

# Mere om en brændeskude fra Vornæs

Tre år med jagten *Louise*

af Anders Monrad Møller

Tidligere er berettet om skovfoged Jens Jørgensen i Vornæs, der ejede *Louise*, og tillige om skipper Hans Jensen, der førte jagten frem til 1822, da den blev solgt. Nævnt blev også den regnskabsprotokol, som har været udgangspunktet for den hele undersøgelse - og ikke mindre er det for denne artikel.

Hans Jensens regnskab dækker aktiviteterne fra december 1819 til den afsluttende sejlads sent i 1822, altså temmelig nøje tre år. Nedenfor er sejladsmønstreret for denne periode stillet skematisk op med summariske tidsangivelser til højre, thi *Louises* skipper var ikke særlig flink til at skrive datoer. Til alt held kan der suppleres med andre kilder, og datoangivelserne i parentes gælder enten udstedelsen af bemandingslisten ved årets begyndelse, eller det drejer sig om ekspeditionsdatoerne ved udsejling fra København - begge oplysninger stammer fra de såkaldte skipperjournaler.<sup>1</sup> Og endelig har der i nogle tilfælde kunnet hentes temmelig sikre udsejlingsdatoer i Hans Jensens protokol.

1819-1820

Svendborg - Kbh.; december - januar.  
Kbh.(5/1) - Stubbekøbing i vinterleje;  
januar - februar.

Stubbekøbing (10/2) - Kbh.; februar - marts.  
Kbh.(14/3) - Kristiansand - Svendborg;  
marts - maj.

Svendborg (15/5) - Amsterdam - Svendborg;  
maj - juli.

Svendborg - Kbh.(20/7) - Svendborg; juli.  
Kølhaling på Thurø; juli.

Svendborg (12/8) - Kbh.(24/8) - Svendborg;  
august.

Svendborg - Kbh.(28/9) - Svendborg;  
september.

Svendborg (12/10) - Kbh.(3/11) - Svendborg;  
oktober - november.

Svendborg - Kbh.(13/12) - Svendborg;  
december.

1821

Svendborg (17/2) - Bergen - Kristiansand -  
Svendborg; februar - maj.

Svendborg - Bergen - Svendborg; juni.

Svendborg (13/7) - Kbh.(30/7) - Svendborg;  
juli.

Svendborg (23/8) - Kbh.(5/9) - Svendborg;  
august - september.

Svendborg (14/9) - Kbh.(9/10) - Svendborg;  
september - oktober.

Svendborg (17/10) - Kbh.(26/11) -  
Svendborg; oktober - november.

1822

Svendborg (5/3) - Kbh.; marts - april.  
Kbh.(11/4), - Vejle (18/4) - Kbh.; april - maj.  
Kbh.(7/5) - Vejle (14/5) - Kbh.; maj.  
Kbh.(30/5) - Præstø - Aabenraa - Kbh.;  
maj - juli.  
Kbh.(2/7) - Præstø - Aabenraa - Svendborg;  
juli.  
Svendborg (2/8) - Kbh.(27/8) - Svendborg;  
august.  
Kølhaling ved Troense; august.  
Svendborg - Kbh.(15/10) - Svendborg;  
september - oktober.  
Svendborg - Kbh.(18/11) - Svendborg;  
oktober - november.

I virkeligheden kan det hele forenkles yderligere, hvis man ser bort fra den del af sejladsen, der blev foretaget i ballast. Ballast i form af sand eller sten var ikke gratis, og udgiften hertil optræder i regnskabet de steder, hvor man ville vente det, først og fremmest ved returrejser fra København. Opgjort i kronologisk rækkefølge var det »transportarbejde«, som blev udført af *Louise*, derfor følgende:

1819-20

Brænde fra Vornæs til København.  
Antagelig korn fra Stubbekøbing til København.  
Rug fra København til Kristiansand.<sup>2</sup>  
Antagelig trælast fra Kristiansand til Svendborg.  
Antagelig korn fra Svendborg til Amsterdam.  
Brænde fra Vornæs til København.  
Brænde fra Vornæs til København.  
Brænde fra Vornæs til København.  
Brænde fra Vornæs til København.  
Korn fra Tåsinge til København.<sup>3</sup>

1821

Antagelig korn fra Svendborg til Bergen.  
Trælast fra Kristiansand til Svendborg.  
Antagelig korn fra Svendborg til Bergen.

Brænde fra Vornæs til København.  
Brænde fra Vornæs til København.  
Brænde og frugt fra Vornæs til København.  
Brænde og frugt fra Vornæs til København.

1822

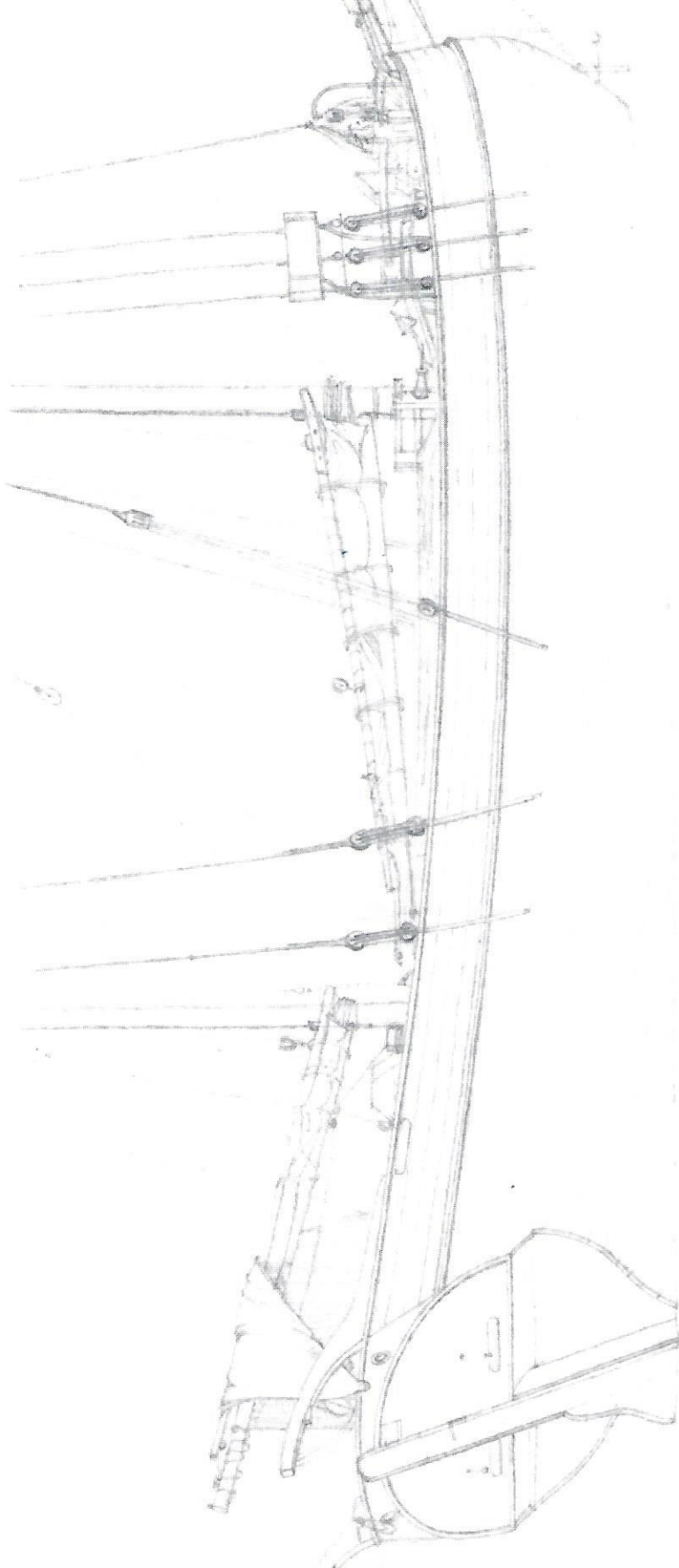
Brænde fra Vornæs til København.  
Ukendt ladning fra Vejle Fjord til København.  
Ukendt ladning fra Vejle Fjord til København.  
Antagelig faksekalk fra Præstø tolddistrikt til Aabenraa.<sup>4</sup>  
Antagelig faksekalk fra Præstø tolddistrikt til Aabenraa.  
Brænde og frugt fra Vornæs til København.  
Brænde og frugt fra Vornæs til København.  
Brænde fra Vornæs til København.

I alt 25 ladninger blev det til i løbet af disse tre år. Hele 14 kom fra Tåsinge, yderligere tre udgik fra Svendborg, altså fra samme told-distrikt. Andre seks hentedes fra andre danske lokaliteter, mens to ladninger stammede fra Norge.

Omvendt gik ladningerne i hele 17 tilfælde til København, tre endte i Norge, to var bestemt til hertugdømmerne, én til Amsterdam, mens *Louise* kun i to tilfælde førte en rigtig ladning tilbage til hjemdistriktet, Svendborg.

Den hyppige pendultrafik mellem Vornæs og København var i den gode gamle 1700-tals tradition med *Louise* i rollen som pæreskude eller brændeslæber. Udvekslingen med Norge fulgte ligeledes det vante mønster, mens den forsøgsvisse besejling af Amsterdam er det nye i billedet, som peger fremad mod kornsalgspærioden, hvor sejladsen vestpå over Nordsøen fik en helt central betydning.<sup>5</sup>

Men i det følgende forlades den generelle historiske udvikling til fordel for en detailleret gennemgang af, hvad man kan få ud af at pløje sig gennem de 33 sider med regnskaber, som desværre ikke fuldt ud kan tydes. Visse inkonsekvenser er til at klare, således f.eks. det



Der kendes ikke noget "portræt" af "Louise" af Vornæs, og dets skæbne som "Louise" af Ballum kendes ikke. Men andre fartøjer fra Sydfyn fra denne tid blev mere end hundrede år gamle og kunne derfor tegnes og fotografæres i det 20. århundrede. Her ses "Ellen" af Odense, tegnet af arkitekten Jens Friis-Pedersen i 1922. Oprindeligt var det en jagt, "De tvende Brødre", bygget i Svendborg i 1810. På tegningen ses den med to master, for den blev i 1887 forlængt fra 45 til 55 fod og omrigget til galease. Men skrogformen for og agterfortæller om fartøjets alder. Agterspejlet er todelt, og nederste halvdel er trukket fremefter med de karakteristiske skrånede planker. Og boven har "basunkinder" og således et langt mere buttet udseende, end det senere blev normen. "Ellen" af Odense var, da den blev tegnet, endnu ikke udstyret med motor, som først blev indlagt to år senere. Den sprang lek og totalforliste i 1931 på en rejse fra Nørre Sundby til Vejle. (Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, H&S nr. 1:80).

besynderlige forhold, at der to steder er tale om regulære gentagelser af hele afsnit. Sådan noget går jo før eller siden op for den tålmodige læser. Værre er det med skipper Hans Jensens meget ujævne skrift og hans ikke mindre ujævne stavemåde. Visse steder er simpelthen ulæselige, mens man i andre tilfælde må nøjes med et kvalificeret gæt. Lykkeligvis kan man dog på forhånd have visse forestillinger om arten af de notater, som så gnidret er sat op og ad den vej nå frem til en rimeligt sikker læsning. Såvidt selve regnskabsbogen. Langt de fleste indførsler drejer sig om betaling af afgifter af forskellig art, så det falder naturligt at begynde med overvejelser herom. Der kan endvidere sluttes et og andet om, hvad det krævede at holde selve skibet i fart, og naturligvis tilsvarende, hvordan folkene om bord fik tilfredsstillet *deres* behov. Endelig sluttes der af med betragtninger om frugten og brændet, de væsentlige lokale »eksportartikler«, som jo også dominerede i lasten på *Louise* af Vornæs. Hen ad vejen vil det også fremgå, at et regnskab som dette har sine begrænsninger. Man får ikke alt at vide.

## Forholdet til myndigheder i ind- og udland

Det kan måske umiddelbart undre, at toldvæsenet var involveret, når der skulle føres en ladning brænde og frugt fra Tåsinge til København. Men dels var indenrigsfarten skam afgiftsbelagt, idet der skulle betales de såkald-

te lastepenge, dels ønskede man at kontrollere alt, hvad der førtes fra sted til sted for sikkert at kunne skelne mellem indenlandske og importerede varer. Derfor måtte skipper Hans Jensen både klarere ved afsejling fra Svendborg, og når han eksempelvis kom til København. Følger man regnskabets første rejse så det således ud: I Svendborg klareredes for 12 rigsbankdaler, fem mark og otte skilling. Men hertil kom drikkepenge til toldkassereren og hans fuldmægtig på én rigsbankdaler og tre mark, mens »justitsraaden«, toldinspektør Peder Horrebøw Haste, fik ikke mindre end to rigsbankdaler.<sup>6</sup>

Disse sportler dukker op igen og igen og udgjorde i virkeligheden en væsentlig del af pågældende embedsmænds aflønning. Man kan sammenligne med senere tiders »brugerbetaling« og fundere lidt over forholdet mellem takster og arbejdsindsats, noget der alle dage har kunnet diskuteres. En dagløn for en arbejdsmand kunne i 1819 på Fyn ligge på 32 skilling, altså to mark eller en trediedel af en rigsbankdaler. Det sætter de mange sportelbeløb på en halv og en hel rigsbankdaler i et passende relief.<sup>7</sup>

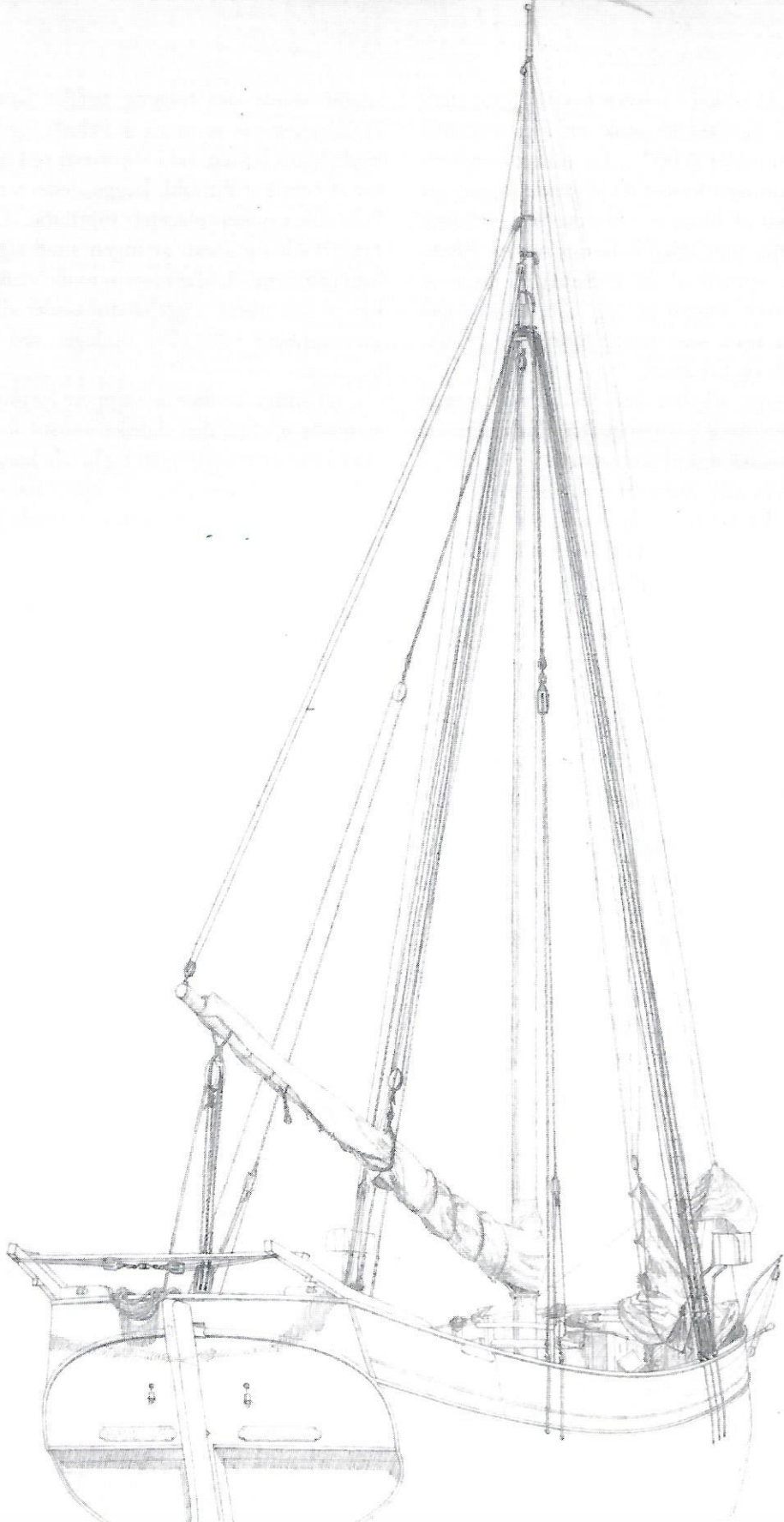
I København var der told og konsumtion af ladningen og naturligvis supplerende sportler til kontrollør, betjente, fuldmægtig og passkriver. En yderligere afgift fortæller noget om den nøje kontrol. Ved indsejlingen til København - ved toldbodbommen - blev fartøjet forseglet formedelst én rigsbankdaler. Herefter kunne *Louise* sejle videre ind gennem havne-

(Tekst til tegning på næste side):

»Hansine« af Neksø blev tegnet af Jens Friis-Pedersen i 1923. På det tidspunkt var alder og byggested gået i glemmebogen, men antagelig var den bygget i Marstal omkring 1820.

Den hundred år gamle jagt var nok på et tidspunkt blevet forlænget og ombygget, men også her ses de karakteristiske træk fra begyndelsen af 1800-tallet: Det fyldige forskib og det todelte agterspejl. »Hansine« blev meldt ophugget i 1931.

(Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, H&S nr. 4:80).



løbet og gå til kaj - i december 1819 var det i Nyhavn. Formedelst nok en rigsbankdaler mødte en tolder så op her for at bryde seglene, og udlosningen kunne da begynde. Sigtet var naturligtvis at sikre, at der ikke blev udlosset noget som helst uden behørigt opsyn. Brændet blev opmålt af en favnesætter, ansat af Københavns magistrat, og han skulle også have »duceur«, som kunne løbe op i en rigsbankdaler og fire mark.

Af øvrige udgifter var der bolværkspenge samt et beløb til havnefogeden. Endvidere var der en speciel afgift i København, en accise på skibsfarten, som krævede et besøg på Siseboden hos havneskriveren, der skulle have fire mark. Og ved udsejlingen var der endelig at betale en mark på Batteriet Trekrøner - Københavns søbefæstning blev åbenbart på denne vis finansieret af den civile skibsfart. Både på ud- og hjemtur passeredes Grønsund, hvor lodspengene kunne variere lidt, men almindeligvis beløb de sig til et par rigsbankdaler hver vej. Af en eller anden grund skulle der også betales lodspenge i København på lodskontoret - Hans Jensen noterede her ligeledes en udgift på omkring et par rigsbankdaler.

Men ikke nok med det. En ting var afgifter vedrørende skib, havn og sejlads. Hertil kom kontrollen med mandskabet. Inden årets første sejlads blev der udfyldt en mandskabsliste, som siden skulle fremvises og påtegnes før hver eneste afsejling. Det foregik i Svendborg hos indrulleringsofficeren, kommandøren, som fik en rigsbankdaler for sin umage, mens der var tre mark til hans betjente. I København var det en anden kommandør og hans mønsterskriver, som almindeligvis fik en rigsbankdaler og to mark til deling. Igen kan man slutte, at disse sportelindtægter har haft væsentlig betydning for pågældende embedsmænd.

Når færden gik længere væk, til Norge eller til Holland, medførte dette yderligere omkostninger. På den første tur til Kristiansand gik turen nordpå gennem Øresund, og i Hel-

singør skulle der følgelig betales sundtold. Hjemrejsen gik gennem Storebælt, og derfor lagde Hans Jensen ind i Slipshavn ved Nyborg for at betale strømtold. Begge steder var der i hele sejlsæsonen placeret vagtskibe, hvorfra man holdt øje med, at ingen snød sig til at liste igennem - hvilket i øvrigt ville være tåbeligt, al den stund noget sådant under alle omstændigheder ville blive opdaget ved hjemkomsten.

I udlandet var danske skippere forpligtet til at møde op hos den danske konsul for at få mandskabslisten påtegnet og betale konsulsgebyr. Det vil sige, det slap Hans Jensen for, da han i 1820 var i Kristiansand, for da var der lige netop endnu ikke blevet udnævnt nogen dansk konsul her.<sup>8</sup> Men det følgende år var der udgift til »consulatspas« både i Bergen og Kristiansand. Og tilsvarende i Amsterdam, hvor der ligeledes er nævnt et sundhedspas. Hans Jensen kom af med 5½ gylden, idet han under opholdet førte en del af regnskabet i gylden og styver, ligesom han i Norge regnede i norske specier og skilling. Både i Holland og i Norge var der i øvrigt tale om betydelige beløb i lodspenge.

I forbindelse med Hollandsturen var der endnu en formalitet, som skulle klares. Hvis man sejlede øst for Bornholm eller vest for Kap Lindesnes var en skibsjournal påbudt. Først i forbindelse med turen til Amsterdam blev dette aktuelt, og følgelig måtte der anskaffes en journalbog, som skulle autoriseres hjemme i Svendborg og siden fremvises for konsulen i det fremmede.

Og så kan man ikke lade være med at undre sig. For at Hans Jensen turde begive sig ud i en færd så langt mod vest, er forståeligt nok. Han havde jo tidligere været længere væk end som så under sin tjeneste på Schelde. Men formelt havde han med sin sætteskipperbevilling ikke lov til andet end indenrigsfart - det stod der jo klart og tydeligt. Man kunne have forestillet sig en eller anden form for dispensation, men så er det sært, at der ikke er noteret noget der-

om i sørullen. En forklaring kunne være, at han bare er sejlet afsted, uden at nogen har hæftet sig ved dette spørgsmål.

## **Louises vedligeholdelse**

Fra journaler bevaret fra andre fartøjer vides det, at der løbende foretoges »fornødent« eller »nødvendigt skibsarbejde«.⁹ Et sejlskib behøvede så at sige uafbrudt vedligeholdelse, hvoraf meget klaredes af mandskabet hen ad vejen. Dette fremgår også af mange af Hans Jensens indkøb »til fartøjets brug«.

Man erindres om den oprindelige betydning af ordet »sejlgarn«, som blev anskaffet efter vægt. Og sejlnåle, der købtes pr. stk. fortæller om det selvfølgelig, at rigningen blev holdt vedlige af besætningen. Beg og værk til kalfatring er andre typiske udgiftsposter. I Amsterdam anskaffedes en dunk olie og harpiks. Flere gange nævnes købet af en pøs eller en hel tønde tjære. Uspecificeret maling til fartøjet optræder ligeledes, mens poster som bleg-hvidt og kønrøg viser, at den helt hvide og den helt sorte maling har man selv rørt op. Platlæder og pumpesøm i forening angiver karakteren af en anden nødvendig reparation. To gange ses indkøb af en vinduesrude, som nok har skullet placeres i agterspejlet, og da der ikke foreligger noget om betaling til en glarmester, har man altså selv kunnet sætte dem i.

Ved andre lejligheder var der derimod brug for sagkyndig bistand. Det gjaldt større reparationer af sejl eller nyanskaffelser. Klyveren blev på et tidspunkt repareret af en sejlmager formedelst to rigsbankdaler og fire mark, ved en anden lejlighed gjaldt det storsejlet og arbejds løn på samme for i alt otte rigsbankdaler. Til et stagsejl anskaffedes seks alen sejldug for halvanden rigsbankdaler, mens rigge-ren skulle have to en halv rigsbankdaler for sit arbejde.

Inden Amsterdamturen var en tømmermand i arbejde med en uspecificeret reparation en halv dag formedelst tre mark, og da man

skulle til Bergen for anden gang var en tømmermand ligeledes engageret for at ordne noget ved lønningen. I selve Bergen måtte man tilkalde en murersvend for at få repareret kabyssen.

Flest arbejdsdage medgik der ved kølhaling. I juli 1820 var der ved Thurø tre tømmermænd i arbejde i seks dage til en dagløn af 4 mark, mens en fjerde fungerede i to dage à 4½ mark. Der medgik 56 pund beg, og der var udgifter til flåde, bro, blokke og spil, da Louise blev lagt på siden. - Da den samme proces blev gentaget ved Troense i august 1822, var der dog øjensynligt ikke tale om helt den samme arbejdsindsats.

Med i denne sammenhæng hører endelig, at man naturligvis købte en jolle, hvor en sådan med fordel kunne købes, nemlig i Bergen formedelst syv speciedaler. »Bergensjollen« var letbygget med bred bov og smal agterdel, og betegnelsen var så gængs, at den er at finde i den store Ordbog over det danske Sprog.

## **Ikke blot beskøjter og brændevin**

Uden ligefrem at kunne fremlægge en kostplan for Louises besætning kan man dog af skipperens indkøb sige ikke så lidt om, hvad de fik at spise og drikke. Skæppevis af kartofler, ærter og gryns samt røget flæsk og kød angiver karakteren af hyppigt serverede retter, fremstillet af langtidsholdbare råvarer - grød, gule ærter og stegt flæsk med kartofler.

Men der er ingen tvivl om, at man også på Louise nærrede en udtalt glæde ved helt friske varer. Når der var lejlighed til det, kom der ferske fisk på bordet, hvad enten de var fra Svendborgsund eller fanget ved Kristiansand. Eller selvfangede, for i Amsterdam gjaldt et af indkøbene otte fiskekroge og en fiskeline, så der er nok hentet et par torsk op på vej hjem over Nordsøen.

Tilsvarende fik man naturligvis frisk brød, når man lå i havn. Og inden afsejling indkøbtes brød udtrykkeligt bestemt for hjemrejsen - det har nok været det lidt hårdere og mere

holdbare. Da man skulle hjem fra Kristiansand, hed en af udgiftsposterne »Bager Løn for en Tønde Rug«, og det kan næppe fortolkes anderledes, end at man selv mødte op med råvaren, hvorefter bageren leverede det ønskede produkt.

En flere gange gentaget vending, når *Louise* var kommet i havn, var, at der købtes »fersk kød og grønt til forfriskning«. Skipper Hans Jensen har af gode grunde ikke kendt til forekomsten af vitaminer, men han har helt tydeligt kombineret det erfaringsbestemte om nødvendigheden af grøntsager med det behagelige ved det ferske og friske. På hans tid var der endnu ikke bestemmelser om kosten om bord på de danske handelsskibe, men de kom få år senere i 1827-28. Og interessant nok genfinder man her ordene om det ferske kød og det grønne »til forfriskning«.<sup>10</sup>

At også mere holdbare sorter grøntsager kunne komme på tale, ses af de gentagne indkøb af grønkål, hvidkål, spidskål og gulerødder. Og hyppigt hedder det: Købt grønt til suppe.

Endelig slår det én, at folkene på *Louise* må have været svært begejstrede for ost, som blev indkøbt i påfaldende store mængder. Alene på den første rejse hen over årsskiftet 1819/20 købtes der en ost på 12½ pund og siden en på 10 pund. Det var under dét ophold, at kombinationen af mælk og ris for første og eneste gang stod på indkøbssedlen, for man skulle naturligvis have risengrød juleaften.

Øl købtes helt op til to ankre ad gangen - det var til en hjemrejse fra Norge - og brændevin op til et halvt anker ad gangen. Men der blev også drukket kaffe og te, som man træffer hele vejen igennem. Vand har man haft med hjemmefra, men slap det op i København, fik man leveret et fad vand til nogle få skilling. En fast udgift i hovedstaden hang i øvrigt sammen med madlavningen. Brug af åben ild om bord på skibene i havnen var på det strengeste forbudt. For at benytte faciliteter i land betaltes derfor »køgepenge«.

Der var også andet, der med stor regelmæssighed foregik i land. Ordet »landlov« forekommer ikke hos Hans Jensen, men fænomenet var der så sandelig. Når det gjaldt København, noteredes efter beløbene til indklareringen næsten altid lige bagefter, at så og så mange mark var blevet udbetalt til »baadsmænd og folkene«, og det samme gentog sig lige inden hjemturen. De har vedtægtsmæssigt været i byen de to gange.

Det samme sås naturligvis i udlandet og dér med lidt større beløb. I Kristiansand »bekom« henholdsvis styrmand John Hansen, Jørgen og Carl Frederiksen hver en speciedaler. I Amsterdam var der uddeling af gylde til styrmand Niels Erichsen og folkene Carl Frederiksen, Jørgen Jensen og Peder Jensen - de to sidste begge principalens sønner, på dette tidspunkt henholdsvis 16 og 13 år gamle. For en gangs skyld noterede skipper selv at have været i land for at hjemkøbe varer, herunder tobak.

Visse posteringer havde i øvrigt hverken med skib eller besætning at gøre. Naturligvis kunne skovfogeden i Vornæs benytte sit eget fartøj til at få varer hjem fra hovedstaden, og de kom også med i skipperens regnskab. Talrige gange hedder det, at der blev hjemkøbt urtekramvarer eller tobak til principalen. Ved en enkelt lejlighed drejede det sig om for 13 rigsbankdaler »sølteglas«, hvis ellers ordet er tolket rigtigt. Også andre kunne nyde godt af gratis transport. Således var der ved hjemreisen i januar 1820 indkøbt en slibesten til smeden i Vornæs. Og da stamhusbesidder, general Frederik Juel lod *Louise* transportere sit skattekorn til Grynsmøllen i København, havde skipper Hans Jensen tillige i kommission at medtage og siden videresende en postpakke til Hørsholm formedelst to mark og fire skilling - indholdet er naturligvis ukendt.<sup>11</sup> Det var ved samme lejlighed, at der blev hjembragt en bismer til en værdi af tre rigsbankdaler til Peder Nørreballe i Strammelse.



Decbr 1820		Skibe i d. Giften for Anvisn. goud	Skid	F	I
		Kiöbenhavn (smed) Børnsen			
		til den smed til sønnen Jørgen	29	4	10
		det og Com. samt en af beboerne	30	2	4
		en Olie til Jørgen til Smedens W	5	3	-
		en Bøtte	1	1	-
		en Skib til Hans Clausen W	2	2	4
		en søn til Rasmussen Thorskjold 2nd	7	3	11
		en Bøtte til Børnsen	18	-	-
				9	19

		en smed til Jørgen 1820	-	3	-
		Børnsen samt en af beboerne	4	4	-
		en Bøtte til Jørgen	3	3	14
		en Bøtte til Børnsen	6	4	4
		en Bøtte til Jørgen		1	8
		en Bøtte til Jørgen Dommer 1820	125	2	11
		en Bøtte til Jørgen Dommer 1820	3	1	4
		en Bøtte til Jørgen Dommer 1820	128	3	18
		en Bøtte til Jørgen Dommer 1820	147	4	14

		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	3	-	-
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	10	1	-
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	2	-	-
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	2	2	-
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	-	3	8
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	-	1	-
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	9	5	7
		en Bøtte til Peder Nørreballe Strammelse	1	-	-

I enkelte tilfælde besøgte pæreskipperne særlige ærinder for beboerne i nærheden, som det fremgår af disse uddrag fra den gamle protokol: En slibesten til smeden i Vornæs, en skæppe til Hans Clausen samme sted, en bog til Jørgen Dommer samt en bismær til Peder Nørreballe i Strammelse. Varer, der måske ikke kunne skaffes lokalt eller kunne fås bedre i hovedstaden.

## Frugtfart og Brændeslæberi

Skovfoged Jens Jørgensen havde i 1816 seks frugtræer, der hver ydede  $\frac{1}{2}$  tønde frugt. En samlet oversigt over bestanden på den hele ø foreligger for samme år, og hvis alle træer bar

tilsvarende, kan man godt forstå den store eksport fra Tåsinge. Fordelingen på øens tre sogne og på gårde og huse fremgår af tabellen. I tilgift får man antallet af humlestænger og det areal, der blev benyttet til at dyrke kommen.<sup>12</sup>

Frugtræer m.v. på Tåsinge 1816

		Frugtræer	Humlerafter	Kommen alen <sup>2</sup>
Gårde	Bregninge 1-35	871	1001	1829
	Landet 36-91	1162	2035	9232
	Bjerreby 92-191	2553	2682	18904
Huse	Bregninge 1-196	3697	1124	5475
	Landet 197-285	1047	269	2992
	Bjerreby 286-388	1137	538	5661

Mere end 10.000 frugtræer må hvert år have givet nogle tusinde tønder, som blandt andet har kunnet afskibes til København. Men hvor mange af disse, der i årene 1819-22 kom i lasten på *Louise*, er det ikke til at gøre op. Hans Jensen har i en række tilfælde opgørelser over brændet målt i favn, men ikke tilsvarende over frugt, der i et større eller mindre omfang supplerede brændet i efterårets ladninger til København.

Fuldt lastet med brænde kunne *Louise* rumme helt op til 40 favne, der således er noget mere end den gamle tommelfingerregel, der siger 2 favne pr. kommercelæst. En blandet ladning kunne f.eks. bestå af  $25\frac{1}{2}$  favn brænde, lidt smør og så frugt for resten. Brændet må have fyldt ca.  $9\frac{1}{2}$  af de læster, *Louise* var målt til. Det giver mindst fem læster tilbage til den frugt, som ved denne lejlighed blev solgt til det betragtelige beløb af 350 rigsbankdaler, mens de  $25\frac{1}{2}$  favn brænde indbragte 298 rigsbankdaler. Længere kan man ikke komme med dette regnestykke. Og slet ikke nærme sig nogen slutning om, hvor stor en fortjeneste, der var på frugten fra Tåsinge. Indkøbsprisen noterede Hans Jensen ikke noget om, for det havde han ikke med at gøre.

Skipperen oplyste heller ikke, hvad brændet

stod i ved udskibningen fra Tåsinge, men anførte dog i december 1819 en fragtindtægt af 12 rigsbankdaler daler for to favne, altså 6 rigsbankdaler pr. favn. Principalens del af ladningen -  $32\frac{1}{2}$  favn - blev solgt til en gennemsnitspris af knap 14 rigsbankdaler, så om ikke andet kan man konstatere, at fragtomkostningerne udgjorde en betydelig del af den endelige pris ved levering i København.

Og lige netop de  $32\frac{1}{2}$  favn er der faktisk en mulighed for at spore indkøbet af i godsets forstregnskaber.<sup>13</sup> Skovfoged Jens Jørgensen købte i november 1819 39 favne brænde til en samlet pris af 353 rbd. 3 mark og 9 skilling. Og årets sidste indkøb betalte han siden med 116 rbd. 2 mark og 13 skilling, og det gjaldt for 16 favne almindeligt brænde og  $3\frac{1}{2}$  favn knuder. Det var resten af den daværende brændebeholdning ved Vornæs for året 1819, og det blev afskibet i begyndelsen af vinteren, hedder det. Regner man efter, konstaterer man, at gennemsnitsprisen var faldende fra 9 rbd. og 6 skilling pr. favn til 5 rbd. 5 mark og 6 skilling. Knuderne kan have trukket prisen lidt ned.

Den rejse, som vitterligt gik til København tidligt på vinteren, og som er den første i regnskabsbogen, kan derfor antages at have været

med en del af dette brænde, der som nævnt ovenfor blev afhændet til en pris af knap 14 rigsbankdaler pr. favn. Der var virkelig tale om en betydelig værdiforøgelse fra udskibningsstedet ved Vornæs til bolværket i Nyhavn eller ved Gammel Strand.

Men igen kan man ikke komme længere trods eksistensen af Hans Jensens protokol. For trods de mange notater om udgifter til alverdens myndigheder, skibets vedligeholdelse, indkøb af proviant etc. mangler der alligevel helt fundamentale oplysninger for at kunne slutte noget om rentabiliteten. Af og til er udbetalinger af hyre til mandskabet ganske vist kommet med i skipperens regnskab, men andre gange er de ikke. Man ved ikke noget om, hvordan skovfogeden og hans to sønner havde arrangeret sig indbyrdes - fik de overhovedet hyre? - mens der absolut heller intet foreligger om, hvad skipperen selv tjente. Protokollen er og bliver et kasseregnskab for skibets daglige drift.

Men på anden vis er det faktisk muligt på grundlag af forstregnskaberne for Tåsinge gods at sige noget om, hvor stor en fortjeneste, der *kunne* være på en ladning brænde. For i 1818 gik *Louise* jo et par gange i fragt for stamhusets regning. Ladningen på 34<sup>1</sup>/<sub>2</sub> favn brænde indbragte således efter fradrag af fragt og andre omkostninger 252 rigsbankdaler og 5 skilling, altså godt og vel syv rigsbankdaler pr. favn. Det var penge i kassen til stamhuset, blot vides der naturligvis ikke noget om, hvad driften af skoven kostede.

Men disse syv rigsbankdaler var vel at mærke i 1818. Senere blev denne margin indsnævret, for i 1820 kan den gennemsnitlige købspris på Tåsinge ses at have været godt og vel 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> rigsbankdaler, mens salgsprisen i København lå på et gennemsnit omkring de knap 15 rigsbankdaler - men dette uden at fragt og omkostninger har kunnet fratrækkes. Det følgende år var brændepriiserne i København endda dalet til lidt under 12 rigsbankdaler.

Dette prisfald kan ikke undre. Sådan måtte det nødvendigvis gå, for der var på denne tid tale om stigende pengekurser. Rigsbankdaleren ved udgangen af 1819 var noteret - efter moderne manér - til en kurs på 64,7, altså til under to trediedele af pari. I slutningen af 1820 var kursen steget til 77,5 og et år efter til 80,3. Når pengesedlerne blev mere værd, måtte det gå omvendt med priserne, og købspriserne på Tåsinge var naturligvis faldende i lighed med salgspriserne i København. Og man kunne godt forestille sig, at en Jens Jørgensen, der løbende købte og solgte til faldende priser, kan have brændt sig lidt nogle gange. Og det er måske i den sammenhæng, man skal se salget af *Louise* i december 1822.

En sidste lille omstændighed, der fremgår af forstregnskaberne, viser nemlig, at Jens Jørgensen havde gammel gæld. Endnu i 1820 betalte han fra tid til anden afdrag - og renter - på sit brændekøb helt tilbage i 1816. Det var kort efter anskaffelsen af *Louise*, som altså på denne vis meget vel delvis kan være finansieret ved, at Stamhuset gav kredit på brændekøb mod 6% i rente.

Dette kan således medvirke til at forklare, hvordan det lod sig gøre for en skovfoged at blive skibsreder. Men det er, som tidligere anført, ikke muligt at sige noget om, hvordan hans økonomiske situation egentlig var, da *Louise* blev solgt til Ballum. Men sønnerne kom siden, som det fremgik af den første artikel, under alle omstændigheder godt i vej.

Anders Monrad Møller, f. 1942, dr.phil., Odense Universitet. Disputatsen *Fra Galeoth til Galease* (1981) og dens fortsættelse *Jagt og skonnert* (1988) handler om 1700- og 1800-tallets danske provinssøfart. Forfatter af bind 4. og halvdelen af bind 5 af *Dansk søfarts historie* (1998). Har endvidere publiceret bøger om industrihistorie, toldhistorie og P&Ts historie. Udgav i 1983 Thomas Jørgensen Hørnings skrift *Kongelige Danske Rigers Inderlig Styrke og Magt* og i 1995 Christian VIIIs *Dagbøger og Optegnelser 1839-48*. Siden 1989 redaktør af *Historisk Tidsskrift*.

Artiklens første del: »Jagten Louise - om en brændeskude fra Vornæs«, findes trykt i »Tåsinge Årbog 1999«.

## Noter

1. RA, Søetaten XVII, Sønrolleringen, Skipperjournaler, årgangene 1820-1822, idet 1819 ikke er bevaret.

2. Ladningens art oplyst i RA, Øresundstoldregnskab, 17. marts 1820.

3. Kornet var skattekorn transporteret for General Juel, altså for stamhuset.

4. Overskriften er svært læselig, men ordet "kalksten" synes at være et plausibelt bud.

5. Vedrørende 1700-tallet, se Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede. Esbjerg 1981 og samme: Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864, Falcon, Kbh. 1988.

6. Toldinspektøren, P. H. Haste, havde gjort sig gældende som digter, hvad der var baggrunden for hans embedskarriere. Jfr. omtale i Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg. I det følgende er der afstået fra en fuldstændig opremsning af de mange pengebeløb. En systematisk opstilling er desværre ikke mulig,

fordi Hans Jensen ofte slog flere ret forskellige udgifter sammen under samme post.

7. Poul Thestrup: Mark og skilling, kroner og øre. Pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989), Arkivernes Informationsserie, 1991 s. 36.

8. Jagt og Skonnert, s. 163-64.

9. Jagt og Skonnert, s. 181-84.

10. Anders Monrad Møller: Dansk søfarts historie 4, 1814-1870, Med korn og kul, Gyldendal 1998, s. 157.

11. Frederik Juel, om denne se Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg. Han blev gift anden gang i november 1816 med Louise Theodata v. Warnstedt. Kronologien synes således at stille sig i vejen for en hypotese om et opkald - med mindre damen i en længere periode inden giftermålet opholdt sig på Tåsinge?

12. LAO, Tåsinge godsarkiv, protokol over Tåsinge Stamhus gårde 1816-25 og protokol over Tåsinge Stamhus huse 1816-25.

13. LAO, Tåsinge Godsarkiv, Forstregnskaber med Bilag 1815/16-1819/20, og 1820/21, 1823/25.