Skibet Gerson – et Maritimt specialspor

Et selvstændigt maritimt bilag om skibet Gerson - der fragtede Anders fra Vestindien til København i 1853.

Hvor Bilag (H) fortalte om skibets hjemrejse i 1853 - vil det maritime specialspor fortælle skibets historie i ord og vise arkivalier og billeder, der dokumenterer Gersons virkelige spor – fra værftet i Döderhultsvik til dens tilbagekomst som Dagmar i svenske farvande.

Gerson Arkivalier Oversigt

1 – **Et Skib mellem 3 Verdener**

2 – **Avisartikel fra Oskarshamns-Tidningen (1897)**

3 – **Registreringsoptegnelse fra Oskarshamns Sjöfartsförenings arkiv**

4 – **Registreringsoptegnelse fra jmarcussen.dk**

5 – **Uddrag af Tømrermester Cornelius' erindringer (1847-1933)**

6 – **Søfartsmuseets Årbog 1961**

7 – **Søfartsmuseets Årbog 2004**

8 – **Årshus Stift Årbog 1963**

1) - Et skib mellem 3 Verdener

Artiklen belyser baggrunden for skibet Gerson – både som historisk fartøj og som symbol på forbindelsen mellem Danmark og De Vestindiske Øer. Samtidig fortælles den videre historie om skibets svenske rødder og dets senere liv under navnet Dagmar – en rejse, der førte det fra værftet i Döderhultsvik til de tropiske have og siden tilbage til Østersøen.

Christianshavn

I midten af 1800-tallet var Christianshavn et levende centrum for dansk søfart og koloniforbindelse med de oversøiske kolonier.

Langs havnen lå værfter, pakhuse og oplagspladser – et virvar af master, sejl og tovværk, hvor duften af tjære og saltvand blandede sig med lyden af hamre mod spanter.
Ved Asiatisk Kompagnis Plads, tæt ved Gammel Dok, udrustedes de skibe, som førte varer og soldater til og fra De Vestindiske Øer.

Tømrermester Cornelius fortalte siden, hvordan der ved juletid ofte var særligt liv på kajen: "da afgik grosserer Melchiors skib – **"admiralskibet *Gerson***" – lastet med forsyninger og omkring halvtreds soldater. Familier stod langs kajen for at tage afsked, mens skibet gled ud mod havneløbet med vinden i sejlene."

Rejserne og forbindelsen

Barken *Gerson* blev bygget i 1851 i Döderhultsvik i Sverige af Hans Peder Carstensen for handelshuset Moses & Søn G. Melchior i København – et af tidens mest driftige jødiske handelshuse.

I de følgende årtier sejlede hun på ruter mellem København, De Vestindiske Øer og Middelhavet, ofte med varer som sukker, kaffe, rom og andet kolonialt gods. I samtidige erindringer omtales hun som "**admiralskibet**", et navn der vidner om status og ansvar.

Hjemkomst og videre skæbne

I foråret 1853 lå *Gerson* klar ved Frederiksted for at bringe hjemsendte soldater tilbage til Danmark. Efter 43 dages sejlads lagde hun til ved Christianshavn – dér, hvor så mange afrejser tidligere var begyndt. Skibet,

der førte mænd ud, bragte dem nu hjem igen og blev stående som et bindeled mellem to verdener.

Gersons videre færd – og tilbagekomst til Sverige
I 1888 blev *Gerson* omdøbt til *Dagmar* og solgt til rederiet Fischer & Rasmussen i Korsør.

I de følgende årtier førte skibet svensk flag, med hjemmehavn først i Råå og senere på Blidö nord for Stockholm.

Artikler fra *Oskarshamns-Tidningen* fortæller, hvordan den gamle bark, bygget i Döderhultsvik i 1851, vendte tilbage til sin fødehavn for en kort stund i 1897 – mere end fyrre år efter, at hun første gang sejlede ud i verden som *Gerson*. Her blev hun genkendt af de ældre på værftet, der fortalte, at "det var samme fartøj, som i ungdommen drog af sted mod Vestindien, nu tilbage under navnet *Dagmar*."

I 1910 blev hun nedrigget til pram under navnet *JA No. 28*, og dermed endte hendes lange liv som sejlskib, men hendes historie lever videre – i arkiverne i Oskarshamn, hvor hendes navn stadig nævnes blandt byens stolte skibe fra sejlskibstidens år.

2) - Avisartikel fra Oskarshamns -Tidningen (1897)

Avisartikel fra Oskarshamn, hvor byens gamle søfolk fortæller om barken Dagmar, der efter 40 år på havet vender hjem til sin fødehavn.
Her genkendes hun som den tidligere Gerson, bygget i Döderhultsvik i 1851.
Artiklen står som et sjældent vidnesbyrd om skibets lange liv – og om den stolthed, det stadig vækker i Oskarshamn.



10 Oskarshamns-Tidningen N:r 122.

VÅR GAMLA SEGELFLOTTA.

52. Barkskeppet "Dagmar".

stor för ett sådant byggt fartyg. För "Gersons" del tog resan från Öresund till Västindien i regel 42—50 dagar. Sedermera övergavs dessa trögseglande fartyg och ingen annanstans byggdes så snabba fartyg som just i Oskarshamn eller Döderhultsvik.

"Gersons" resor till Västindien — fartyget sysselsattes i denna trade i 37 år — voro också ganska lyckliga utan större haverier, därtill kanske bidrog skutans stöddiga och säkra former. I decennier fördes "Gerson" på Västindien av sin förste befälhavare, kapten J. W.

livbåtar. Båtarna hade till en början varit i närheten av varandra men sedan förlorat kontakten och de bärgade visste icke hur det gått för den andra båten och de ombordvarande. De fyra männen hade tillbragt över två dygn i livbåten och hade lidit av törst. De skeppsbrutna landsattes av "Gerson" i St. Thomas och där fick man även veta att den andra av "Augustas" livbåtar påträffats av en norsk ångare, de ombordvarande, kaptenen och fem man, bärgats och landsatts i Boston. Olyckan var ett hårt slag för "Augustas" rederi, ty nästan

samtidigt förlorade det även skeppen "Suez" och "Falco".

När "Gerson" efter denna händelse och resa återkom till Köpenhamn, utbjöds fartyget till försäljning och köptes av rederiet Fischer & Rasmussen i Korsör, omdöptes till "Dagmar" samt fördes av kaptenerna Andersen och Örbeck.

Skeppet sade 1896 farväl till Danmark, vars handelsflagga det tjänat i ej mindre än 45 år och säkert men kanske långsammare än andra kamrater fört sina laster i hamn, samt återvände till sitt ursprungliga hemland Sverige. Kanske drev virket i hennes kropp "Dagmar" till Sverige av hemlängtan eller också kom hon hem därför att kapten L. E. Nilsson i Råå fann hennes pris överkomligt. I varje fall köpte han det i Döderhultsvik byggda skeppet 1896. Det fick då sin hemort i Råå och fick behålla namnet "Dagmar". I sju år seglade han fartyget, som på den tiden huvudsakligast gick i nord- och östersjöfart.

I oktober 1897 avseglade "Dagmar" från Hull med last av kol till Oskarshamn. Det var första gången i sitt ganska långa liv som fartyget destinerades till sin födelseort, där det ej varit sedan 1851. Kanske var det därför som fartyget hade så svårt att hitta vägen. Mycket hade ju förändrats sedan 1851, köpingen hade blivit stad och mycket annat var sig olikt, men Öland låg kvar på sin plats. Det oaktat råkade kapten Nilsson segla fartyget i land på Öland den 28 oktober. Vädret var emellertid gott och sedan en del av lasten, 497 ton, lämpats överbord, kunde fartyget komma loss med egen hjälp och inkom den 30 oktober till Oskarshamn. Lastemottagare var Nässjö—Os-

annalkande, skulle nog "Dagmar" fått vara med några år ännu. Inder krigsåren med dess tonnagenapphet hade hennes lastdryghet ommit både henne och ägarna väl ill pass.

Avis artiklen fra 1897 er oversat til dansk og kan læses her på de følgende sider:

Vor Gamle Sejlflåde

Vort fartøj med nr. 52 forlod vor havn 1852, da det endnu var nogle år tilbage, inden købstaden Döderhultsvik skulle blive stad og få navnet Oskarshamn. Skibet var bygget 1851, lå over vinteren ved værftet og sejlede af sted med isens løsning på foråret. Det havde under vinteren været solgt til firmaet Moses & Søn G. Melchior i København, et rederi som ejede flere i Sverige byggede fartøjer. Fartøjet bar da navnet "Gerson". Det målte 359 bruttotons ifølge senere tiders måling, skroget var bygget af fyr og var, som alle træfartøjer i tropisk fart, kobret.

Skibet var ikke smukt med sit korte men brede skrog og sin firkantede agterspejl, men på den tid byggede man gerne sådanne fartøjer. Man agtede at give fartøjet størst mulige lasteevne, hovedsagen var at det kunne "tage med sig noget", at fartøjet var solidt bygget og rummeligt. Med et sådant fartøj lå man trygt på Atlanten hvilken stormnat som helst — dog kunne det hårde vejr kræve sin sejr den ene gang efter den anden. Men farten var naturligvis ikke stor for et sådant bygget fartøj. For "Gersons" del tog rejsen fra Øresund til Vestindien i reglen 42–50 dage. Senere blev disse trægsejlende fartøjer overgået, og ingen andre steder byggedes så hurtige fartøjer som netop i Oskarshamn eller Döderhultsvik.

"Gersons" rejser til Vestindien — fartøjet beskæftigedes i denne trafik i 37 år — var også temmelig lykkelige uden større havarier, dertil måske bidrog skudenes stødighed og sikre former. I decennier førtes "Gerson" på Vestindien af sin første fører, kaptajn J. W. Kummerlehn. Under alle hans år havde barken blot et eneste alvorligt havari — det var på sommeren 1870, da "Gerson" på vej hjem fra St. Croix i Vestindien i Øresund kolliderede med to andre fartøjer, en brig og det norske barkskib "Harmonia", hvorved "Gerson" erhvervede betydelige skader på riggen samt truede med at drive i land sammen med nordmanden. Efter det eventyr blev såvel "Gerson" som "Harmonia" forbyggede og fortsatte derefter sine sejladser. Efter kaptajn Kummerlehn førtes "Gerson" af kaptajnerne Ambrosen, Olsen, Saltoft og Backe.

Svenske sømænd har "Gerson" at takke for sin redning af sønød. "Gerson" havde i oktober 1887 været ude for en vestindisk cyklon men haft held til ikke at komme ind i dens centrum. Denne ulykke havde derimod barkskibet "Augusta" af Stockholm; tyve dage efter stormen

antraf "Gerson" en af "Augustas" redningsbåde med fire mand. "Gerson" bjergede de skibbrudne, som forklarede at besætningen havde forladt "Augusta", der var forlist under cyklonen, i to redningsbåde. Bådene havde til en begyndelse været i nærheden af hinanden men derefter mistet kontakten, og de bjergede vidste ikke, hvordan det var gået den anden båd og dens ombordværende. De fire mænd havde tilbragt over to døgn i redningsbåden og havde lidt af tørst. De skibbrudne blev landsat ved "Gerson" i St. Thomas, og der fik man også at vide, at den anden af "Augustas" redningsbåde var blevet opsnappet af et norsk fartøj, og de ombordværende — kaptajnen og fem mand — var blevet bjærget og landsat i Boston. Ulykken var et hårdt slag for "Augustas" rederi, thi næsten samtidig forliste det også skibet "Suez" og "Falco".

Når "Gerson" efter denne hændelse og rejse atter kom til København, blev fartøjet udbudt til salg og købtes af rederiet Fischer & Rasmussen i Korsør, omdøbtes til "Dagmar" samt førtes af kaptajnerne Andersen og Ørbeck.

Skibet sagde 1896 farvel til Danmark, hvis handelsflag det havde tjent i ikke mindre end 45 år og sikkert men måske langsommere end andre kammerater havde ført sine laster i havn, og vendte tilbage til sit oprindelige fædreland Sverige. Måske drev virket i hendes krop "Dagmar" til Sverige af hjemlængsel, eller også kom hun hjem derfor, at kaptajn L. E. Nilsson i Råå fandt hendes pris overkommelig. I hvert fald købte han det i Döderhultsviks byggeri 1896. Det fik da sit hjemsted i Råå og fik beholde navnet "Dagmar". I syv år sejlede han fartøjet, som på den tid hovedsageligt gik i nord- og østersøfart.

I oktober 1897 afsejlede "Dagmar" fra Hull med last af kul til Oskarshamn. Det var første gang i sit temmelig lange liv, at fartøjet blev destineret til sin fødeby, hvor det havde været siden 1851. Måske var det derfor, skibet havde så svært ved at finde vejen. Meget havde jo forandret sig siden 1851, købstaden var blevet stad, og meget andet var så forskelligt, men Öland lå dog på sin plads. Ikke desto mindre kom kaptajn Nilsson til at sejle fartøjet på grund ved Öland den 28. oktober. Vejret var imidlertid godt, og da en del af lasten, 497 ton, blev losset over bord, kunne fartøjet komme løs med egen hjælp og den 30. oktober nå Oskarshamn. Lastemodtagerne var Nässjö–Oskarshamns jernbane, som var kommet til siden skibet

sejlede ud i verden midt i århundredet.

Det var således første gang, siden det her byggede skib besøgte sin fødeby, efter at det havde dyppet sit hårde skrog i samme vand ved søsætningen. Og endnu videre, fartøjet lå fortøjet ved kajen på samme plads, hvor — ifølge gamle Oskarshamnsfolk — skibsværftet havde ligget, og således blev fartøjet søsat, læsset og senere trukket frem. Ifølge en ubekræftet oplysning skal "Dagmar" være bygget af Carstensen.

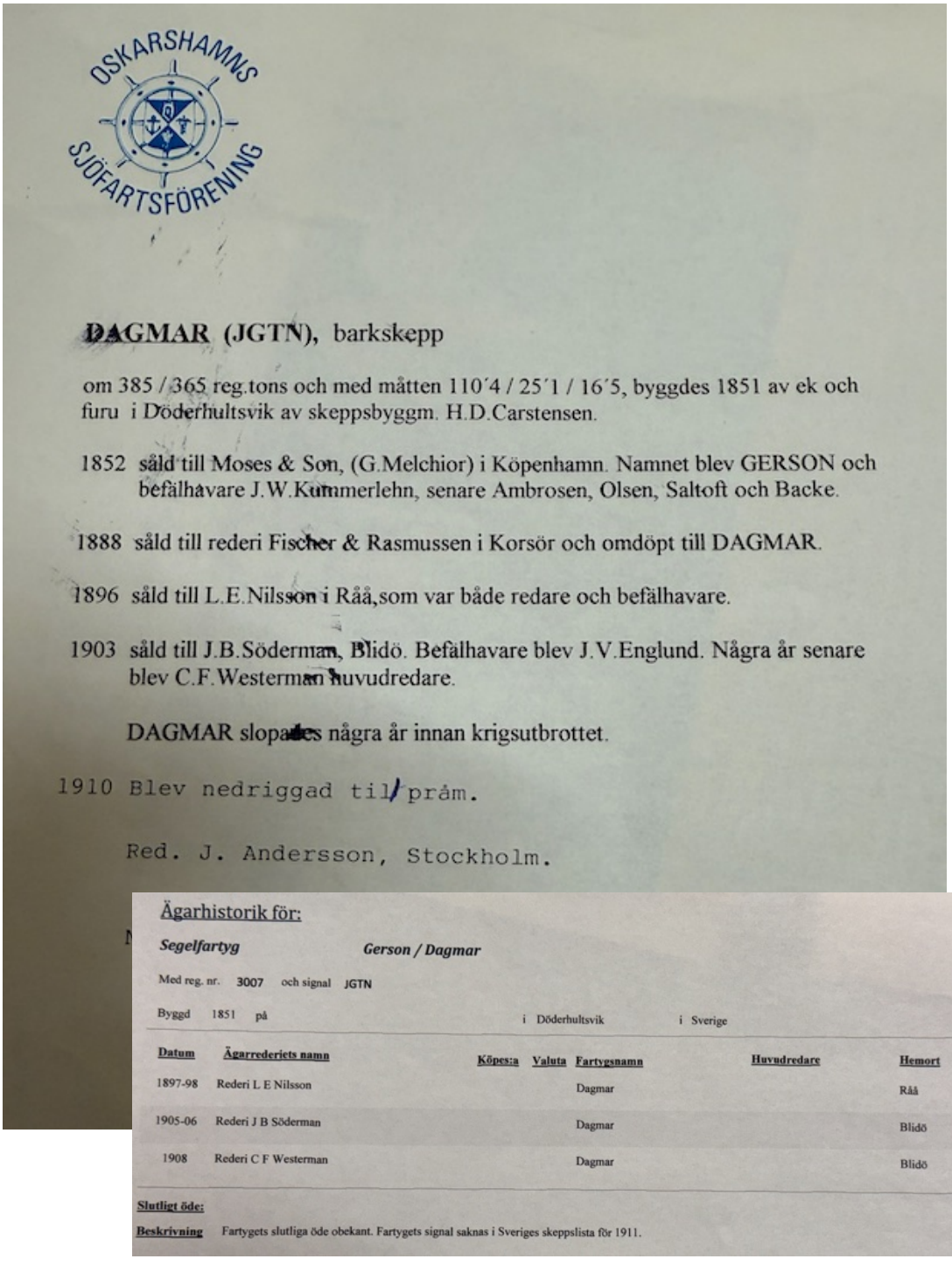
Siden 1897 kom "Dagmar" da og da på besøg her i sin fødehavn. Efter nogle år fandt dog kaptajn Nilsson, at "Dagmar" var for lille, måske også noget alderstegen, hvorfor han gik af og købte den dobbelt så store østersøfarer "Padosa", samt solgte "Dagmar" 1903 til Roslagen.

Køber i Roslagen var et rederi med kaptajn J. B. Söderman på Blidö som hovedreder. Kommandoen på "Dagmar", som fartøjet ikke skiftede navn ved salget, beholdt det derimod. Nogle år senere blev kaptajn C. F. Westerman "Dagmars" hovedfører. Skibet sejlede i nordsøfart, indtil det under sejlskibenes nedgangsperiode nogle år før krigsudbruddet blev sløjfet. Trods sine knap 400 bruttoton var skibet på sin tid Blidös største sejlskude.

Havde Söderman, Westerman eller Österman anet hvilke tider, som var i anmarch, skulle nok "Dagmar" have fået være med nogle år endnu. Under krigsårene, med deres tonnageknaphed, havde hendes lasteevne kommet både hende og ejerne vel tilpas.

3) - Registreringsoptegnelse fra Oskarshamns arkiv

Uddrag af arkivprotokollen fra Oskarshamns Sjöfartsförening. Her fremgår Gerson, bygget i Döderhultsvik i 1851 af skibsbygger Hans Peder Carstensen for handelshuset Moses & Søn G. Melchior i København. Dokumentet er det håndgribelige bevis på skibets svenske oprindelse og forbindelsen mellem værftet og de danske koloniruter. Der findes ingen bevarede tegninger, kunstværker eller fotos af Gerson eller Gladiator i de nationale maritime samlinger (Stockholm) ifl. Arkivar M. Rydquist Sjöhistoriska museet Stockholm, oktober 2025.



OSKARSHAMNS SJÖFARTSFÖRENING

DAGMAR (JGTN), barkskepp

om 385 / 365 reg.tons och med måtten 110´4 / 25´1 / 16´5, byggdes 1851 av ek och furu i Döderhultsvik av skeppsbyggm. H.D.Carstensen.

1852 såld till Moses & Son, (G.Melchior) i Köpenhamn. Namnet blev GERSON och befälhavare J.W.Kummerlehn, senare Ambrosen, Olsen, Saltoft och Backe.

1888 såld till rederi Fischer & Rasmussen i Korsör och omdöpt till DAGMAR.

1896 såld till L.E.Nilsson i Råå,som var både redare och befälhavare.

1903 såld till J.B.Söderman, Blidö. Befälhavare blev J.V.Englund. Några år senare blev C.F.Westerman huvudredare.

DAGMAR slopades några år innan krigsutbrottet.

1910 Blev nedriggad till pråm.

Red. J. Andersson, Stockholm.

Ägarhistorik för:

Segelfartyg *Gerson / Dagmar*

Med reg. nr. 3007 och signal JGTN

Byggd 1851 på i Döderhultsvik i Sverige

Datum	Ägarrederiets namn	Köpes:a	Valuta	Fartygsnamn	Huvudredare	Hemort
1897-98	Rederi L E Nilsson			Dagmar		Råå
1905-06	Rederi J B Söderman			Dagmar		Blidö
1908	Rederi C F Westerman			Dagmar		Blidö

Slutligt öde:

Beskrivning Fartygets slutliga öde obekant. Fartygets signal saknas i Sveriges skeppslista för 1911.

Gerson

Basfakta:

- Dansk signal: NCTS
- Svensk signal: JGTN
- Svenskt reg. nr: 3007
- Längd: 114,10 fot (35,25 meter)
- Bredd: 29,15 fot (8,65 meter)
- Djupgående: 16,7 fot (5,13 meter)
- Dräktighet:
    - 1851: 187,75 svåra läster
    - 1897: 357,93 registerton.
- Riggning/typ: barkskepp

Historik:

1851
Byggd på Stora Varvet i Döderhultsvik, idag Oskarshamn, av skeppsbyggmästaren Hans Peder Carstensen för handelshuset Moses & Son G. Melchior i Köpenhamn. Fartyget erhöll namnet "**Gerson**".
Bilbrev utfärdat 16/10 1851 och mätbrev 26/9 1851.

1888
Ägare/redare Harald Fischer & H. Rasmussen i Korsör. Fartyget namnändrat till "**Dagmar**".

1896-09-30
Inköpt till Sverige, hemmahörande i Korsör och liggande i Ny Karleby, för 7.000 kronor av sjökapten Lars Erik Nilsson i Råå som är ensam ägare och huvudredare. Hemort Råå. Fartygsnamnet "**Dagmar**" bibehölls. Tidpunkt avser interimsfribrev utfärdat av konsulatet i Helsingfors.
Ordinarie Nationalitets- och registreringscertifikat utfärdat 13/4 1897.

1903-09-22
Fartyget köps för 5.050 kronor av handlaren Johan Bernhard Söderman i Kolsvik på Blidö köper ensam fartyget och blir då även huvudredare. Hy hemort blir Blidö.

1905-05-24
Efter att tidigare ägare avlidit köps fartyget av ett partrederi och till huvudredare väljs bokhållaren Carl Fredrik Westerman. Hemort fortfarande Blidö.

1910-12-21
I ett meddelande till Kommerskollegium anges att fartyget blivit avriggat och ombyggd till pråm på Furusunds slip och att prämen numera ägs av en grosshandlare J. Andersson. Fartyget utgår därmed ur registret.

Källor:

1. Sveriges skeppslista
2. Danmarks skibsliste
3. Kommerskollegium, Nationalitets- och registreringscertifikat.
4. Kalmar Rådhusrätt & Magistrat, Mät- och bilbrev
5. http://www.jmarcussen.dk

© 2025 Oskarshamnssjöfart

Drivs med WordPress

4) - Registreringsoptegnelse fra J. Marcussen

https://www.jmarcussen.dk/maritim/skibsliste/side.php?id=9415

Digital registrering fra J. Marcussens maritime database.

Her ses de tekniske data for barken Gerson – tonnage, bygningsår, værft og senere ejerskaber.

Registreringen sammenholder de danske og svenske oplysninger og bekræfter skibets identitet gennem hele dets levetid.

Detaljerede oplysninger om skibet:

Søge ord : Søg...

ID-nummer	9415	**Skibsnavn**	GERSON				
Kend.bogstav.	NCTS	**Sam-kode**	SAM-1273	**Rig-Maskine**	Bark	**Brugstype**	LST
BRT	401 / 400,69	**NRT**	385	**DW**	-	**Klstr.**	187,5
BT	-	**NT**	-	**IMO**	-	**Byg.nr.**	-
Byg.år	1851	**Værft**	Skibsbygmester H.D. Carstensen. Omb., hovedfortømret, 1872 i København.	**Byg.by**	Döderhultsvik, Kalmar	**Byg.land**	Sverige
Dimension	Dimensioner ikke fremfundet.			**Maskine**	Sejl. Barkrigning.		
Teknik	Mat. kravel af fyr, 1 dæk, 3 master. Kobberforhudet. Bygget til pax-fart og sukker fra Vestindien.						
Person-info	Kaptajn J.W. Kummerlehn, 1851-1870- (død 1894-10-30). Kaptajn J.V. Bache, 1865 (ferieafløser). Kaptajn Ambrosen Kaptajn Chr. Olsen. Kaptajn A.C. Saltoft, -1888 (* 1844 og død 1920).						
Reg.by	København	**Reg.land**	Danmark	**Omdøbt fra**	-	**Omdøbt til**	DAGMAR
Rederi	Købt 1851 som nyt til rederiet Moses & Søn G. Melchior, København.			**Rederi før - efter**	Solgt 1888 til et partrederi ved Harald Fischer & H. Rasmussen, Korsør, og næ. til DAGMAR. Solgt 1896 til kaptajn L.E. Nielsson, Råå Sverige.		
Referencer	Årbog 1961-09. Årbog 2000-02. Årbog 2004-02. GRU-04-0056. SR-bilag 1955:0810. SR-bilag 1948:0597. ORG-0.			**H&S registr.**	-		
Bemærkninger	Optræder i årbog 1961 p.178, og i Årbog 2002 p.20. Årbog 2004 p.9, 11. (Vikingen) 1934 nr.5, p.21: Sat i fart på Vestindien. Havari i storm 1870-09-10 ved kollision med to ankerliggere syd for Helsingør: en brig og den norske bark HARMONIA. (GRU-04-0056). (SR-bilag 1955:0810) + SR-bilag 1948:0597. Skibslisteforekomst. (StD-1) p.115.						
Tidligste år	1851			**Seneste år**	1888		

Reference : Oplysninger om barken GERSON

Historik for skibets omdøbning

År	Skibsnavn	Kendings-bogstaver	Rederi
1851 - 1888	GERSON	NCTS	Købt 1851 som nyt til rederiet Moses & Søn G. Melchior, København.
1888 - 1896>	DAGMAR	NCTS	Solgt 1888 til et partrederi ved Harald Fischer & H. Rasmussen, Korsør, og næ. til DAGMAR.

5) - Uddrag af Tømrermester Cornelius' erindringer (1847-1933)

https://slaegtsbibliotek.dk/2024/947129.pdf

I sine erindringer beskriver tømrermester Cornelius de årlige afsejlinger fra Christianshavn. Blandt dem nævner han "admiralskibet Gerson", som hver vinter drog mod Vestindien med forsyninger og soldater.
Citaterne gengiver datidens stemning på kajen – med håndværkere, familier og søfolk, der tog afsked, mens skibet gled ud mod havneløbet.



Citat side39:

Jeg fortsatte mit Arbejde som Tømrer paa Asiatisk Kompagnis Plads samt Gml. Dok under A/S De forenede Oplagspladser, og da jeg allerede har omtalt Kompagniet, skal jeg kun meddele, at her afgik hvert Aar ved Juletid Grosserer Melchiors Skib, kaldet Admiralskibet "Gerson" med ca. 50 Soldater til Vestindien, og der var paa saadan en Dag stor Afsked, hvor Familie og Venner tog Afsked med de Rejsende. Forinden vi gaar til Gml. Dok, standser vi ved Porten ind til Pladserne og kigger op paa den Bygning til venstre for Porten naar man staar inde paa Pladsen. Her sidder endnu Resterne af et meget gammel Vindfløj, der stammer fra Asiatisk Kompagnis Tid, og det ejendommelige ved dette Vindfløj var, at man kunde aflæse Vindretningen akkurat som paa et Ur. Paa en skorstenslignende Kasse sad selve fløjet, som saa drejede sig for Vinden og drejede en Skive, som sad paa Siden af Skorstenen, og mangen gammel Skipper har kastet et Øje herop, forinden han fik ombord for at se, om ogsaa Vinden var ham gunstig.

6) - Søfartsmuseets Årbog 1961

https://slaegtsbibliotek.dk/923604.pdf



Fra Søfartsmuseets årbog, der bringer uddrag af Cornelius' beretning om Gersons afsejlinger. Her nævnes handelshuset Melchior og de skibe, der holdt forbindelsen mellem København og De Vestindiske Øer.

Afsnittet understreger skibets betydning som et af tidens mest velkendte fartøjer på koloniruten.

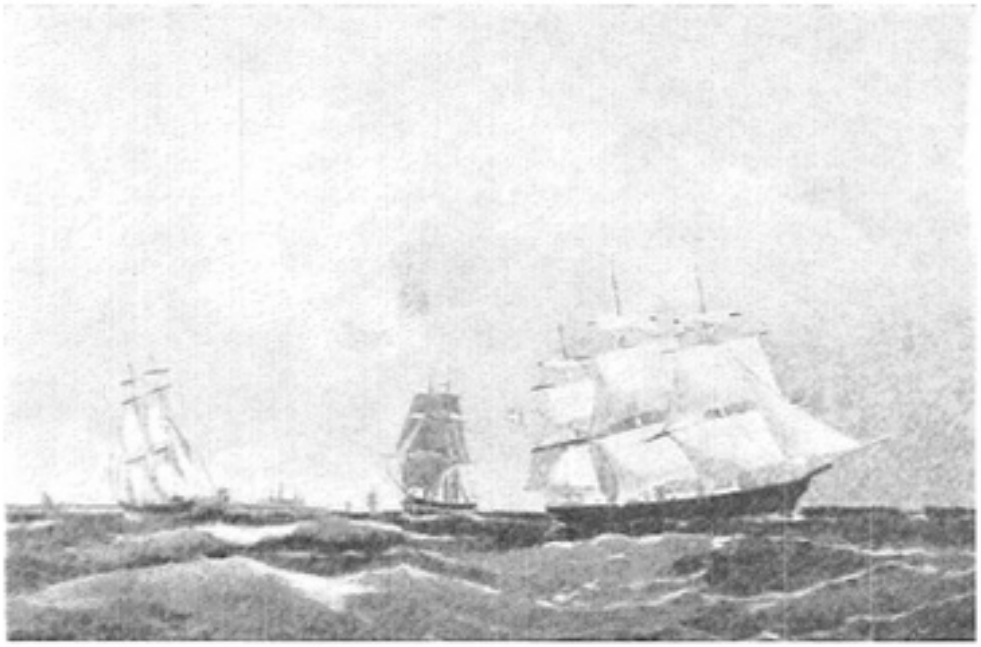
s177

MOSES & SØN G. MELCHIOR

I år fejrer et af Danmarks ældste handelshuse, Moses & Søn G. Melchior i København, sit 200 års jubilæum. Dette er så meget mere bemærkelsesværdigt, som det stadig videreføres af samme slægt. Grundlæggeren Moses Melchior, søn af en jødisk købmand i Hamborg, kom til København omkr. 1750, hvor han startede sin karriere under yderst beskedne former, idet han med sæk på nakken gik fra dør til dør og falbød sine varer. Det var for en jøde forbundet med store vanskeligheder at etablere sig i enevældens Danmark. Således hedder det meget betegnende i hans 1760 af Frederik V udstedte lejdebrev, der samtidig fungerede som næringsbevis, at han får lov til at nedsætte sig i hovedstaden „udi ald Stildhed og uden nogen Forargelse skal skee". Endvidere nævnes heri, at han vil ægte datteren af en af de få jøder, der i forvejen havde tilladelse til at handle her, og det var på den betingelse, han fik sit brev. Dokumentet er forsynet med en kvittering for det til politikassen i København erlagte gebyr på 100 rdlr., dateret 7. jan. 1761, og denne dato regnes for firmaets grundlæggelsesdato. Moses Melchior knyttede senere sin søn Gerson Melchior til firmaet, og denne fortsatte opbygningen af den efterhånden betydelige forretning. I mange år var firmaets hovedartikel tobak fra Amsterdam og Bremen, men allerede omkr. 1790 havde man forbindelser med Dansk Vestindien, og omkr. 1825 gik man over til hovedsagelig at handle på Dansk Vestindien, mest med sukker og rom.

Denne handel foregik i begyndelsen med chartrede skibe, men snart begyndte firmaet selv at skabe sig en flåde. Det første skib, der sejlede under det melchiorske hvide flag med det røde Andreas-kors, købtes fra Andresen & Schmidt 1826. Det var briggen „Mathilde" på 83 commercelæster, og den fulgtes af en lang række skibe, 24 ialt, hovedsagelig store skibe: fregatter, barker og brigger. Disse kunne for det meste foretage to langfarter om året, og da handelen var på sit højeste, indførtes der årligt ca. 8000 tdr. sukker og over

Citat s178



Handelsfirmaet Moses & Søn G. Melchiors flåde i Sundet ud for Kronborg, malet af Carl Bille ved 100 års jubilæet 1861. Til venstre bark „Gerson", i midten bark „Triton" og til højre fregat „Birgitte Melchior", opkaldt efter Gerson Melchiors hustru, der 1845 indtrådte i firmaet. – Kopi ved B. Colin 1914. – Handels- og Søfartsmuseet.

West India traders belonging to the firm Moses & Søn G. Melchior, Copenhagen, 1861.

1000 fade rom. Sukkeret afsattes her i landet, hvorimod rommen solgtes til Tysklands østlige provinser. Til Vestindien udførtes store mængder havre, men også andre varer. Således blev Carlsberg øl efterhånden en stor artikel. Forøvrigt handlede man ikke blot på Vestindien, men også på Kina og Australien. Her afsatte man forskellige skandinaviske varer, bl. a. havre, smør og svensk tømmer. Forøvrigt var ingen last fremmed for dette driftige handelshus. Een gang, i 1868, deltog man således i den højst indbringende transport af ostindiske kulier fra Kalkutta til St. Croix, den såkaldte „kulifart", som nærmest kan sidestilles med de gamle slavefarter. En tid havde firmaet egne filialer i Frederikssted på St. Croix og i Melbourne.

Ved firmaets 100 års jubilæum i 1861 ejede det tre store skibe, som marinemaleren C. Bille forevigede på sit friske maleri, der her gengives. Det største var fregatten „Birgitte Melchior", bygget i Norrköping 1856, 270 clstr.; den strandede i Elben 1665 og blev solgt som vrag. Dernæst barken „Gerson", bygget i Döderhultsvik ved Kalmar 1851, 187½ clstr.; den ombyggedes 1872 og solgtes til rederiet Fischer & H. Rasmusen i Korsør 1888. Det tredje var

7) - Søfartsmuseets Årbog 2004

https://slaegtsbibliotek.dk/923829.pdf

Artiklen "Einar Holbølls sømandsliv" af Ulla Andersen fortæller om søfartens mennesker og traditioner – med omtaler af de skibe, der sejlede samme ruter som Gerson.

Uddraget indgår som en senere refleksion over dansk søfartshistorie og de bånd, der bandt Danmark, Sverige og Vestindien sammen.



Citat side 9 -14 følger her:

»Du har jo »Præliminæreksamen!« Forgæves protesterede jeg og forsøgte at forklare, at jeg ikke havde begreb om at føde. Så bøjede jeg mit hoved og gik agter ud med min videnskab og assisterede Grethe«.

Den 17. oktober 1883 afmønstrede Einar Holbøll JOHANNES. Efter 5 måneder og 11 dage havde han tjent 107 kr. og 33 ører.

Vi må igen formode, at faderen har hjulpet, for allerede sidst i oktober kan han mønstres som letmatros i barken GERSON af København. Skibet tilhørte det ansete firma Moses og Søn, G. Melchior, som på det tidspunkt havde 5 andre store sejlskibe. Firmaet var et af de handelshuse, der havde overlevet siden 1700-årene med de fleste aktiviteter knyttet til Vestindien, og i 1883 var det tredje generation, der sørgede for den direkte import af rom og sukker til Danmark. GERSON var med sine 382 registertons rederiets næststørste skib. Også GERSON var et ældre skib, bygget i Sverige i år 1851, men ombygget i København år 1877.

Einar Holbøll skildrer afrejsen således:

»Jeg har fået anvist min køje. Den agterste underkøje om bagbord. Mens GERSON bugseres fra »Asiatisk Kompagnis« plads ud gennem havnen og Bomløbet, går vi til vejrs og gør sejlene los. Så svinger vi ud mellem Trekroner og Stubbegrunden. Sejlene sættes til forhalerens kraftige opsang, og med Dannebrog under gaffelen og det gamle firmas kontorflag på stortoppen står barken for en frisk sydost gennem Sundet bound for Dansk Vestindien.«

På de lange rejser med den tids store skibe kunne der også være tid og mulighed for mere underholdende indslag, hvis vejret og kaptajnen tillod den slags. Det har Einar Holbøll tydeligvis haft øje for, og da skildringerne samtidig giver et fint indtryk af livet om bord og i land, bringes her nogle eksempler.



Einar Holbøll omkring 1883

Einar Holbøll around 1883.

Posten hjem

»Inden vi forlod den Engelske kanal, fik vi lejlighed til at sende breve hjem. Et bræt på ca. 2 alen, forsynet med mast, støttet af stag og vant og pyntet med en klud på toppen.



Letmatros Einar Holbøll

Ordinary seaman Einar Holbøll.

Ved den ene ende af brættet en flaske med breve, ved den anden en flaske brændevin. Postskibet sattes i vandet i nærheden af en engelsk eller fransk fiskerkutter, og brevene besørgedes prompt i land.

Da jeg blev betroet at hive brættet i vandet, betragter jeg det som min første posttjeneste og regner mit postale jubilæum derfra.«

Skibshunden

»Skibshunden gøede rasende. Den holdt ikke af, når noget faldt i vandet.

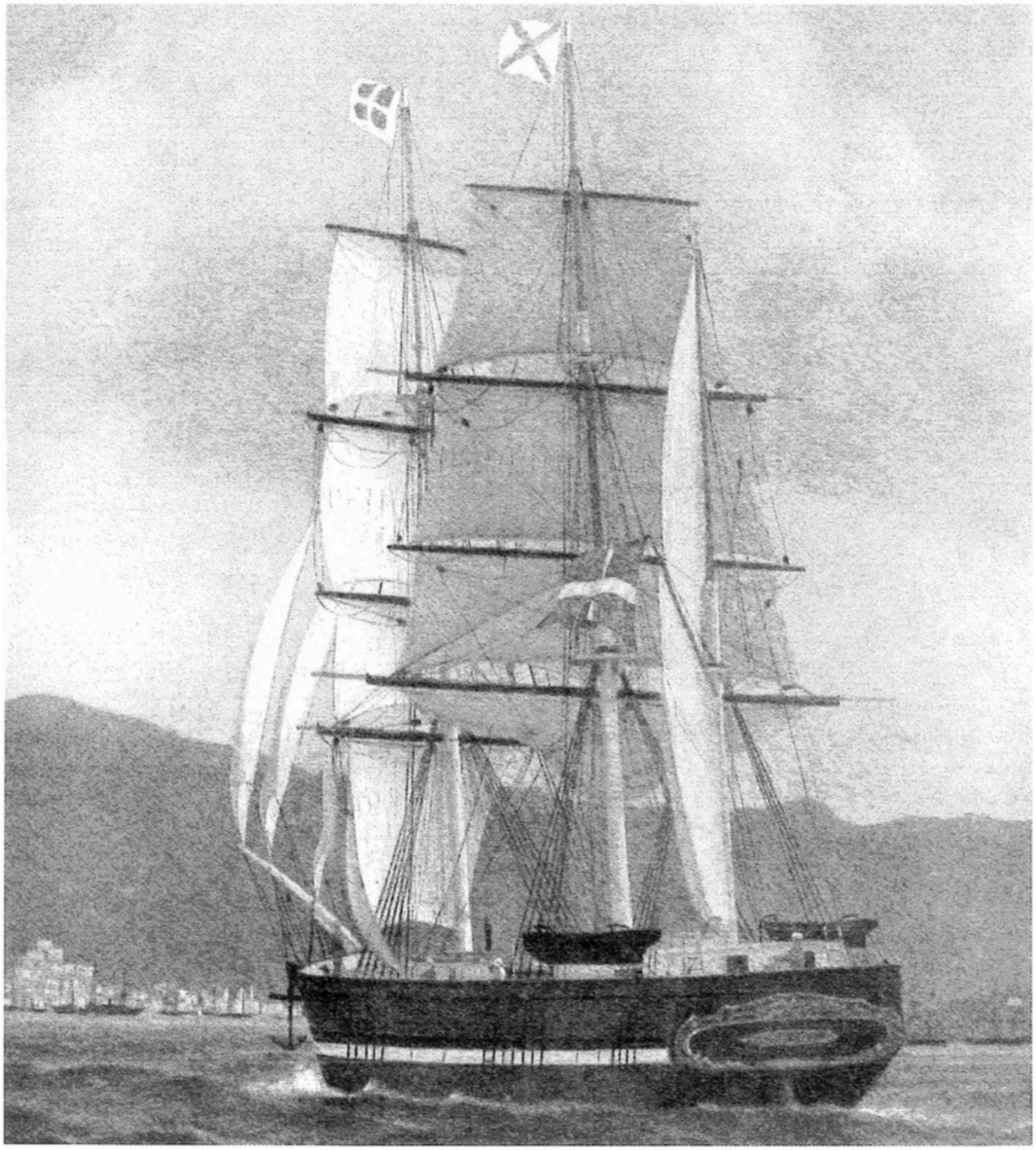
Dyret hed »Sam Weller« og var et arrigt bæst, der kun lystrede kaptajnen, som påstod, at den var af den ædleste race. Den så ud som en blanding af puddel og gedebuk. Når den skulle træde af på naturens vegne, gik den fra kahyt til dæk. Af samme grund kom den kun én gang på besøg i land hos kaptajnen.

Da »Sam Weller« gik fra 4. sals lejligheden op på loftet i stedet for ned på gaden, prøvede husassistenten at ændre dens kurs. Det endte med, at hun ikke kom til dansebal den aften!«

Julegrisen

»Juleaften i Passaten nærmede sig, og en stor sindsbevægelse indtrådte. Og det var »Jørgensens« skyld. Jørgensen var en lille knap to måneders gammel gris, der var kommet om bord ved afrejsen i efteråret for at være julemiddag. Den færdes frit omkring, i lukaf, kabys, ja selv i chefens kahyt og køje. Den var elsket af alle og sov i vore køjer. Skinnende ren var den altid, blev dagligt spulet samtidig med dækket. En dag sagde førstestyrmand til kokken, at grisen skulle slagtes. Sejlmageren, der havde været med GERSON flere gange og hans ord havde vægt sagde: Ingen af os her i lukafet kan stikke Jørgensen, og i øvrigt beder jeg førstestyrmanden meddele kaptajnen, at ingen her ønsker at spise fersk flæsk juleaften. Vi kerer os ikke om det!
Fra os lød det: Det er svart.

Jørgensen blev ikke slagtet denne gang, men tilbragte en rigtig hyggelig juleaften



Bark GERSON venter på lods på Reden ved Frederikssted, Sankt Croix.

The bark GERSON waiting for a pilot on the roads of Frederikssted, Sankt Croix.

med os, liggende i Sejlmagerens køje, og Tømmermanden udbragte dens skål.

Den blev byttet i Skt. Thomas for 50 høns, en sumpskildpadde, en ældre abekat og to papegøjer.

Efter en bevæget afsked gik Jørgensen fra borde, vrælende af fuld hals, men med fineste honnør, ned ad styrbords faldereb.«

Til fest på Sankt Thomas

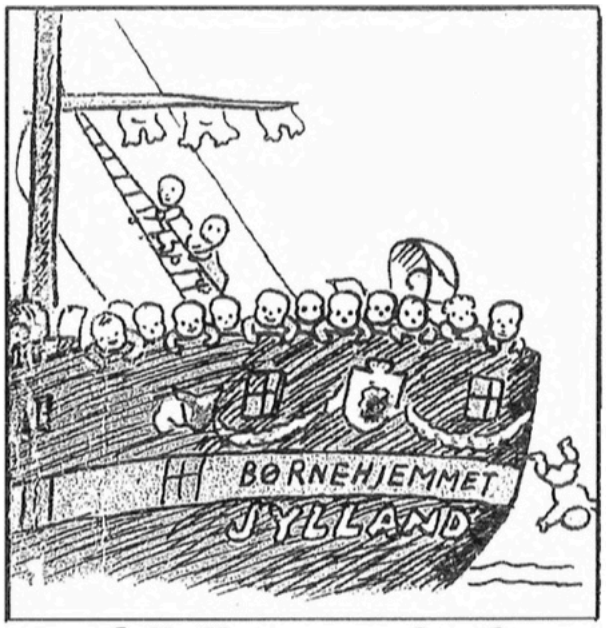
Einar Holbøll fortæller, at han havde den store tilfredshed at få adgang til flere af de bedre negerfamilier på Sankt Thomas. Han husker særligt et aftenselskab hos den kommunale hundeklipper. Værten, hans hustru og syv fremragende negre med fruer samt politibetjenten, der var indbudt af taktiske grunde. Påklædningen var tvangfri, barbenet med let opsmøgede tommelfingre.

»Min borddame, en ung eksotisk skønhed tog en frisk skrå mellem hver ret. Til middagen blev skænket en ung rom, kaldet pyt. Vi morede os herligt. Damerne var bedårende og usnerpede.

Taler og sange vekslede, kun afbrudt ved, at politibetjenten, påvirket af pytten, hvert øjeblik ville arrestere en eller anden af gæsterne. Ved desserten tillod jeg mig at give mit bidrag til underholdningen ved at deklamere Heines stemningsfulde digt »Die beiden Grenadiere.«

Det blev modtaget med entusiasme og kraftige klap med fodsålerne, en praktisk måde at give sit bifald til kende på, da man så ikke behøver at afbryde spisningen. Senere gik det op for mig, at man havde troet, at jeg holdt en tale for damerne. Da bordene var hævet, spillede vi klink med værtindens styrbords øje, der var af glas, og som hun gæstfrit stillede til vor disposition.

Når øjet vendte opad var det krone, nedad var det snik. Først klokken tre om morgenen blev jeg vrikket om bord af den mindst berusede neger.«



Holbølls Fregatplan kom ud at svømme, Den er umulig efter alle Julemærker at dømme.

Tegning fra det satiriske tidsskrift Klodshans. Holbøll forsøgte i 1912 og i 1925 forgæves at købe fregatten JYLLAND for at indrette den som julemærkehjem.

Drawing from the satirical magazine »Klodshans«. Holbøll tried in vain both in 1912 and in 1925 to purchase the frigate JYLLAND in order to convert it into a Christmas stamp home.

Forelsket 1

»Udlosset! Vi skal til Ponce i Portorico for at laste sukker. En fornem spansk familie er med som passagerer. For en ganske svag brise glider vi langsomt ud af havnen. Datteren har anbragt sig ved siden af mig på rorbrættet, og mit hjerte er gået ad Hedehusene til. Hun var så smuk, at jeg er mursikker på, at hvis Aphrodite var steget op af bølgerne og kravlet over rælingen, ville hun være faldet bagover i vandet igen af misundelse. Englebarnet spurgte: Hvornår skal vi sejle?

Sejle! sagde jeg forbavset. Vi sejler alt, hvad vi kan. Gudinden kastede op på mig ved den blotte tanke om at vi sejlede, så søsyg blev hun.«

Forelsket 2

»Da vi havde forladt Portorico og havde været nogle dage i søen, savnede jeg fotografierne af mine forældre. »Hvem har hugget dem?« »Nå, dem har jeg rent glemt at give tilbage!. Her er de«, »sagde Laurits. »Jeg lånte dem i Ponce og bildte min lille sorte kæreste ind, at det var hendes svigerforældre. Din fader har jo epauletter og trekantet hat på, og ordener på brystet, så pigebarnet var jo stolt over den pæne familie, hun kunde vente at komme ind i«.«

I marts 1884 var barken GERSON og Einar Holbøll atter i Danmark.

Hans ambition var at læse til styrmand, og han begyndte at forberede sig til at søge på navigationsskole, men gigtfeber og problemer med synet satte en stopper for livet som professionel sømand.

Han fik i stedet ansættelse ved postvæsenet, hvor han fra 1905 blev postmester. Året før udkom det første julemærke i Danmark, og dermed realiseredes hans gode ide, hvor overskuddet af salget af julemærker anvendes til godgørende formål. Ideen blev hurtigt efterlignet i andre lande, og i dag produceres der julemærker i over 100 lande. I Dansk Bibliografisk Leksikon betegnes Einar Holbøll således med god grund som filantrop – men først var han sømand.

Litteraturhenvisning:

Ordenskapitlet: Einar Holbøll's levnedsbeskrivelse.
Einar Holbøll: *Søstjerner* 1925.
Boganmeldelser bl.a. fra Tidens strøm, *Vikingen* 1934, nr. 5.
Moses & Søn G. Melchior: *Jubilæumsbog 1761-1961.*
Harald Høedt: *Dansk Biografisk Leksikon* 1980.
Søfarts-og bymuseet i Dragør.
Post & Telemuseum, Dorte Stieper & Agnete Holbøll.
Kim Vilhelmsen fra JulemærkeSamleren.

Einar Holbøll's Life as a Sailor

Summary

Einar Holbøll, 1865-1927, is known as the post official who became the »Father of the Danish Christmas Stamp«, but before all this he had counted on a career at sea. Einar Holbøll's father was a naval officer and so Einar grew up in Nyboder on the corner of Borgergade and Rævgade. His father Pingel Johan Carl Heger Holbøll had in 1864 been on active service as head of a division of gunboats on the west coast of Schleswig and second-in-command of the defence of the North Sea Islands.

That Einar Holbøll wished to follow in his father's footsteps can be seen in his autobiography *Søstjerner* (Starfish), which he published at the age of 60. This article quotes a few memories from the autobiography. His career at sea started in 1880 when at the age of 15 he signed on to serve on the frigate JYLLAND. After the voyage he applied to the Naval Cadet College – the equivalent of the Naval Officers' College at the time – but he failed the entrance exam dismally.

Instead he banked on entering the merchant navy, and on May 7th 1883 he signed on with the barkentine JOHANNES of Dragør as an apprentice on a voyage to the Baltic and beyond. Then he signed on with the bark GERSON of Copenhagen as an ordinary seaman. From this voyage Einar Holbøll tells among other things of a visit to several of the better Negro families on the island of St Thomas. He especially recalls an evening party at the house of the municipal dog cutter with the following being present: The host, his wife, and seven outstanding Negroes and their wives, as well as the police constable, who was invited for tactical reasons. The party was a great success.

In March 1884 the bark GERSON and Einar Holbøll were back in Denmark again. His ambition was to study to become a first mate, so he now began preparations to apply to Navigator College. However, rheumatic fever and problems with his sight put an end to his life as a professional sailor.

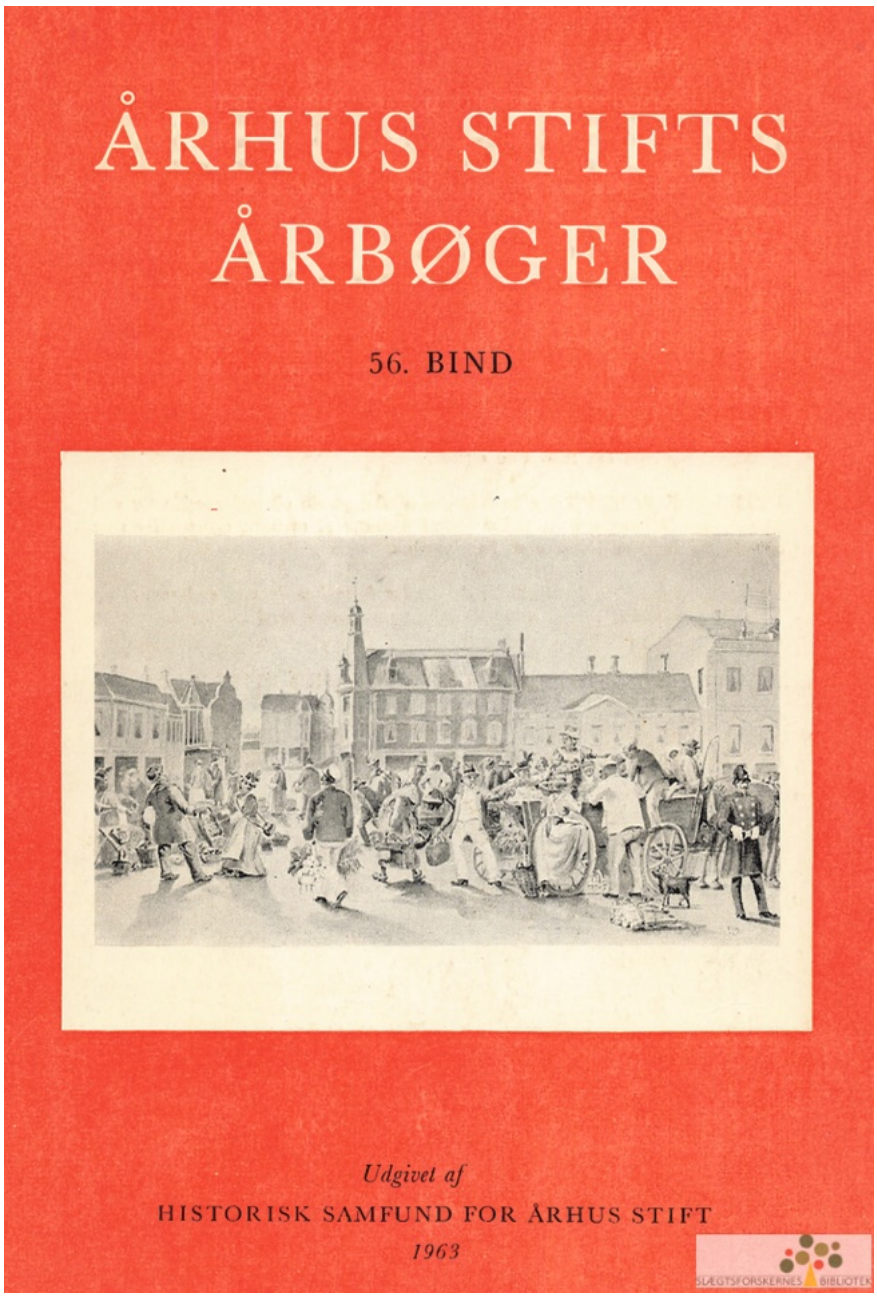
Instead he took up employment with the postal services where he was a postmaster from 1905. One year earlier the first Christmas stamp was issued in Denmark, thus implementing his great idea that profits from the sale of Christmas stamps should go to charity. The idea was swiftly copied in other countries, and today Christmas stamps are produced in more than 100 countries. In the Danish Bibliographical Encyclopaedia Einar Holbøll is described with good reason as a philanthropist – but before that he was a sailor.

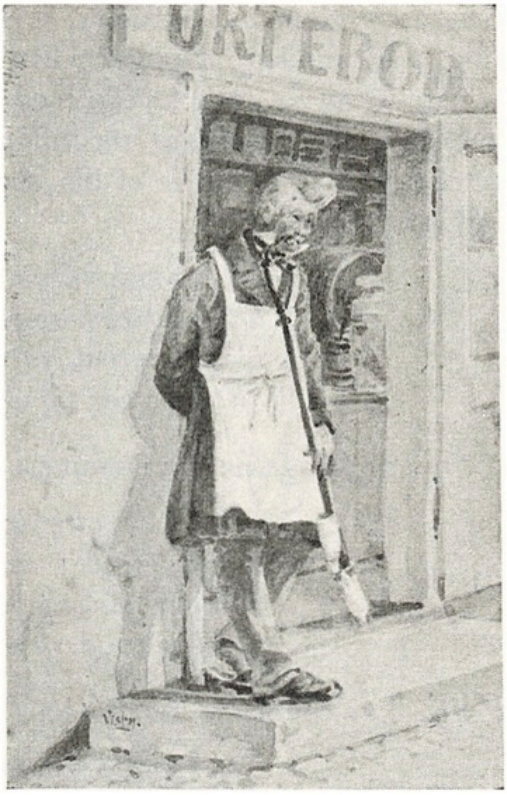
8) – Årshus Stift Årbog 1963

https://slaegtsbibliotek.dk/929298.pdf

Uddrag af arkivar Peder Jensens artikel "Et bevæget livs roman – Fr. Visby".
Her omtales Christianshavn i 1800-tallet og det miljø, hvorfra Gerson sejlede ud.

Afsnittet giver en kulturel baggrund for den tid, hvor Anders Jørgensen stod på dækket – og hvor Danmark stadig vendte blikket mod de oversøiske kolonier.





En hyggelig hvilepause uden for urtekræmmerens butik, eller, som Visby forklarer det, »købmand N. N. går i luften«.
Efter akvarel af Fr. Visby i Den gamle By.

spidsen. Mange gode råd fulgte ham om en »penselanstrygers Leistung Fähigkeit«. Kammeraterne dvælede længe »ved betydningen og følgen af en helligdag«[27]), og de betroede ham med slet dulgt spot, at han »som den akademiske maler« nok med tiden skulle lære »at lave tyndt« af fernis og terpentin[28]).

Første rejse til Dansk Vestindien

Skuffelsen over den udvikling, hans livsbane havde taget, var for meget for Fr. Visby, og i 1865 brød han af. Den 22. oktober gik han om bord i barken »Gerson«, der efter syv ugers rejse nåede til Dansk Vestindien, hvor han gik i land på St. Croix. Senere fortsatte han til St. Thomas. Han arbejdede sig frem. Da han havde tjent nogle hundrede dollars, drog han efter et års forløb videre til Guatemala, og langs Stillehavskysten gennem Mexico »æventyrede jeg mig som en art farende svend«, skriver han, til San Francisco i Californien[29]).

Her tog han arbejde som maler. Hans første hverv var at fragte 200 pund blyhvidt til arbejdspladsen. Arbejdskammeraterne var for-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

trinsvis »rømmede matroser«, men, trøstede han sig med, »man var ung, holdt modet oppe og var flittig«[30]).

Skønt han så og oplevede meget, længtes han dog efter Danmark. Tankerne var hos hans slægtninge derhjemme, og minderne inspirerede ham til at skrive et lille digt, hvori han priste det, han havde forladt, hjemmet:

»Hvor kirketårnet skjules vil
af lindetræer og birke;
hvor dæmpet lyder moders spil
og fader går til kirke«.

Og erindringerne om Danmark

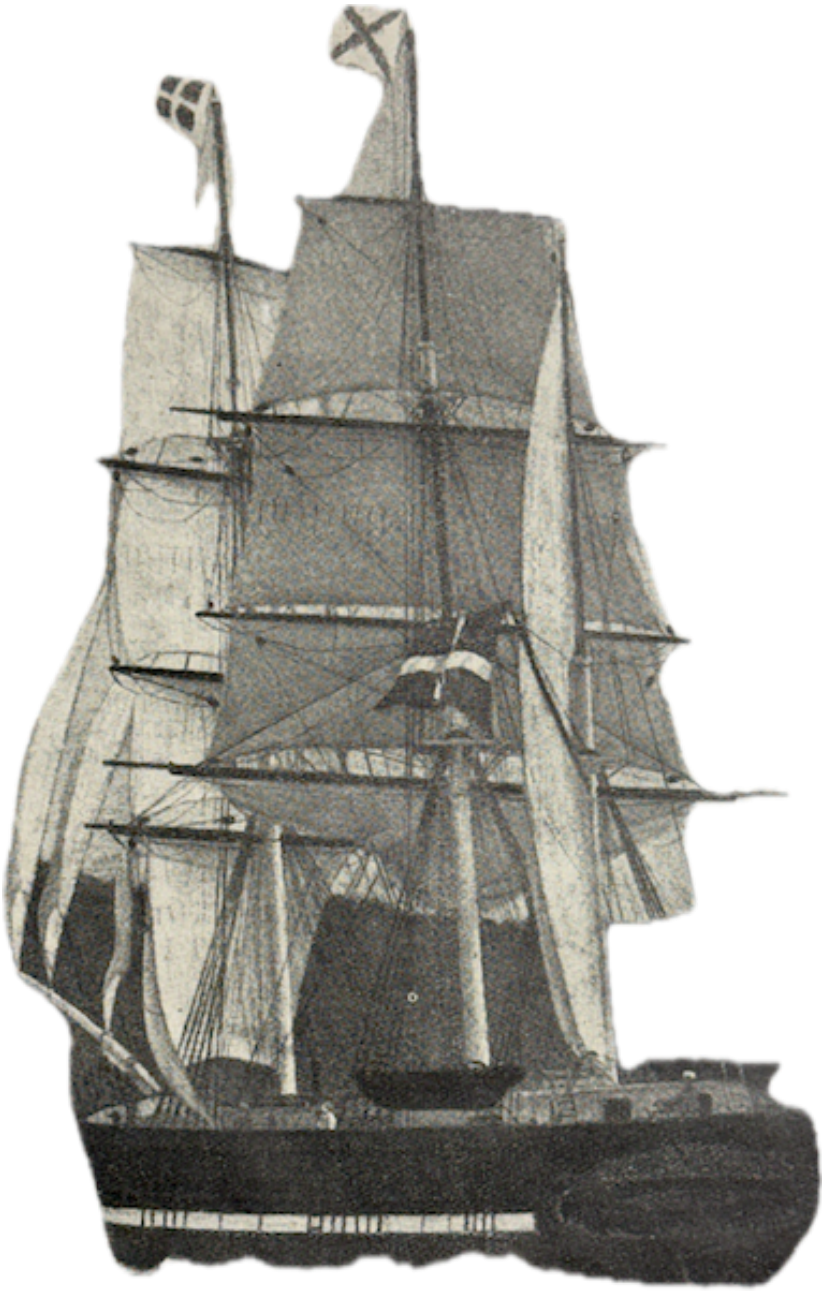
»De fulgte mig til fremmed strand
og lod mig der fornemme,
at skønt der er i palmers land,
dog kærere derhjemme«.

Fra San Francisco sendte han i 1869 et digt til moderen:

Vor »gamle moder«! Du sidder vist nu
og »klimpter på dine strenge«,
imedens måske med vemodig hu
du tænker på »dine drenge«.

Vi mente at høre den kendte musik,
det gamle pianos stemme,
just nu da solen bag bjerget gik,
og tankerne sysled derhjemme[31]).

I begyndelsen af 1870 vendte Fr. Visby tilbage til Danmark. Ved flid havde han tjent lidt penge, der, som han berettede, var tjent »såvel ved de små pensler som med Christoffer«[32]). – »De små pensler« betød, at han havde malet billeder, med »Christoffer« havde han udført regulært malerhåndværksarbejde.



"Skibet GERSON – der førte mænd ud, bragte dem hjem igen –
og blev stående som et bindeled mellem tre verdener."