter af skibsreder

Jordt, udpeget en værge.²⁵ Det var den købmand Andreas Peter Andresen, som vi kender fra digtet citeret s. 90.

For den nyudnævnte kaptajn Dines Jensen gjaldt det om at komme videre. Der blev købt fersk kød og grøntsager til mandskabet, og endelig den 7. februar 1805 – efter 5 måneders nødtvungen forsinkelse – kunne skibet lette anker med kurs mod Triest. Herefter gik det rask fremad. I Triest blev skibet omdirigeret til den mere kendte plads Venedig, hvor kolonialvarerne blev losset.

Herefter gentog mønstret sig fra sidste gang Fidentia var i Venedig. Med stykgods gik sejladsen fra Venedig til Kephalonía for at hente en last korender, denne gang bestemt til London. Den lange rejse her til varede kun 2½ måned. Fidentia nåede Londons Tower den 7. december. Der blev losset, og videre gik det hjemover i ballast. Gennem Storebælt nåede Fidentia velbeholden ind til Flensborg den 12. april 1806. Agtertovene kastedes i land, dækket blev gjort rent, og mandskabet opsagt med løn. Efter tre års fravær var rejsen til ende.

Skipperen går i land

Nu var det tid til at gøre regnskabet op og udbetale udbytte til rederne. Det blev sikkert ikke så ringe, også selv om opholdet i Cartagena havde været dyrt. Rederne gik straks i gang med at finde en ny fragt. Midt i maj 1806 var det aftalt, at skibet skulle gå til Archangelsk og derfra til Lissabon eller Barcelona.²⁶ Som kaptajn valgte rederiet en ny mand, Adolph Peter Krysing; Dines Jensen var jo kun blevet kaptajn som følge af dødsfaldet i Cartagena. I kompagnihuset på Flensborgs skibbro solgtes den 23. maj 1/32 part i skibet ved auktion, og skibet kom sikkert også på værft. I alt fald blev det nu omregistreret fra 102½ til 104 kommercelæster og fik typebetegnelsen »pinkskib«.²⁷

På dette tidspunkt havde rederne stadig grund til at tro, at de gode konjunkturer ville fortsætte. Skibet gik afsted mod Archangelsk uden Dines Jensen – men snart væltede ulykkerne ind. Den 21. november 1806 forkyndte Napoleon kontinentalspærringen rettet mod England. Svaret var den engelske kabinetsordre af 7. januar 1807, som forbød al neutral handel mellem fjendtlige havne. Danske skibe blev opbragt på stribe, i august erklærede kronprinsen England krig. Så fulgte Københavns bombardement og tabet af flåden. Danmark sluttede sig til Frankrig.

De følgende år blev én lang ulykkesperiode for den før så blom-

strende søfart. Flensborgs søfart gik næsten i stå. I juli 1807 lå Fidentia i Irland, og det lykkedes at komme hjem uden at blive opbragt. Men den store tid var forbi. Mellem 1807 og 1815 blev byens tonnage halveret, fra 15.823 til 7.195 kommercelæster. Fidentias skæbne er typisk for vilkårene i disse krigsår – ligesom det havde været tilfældet i de foregående år. I 1808 lå skibet hjemme, i 1809-10 vovede rederne at lade det gå til Norge. Men det var en slet forretning, og 1811 blev skibet solgt i Christianssand.²⁸

Mest heldig var nok Dines Jensen. I 1807 opholdt han sig i land og overvejede at slå sig til ro som landmand. Men de gamle redere havde ikke glemt ham. Den 15. juli 1807 fandt skibsreder Andreas Jordts kone Charlotte anledning til at skrive til ham. Fra konsulen i Kefalonia var hun blevet præsenteret for et gældsbevis, hvor Dines Jensen lovede at betale fragtafgift vedr. den ladning stykgods, som Fidentia havde bragt fra Venedig til Kefalonia. Nu bad hun om en forklaring. Samtidig beklagede hun, at Dines ikke var fortsat som skibschef; Adolph Peter Krysing havde kun bragt rederiet ulykke.²⁹

I de følgende år har vi kun få oplysninger om Dines Jensen. Efter alt at dømme er han flyttet hjem til Ørby og har med hjembyen som base tjent som skipper. Men efterhånden begyndte alderen at trykke, og så var det nok bedst at søge en mere rolig tilværelse. Han gik i land og fandt sig en kone. Den 9. november 1816 holdt den halvgamle skipper bryllup i Vonsbæk kirke med Anna Sørensdatter Hansen. Broderen Søren Jensen Suurballe, som havde overtaget fødegården, udbetalte nu arven på 800 mark og ydede som lovet »halv bryllupskost«. Dines købte et kådnersted med toft og kålhøve i fødebyen Ørby og udvidede yderligere bedriften ved at købe en ekstra fæstekobbel. Her nåede han at få endnu 15 år som landbolsmand.³⁰ Den 19. december 1831 døde han i Ørby.

Her vil vi slutte beretningen om Dines Jensen Suurballe og hans logbog. Barken Fidentia var kun ét blandt de over 1.000 skibe, som i perioden 1750-1807 havde hjemme i Flensborg. Når dette ene skib alligevel er sat i centrum her, skyldes det dels det fremragende kilde-materiale, som logbogen udgør; dels at Fidentia er typisk for det flertal af Flensborgskibe, som gik i fart på Middelhavet. Denne fart mellem Østeuropa og Sydeuropa var det solide grundlag for byens søfart i hele perioden. Middelhavsfarten har i den almene bevidsthed alt for længe stået i skyggen af farten på Vestindien. Det er ikke berettiget.

Fidentias rejser 1800-1806

	Position		Indtaget
1. rejse			
1800			
5/6	Flensborg	klargøring	ballast og proviant
16/6-23/7	Memel	losset ballast	pibestaver
29/7-11/8	Københavns red		proviant
12/8	Kronborg		
17/9-22/10	Oporto	losset pibestaver, reparationer	ballast
26/10-6/11	Lissabon	reparationer	ballast
16/11-29/1	Arzeu	losset ballast	hvede
1801			
21/2-8/8	Lissabon	losset hvede	sukker, kakao
25/9	Powillia	karantæne	
25/10-15/11	Venedig	losset sukker og kakao	stygods
7/12-24/1	Zakynthos	losset stykgods	korender
1802			
29/4-13/6	Hull	losset korender	ballast
18/6	Kronborg		
18/6-25/6	København		
1/7	Flensborg		
2. rejse			
1803			
12/4	Flensborg	klargøring	ballast
17/4-20/5	Danzig	losset ballast	hvede, hør
23/5-16/6	Københavns red		
16/6	Kronborg		
22/7-25/10	Lissabon	losset hvede og hør	sukker, rødt træ,
4/12-22/1	Venedig	losset brasiltræ, sukker, kakao	ballast
1804			
27/1-2/3	Ancona	losset ballast	majs
8/6-29/7	Lissabon	losset majs	sukker, kaffe, kakao, indigo, kattun
4/9-7/2	Cartagena	reparation af læk, ladning losset og atter lastet	
1805			
24/3-29/3	Triest	omdirigeret til Venedig	
31/3-28/7	Venedig	losset sukker, kaffe, kakao, indigo, kattun	stygods
12/8-27/9	Kefalonia	losset stykgods	korender
7/12-25/2	London	losset korender	ballast
1806			
10/4	Nyborg		
12/4	Flensborg		

HENVISNINGER

1. Ingwer Ernst Momsen: Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1865, i: Walter Asmus (udg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, Neumünster 1996 s. 84-88. Flensborgs historie bd. 2, 1955, s. 62.
2. Flensburg Geschichte einer Grenzstadt, 1966 s. 224f.
3. Ole Ventegodt: Redere, rejser og regnskaber, Flensborg 1989 s. 54. Flensburgs Geschichte einer Grenzstadt, 1966 s. 235.
4. Citeret efter Flensburg Geschichte einer Grenzstadt, 1966 s. 235.
5. Skibslister i Flensborg byarkiv 1636-1814: Stadtarchiv Flensborg (StA Fl.) A 319 Bd 1-4.
6. Algierske søpas 1797-1806: RA Kommercekollegiet 1797-1814 nr. 1850-1852.
7. Øresundstoldregnskaber: RA.
8. RA Kommercekollegiet 1797-1816 nr. 1778-1804, rapporter fra konsulaterne i bl.a. Venezia, Lissabon og Algier.
9. Ole Ventegodt har behandlet to partrederiregnskaber for hhv. galeoten Der jungè Hinrich/galeasen Die Einigkeit 1783-1801 og for fregatten Die Harmonie 1794-1812 i bogen Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783-1812, Studiefæddelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, Flensborg 1989. I søfartsafdelingen i Landsarkivet i Aabenraa findes en hel række skibsjournaler og enkelte logbøger, hovedparten fra Aabenraa-skibes sejlads på Sydamerika og fjernøsten i sidste halvdel af 1800-årene.
10. Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, arkiv P 387, Dines Jensen (Suurballe)'s logbog for barken Fidentia af Flensborg 1800-1806. Overdraget arkivet i 1995 af gårdejer Bertram Suurballe, Lunding, og pastor emeritus Bent I. Suurballe, Særsløv, Falster.
11. En kortfattet omtale af protokollen er givet af Hans-Friedrich Schütt i artiklen »Die Flensburger Bark »Fidentia« im Mittelmeer«, i: Schleswig-Holstein 1962 s. 224f.
12. LA Aab Haderslev herreds skyld- og panteprotokol II fol. 1325 og bibog fol. 8892.
13. Bent I. Suurballe: De gynger på det dybe vand, de går bag stærke heste. En sønderjysk slægt gennem 400 år (under udgivelse). Bent I. Suurballe takkes for oplysninger vedr. slægten Suurballe.
14. RA Komm. koll. 1797-1816, nr. 1850, 1800/465 algiersk søpas 31/7 1800.
15. Landsarkivet for Sjælland, Waterskout-protokol 1799-1801, 1/8 1800. Fidentias senere passager af København har ikke sat sig spor i protokollen. Arkivar Jørgen Mikkelsen takkes for gennemgang af Waterskout-protokollen.
16. RA Øresundstoldregnskab, danske skibe 6/8 1800.
17. Ole Feldbæk: Danmarks historie 4, 1730-1814, Gyldendal 1982 s. 282-285.
18. En levende beskrivelse af forholdene i Arzeu 1784 findes i Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, Hamburg 1995 s. 170-174.
19. RA Komm. koll. 1797-1816 nr. 1804: konsulatsrapporten fra Algier 20/6 1801 beretter om opbringelse af to Flensborg- og et Altona-skib til Arzeu og Oran i februar-marts 1801.
20. Danmarks Søfart og Søhandel I, 1919 s. 672-677 (Albert Olsen).
21. RA Øresundstoldregnskab danske skibe 18/6 1802.
22. Flensburgsches Wochenblatt 19/11 1802.
23. StA Fl kirkebog St. Marie viede 11/3 1803.
24. Axel Linvald: Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800-1807, i: Historisk Tidsskrift 8. rk. bd. 6, 1916 s. 402-404, 429-432.
25. StA Fl A 34 bd. 53, retsprotokol 22/3 1805.
26. RA Kommercekollegiet 1797-1816, nr. 1852, algiersk søpas 1806/329.
27. Flensburgsches Wochenblatt 17/5 1806.
28. StA Fl A 319 Bd. 4, skibslistes 1808-11.
29. Brev fra Charlotte Jordt til Dines Jensen 15/7 1807, indlagt i logbogen P 387.

30. LA Aab Haderslev herreds skyld- og panteprot. tom II fol 1325 og 1796, bibog 2 fol. 733f; Haderslev herreds

tingprotokol 1806-19 s. 739, 16/6 1817; Haderslev herreds ekspeditionsprotokol 5 fol. 3050, 28/6 1852.