Anders Jørgensen (1823-1901)

En fynsk dragon på St. Croix - i slægtens fodspor



Anders Jørgensen som ung dragon 1848–1853

En fortælling genskabt af tip-tip-oldebarnet Hans-Henrik Andersen, 2025

Forord

Hver slægt bærer sine historier, og nogle af dem ligger skjult i støvet fra gamle kirkebøger, i en sirlig håndskrift eller et navn på en passagerliste.

Denne fortælling følger Anders Jørgensen – en fynsk dragon, der drog ud i kongens tjeneste og vendte hjem med havets salt i blodet og tropernes varme i sindet.

Han levede et stille liv i et stort århundrede, og alligevel efterlod han spor, der rækker helt til i dag.

Dette er et forsøg på at samle de spor, så hans liv igen kan stå frem – som menneske, som soldat og som led i den kæde, vi kalder slægten.

Hans-Henrik Andersen
København, 2025

INDHOLDSFORTEGNELSE

Stubberup – En svær begyndelse (1823–1837) … 4

Soldat i kongens tjeneste (1845–1848)… 5

Årene på St. Croix (1849–1853)… 6

Hjemrejsen med Gerson (1853)… 10

Tilbage i Danmark (1853)… 12

Et liv i Strandby... 13

Eftermæle... 18

Bilag A: Skibet Gerson… 19

Bilag B: Arkivalier og billeder… 22

Kilder og eftertanker... 41

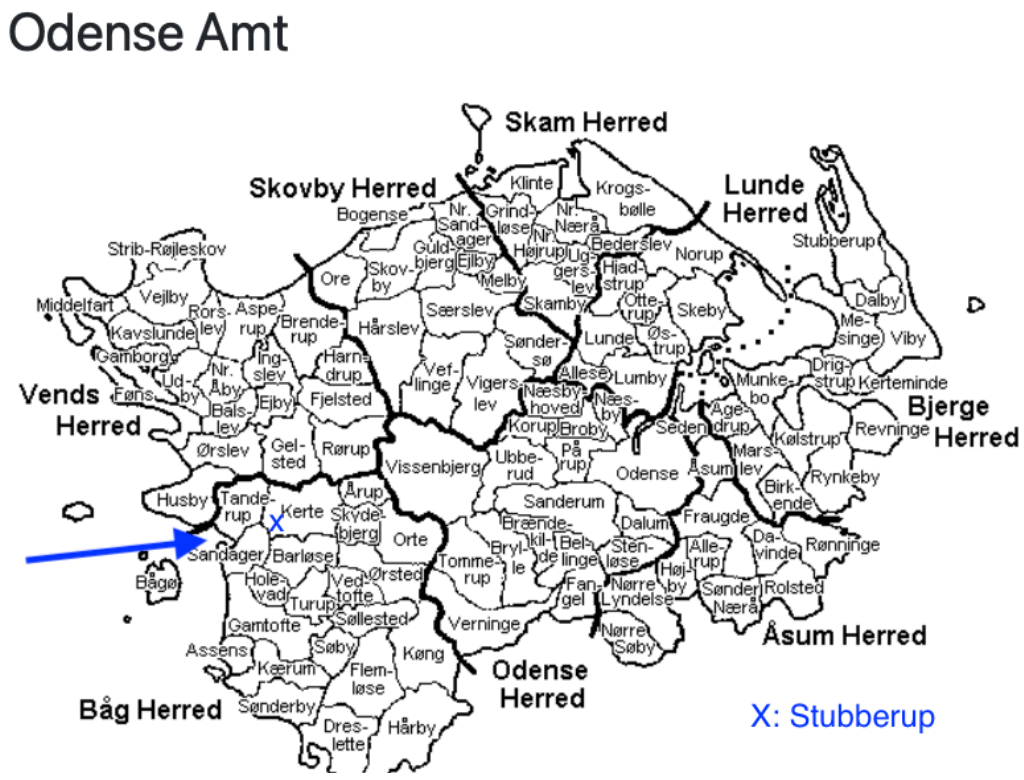
Efterskrift – Bibelen i reolen... 43

Stubberup – En svær begyndelse (1823)

Anders Jørgensen blev født den 27. april 1823 i Stubberup, Sandager Sogn, Båg Herred på Fyn. Det var et lille samfund, hvor markerne, kirken og de få gårde udgjorde verden for de fleste. Hans mor, Ane Nielsdatter, stod alene med ham, og faderen, Jørgen Andersen, blev noteret som udlagt barnefader – et tungt mærkat i datidens samfund. Alligevel voksede Anders op i trygge omgivelser i pleje hos sin morfar Niels Larsen i Stubberup. Her fik han en opvækst præget af arbejdet på marken, kirkegang og enkle værdier.

Han blev konfirmeret i Sandager Kirke i 1837 som blot trettenårig – en konfirmation, der blev mulig takket være en dispensation fra biskoppen. Præsten skrev om ham, at han var en "god, men uprøvet dreng med et godt hoved for kundskab." Den beskrivelse skulle vise sig at passe godt til den mand, han senere blev: stille, pligtopfyldende og med en stærk indre ro.

En dreng fra Stubberup, der snart skulle møde en verden, der var langt større end sognet, han var født i.



Anders Jørgensen fødes Stubberup ved Barløse i 1823

Soldat i Kongens tjeneste (1845)

I foråret 1845, da Anders Jørgensen var 22 år gammel, blev han indskrevet til tjeneste ved hæren. Danmark stod i en brydningstid, og unge mænd blev indkaldt til regimenterne rundt i landet. Anders blev tilknyttet **6. Dragonregiment, 1. Eskadron**, hvor han lærte ridning, våbenbrug og disciplin. Han var en mand, der ikke stak ud – men som gjorde, hvad pligten bød, og gjorde det grundigt.

Da året 1848 begyndte, ændrede alt sig. For første gang i nyere tid skulle danske soldater sendes ud af landet – helt til **Dansk Vestindien**. Øerne havde været danske kolonier siden 1600-tallet, og man ønskede at styrke det militære nærvær dér. Anders var blandt de udvalgte.

I november samme år sejlede han ud med orlogsskibet *Gladiator* – en dampdrevet fregat med træskrog, bygget i England blot fire år tidligere. Ombord var soldater, forsyninger, våben og uniformer pakket i kasser, men også unge mænd med håb, frygt og forventning. For mange, som Anders, var det første gang, de forlod Danmark.
Rejsen over Atlanterhavet tog 7 uger. Skibet gyngede tungt i søerne, og soldaterne sov på dæk eller i trange køjer under lasten. Da de endelig nåede frem, stod solen højt over **St. Croix**, og luften var tyk og fugtig – så forskellig fra den friske vind over Fyns marker.



Årene på St. Croix (1849-1853)

Da *Gladiator* lagde til ved St. Croix i begyndelsen af 1849, trådte Anders Jørgensen ind i en verden, der var både smuk og urolig. Øen havde få måneder tidligere oplevet slaveoprøret i Frederiksted, hvor tusinder af slaver havde krævet deres frihed. Den 3. juli 1848 havde generalguvernør Peter von Scholten proklameret, at "nu er alle ufrie i de danske Vestindiske Øer frie". Oprøret fik dermed sin afslutning, men efterlod et samfund i dyb omvæltning.



Scene fra St. Croix
Anders Jørgensen i dragonuniform på kaserneområdet, ca. 1850

For Anders, kun 25 år gammel, lå en krævende opgave foran ham. Han var udsendt som soldat til en ø, der stadig bar præg af oprør og usikkerhed, og hvor den danske tilstedeværelse skulle genetablere ro og tillid.

Ved ankomsten blev ansvaret for ro og orden overtaget af oberst Peter Hansen, der ledede en styrke af danske soldater udstationeret i kasernerne omkring Christiansted. Her blev Anders indkvarteret – en dansk dragon blandt mange, som skulle bevogte havnen, føre patruljer og holde vagt ved offentlige bygninger og plantager.

For en ung mand fra Fyn må mødet med de tropiske øer have været overvældende. Solen stod højt og ubønhørligt, regnen kom i byger som vægge, og luften var tung af varme og sukkerrør. Kolonien var stadig præget af spændinger mellem de frigivne og de tidligere plantageejere, og sygdomme som gul feber og kolera hjemsøgte både befolkning og soldater.

I 1851-52 blev barken *Jacob* liggende for anker ved St. Croix i mere end et halvt år, fordi hele mandskabet blev ramt af gul feber. Sådanne udbrud satte et dystert præg på hverdagen, og nyankomne som Anders må have set, hvordan sygdom, varme og isolation langsomt sled på både krop og sind. Mange blev syge, og flere skibe måtte blive liggende for anker i månedsvis, mens mandskabet kom sig – eller døde.

Midt i alt dette fremmede fandt Anders tid til ro og eftertanke. På St. Croix blev han indkvarteret i kasernebygninger nær Christiansted. Hans opgave var at holde vagt, patruljere og opretholde ro og orden i kolonien, der på dette tidspunkt stadig bar præg af den vanskelige overgang fra slaveriet.

Men selv i de travle og varme dage på kasernen beholdt han sansen for det stille.
I hans familiebibel, som endnu er bevaret, tegnede han i **1851** et smukt motiv – et øjebliksbillede af livet i kolonien. Tegningen findes stadig som et af de mest personlige vidnesbyrd fra Anders' ophold på øen.



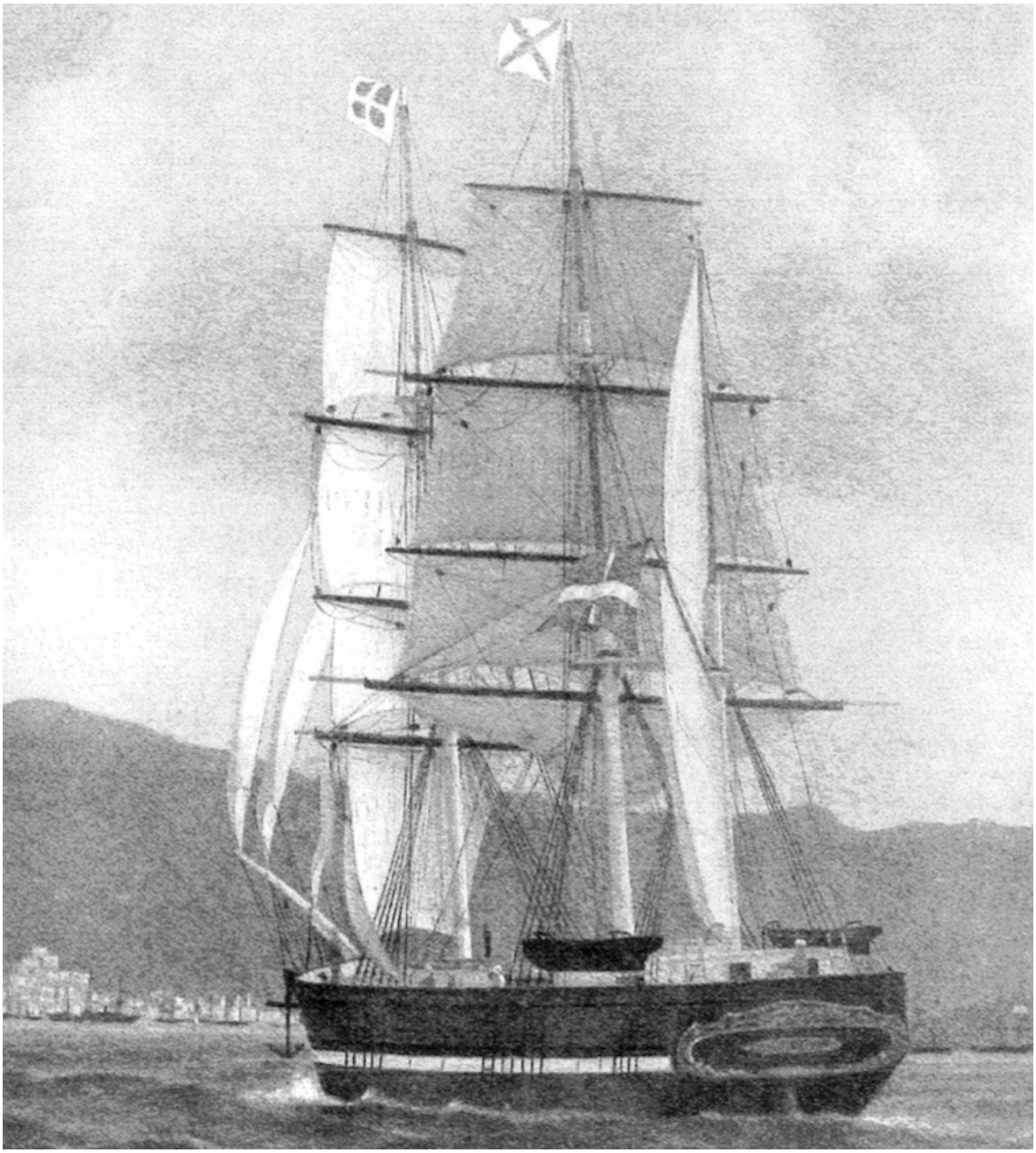
Familie Biblen 1851
Anders Jørgensen tegner forside i familien under opholdet på St Croix

Tegningen vidner om et stille sind. Linjerne er sikre, detaljerne omhyggelige. Man fornemmer, at Anders ikke blot var soldat, men også et menneske med blik for verden omkring sig – for lys, natur og rytme. Bibelen blev måske hans trøst og hans forbindelse til hjemmet i Danmark.

I disse år skiftede kolonien langsomt karakter. Peter Hansen, som havde ført de danske styrker siden 1848, blev afløst af guvernør Hans Ditmar Frederik Feddersen i 1851, og en mere civil orden indfandt sig. Men klimaet og sygdommene tog fortsat deres told. I begyndelsen af 1853 bredte en ny koleraepidemi sig over øerne, og det er muligt, at denne – sammen med

udløbet af tjenestetid – blev årsagen til, at flere soldater, heriblandt Anders, blev hjemsendt tidligere end planlagt.

Efter fire år i troperne stod Anders over for rejsen hjem. Det danske orlogsskib *Gerson* lå klar i havnen ved Frederiksted – lastet med soldater, der skulle vende tilbage til Danmark efter et ophold, der havde formet dem for livet.



Bark Gerson venter på lods på Reden ved Frederikssted, Sankt Croix

Hjemrejsen med Gerson (1853)

I foråret 1853, netop fyldt 30 år, blev han efter fire års tjeneste afskediget fra den danske garnison og gjort klar til hjemrejse med barken Gerson – et skib, der siden blev kendt som **Admiralskibet Gerson**.

Han havde da tilbragt sin ungdoms bedste år i troperne – år præget af varme, disciplin, savn og erfaring – og stod nu på tærsklen til den lange sejlads hjem mod Danmark.
Det var en rejse, som for ham og mange af hans kammerater markerede afslutningen på et livskapitel, de næppe nogensinde ville glemme.

I foråret 1853 lå barken *Gerson* for anker på reden ud for Frederikssted, den lille by på den vestlige kyst af St. Croix.
Det danske flag hang stille i den tunge, varme luft, og de sidste skyer fra regntiden trak bort mod øst.

Ombord ventede mandskabet på lodsen, mens små både nærmede sig fra land – fyldt med soldater fra den danske garnison, der efter år i tropeheden nu skulle hjem.

Blandt dem var Anders Jørgensen fra Stubberup, en af de mange unge mænd, som i 1848 var draget ud med orlogsskibet *Gladiator* for at tjene Kongen i De Vestindiske Øer.

Nu, fire år og fem måneder senere, stod han igen på dækket – denne gang på *Gerson*, det skib der skulle føre ham tilbage mod Danmark.
For de hjemvendte var afskeden med St. Croix både en lettelse og et vemod. De forlod tjenesten, men også de øer, som gennem fem år havde været deres verden – med deres varme nætter, tunge søluft og palmeomkransede kaserner.

Nogle efterlod kammerater, der var døde af tropesygdomme; andre små stumper af et liv, de havde levet langt fra hjemmet.

I lastrummet under dækket var pladsen trang, og duften af tjære, salt, kaffe og sukker blandede sig med lyden af havet mod skroget.

Rejsen nordpå tog mange uger. Passatvinden bar dem et stykke, men løjede af, da de kom ud i det åbne Atlanterhav.

Samtidige beretninger fortæller, at sejladsen med *Gerson* fra Vestindien til Danmark tog omkring syv uger.

Det var en lang rejse over åbent hav – fyldt med dage af venten og monotoni, men også med øjeblikke af håb, når vinden igen tog fat i sejlene. For Anders og hans kammerater må hver solopgang have været et skridt nærmere hjemlandet.

Der var dage med roligt vand og sol over det uendelige blå, og nætter hvor stormen piskede sejlene, så hele skibet jamrede i sine samlinger.
Men *Gerson* holdt kursen – et solidt svenskbygget fartøj, drevet af erfaringen fra mange togter mellem København og kolonierne.

Matroserne kendte hendes lyd: den lange knirken i tømmeret, klapringen fra blokke og taljer, vinden der sang i riggen som en streng.
For soldaterne ombord var det lyden af hjem.

Da de danske kyster endelig dukkede frem gennem disen en tidlig sommermorgen, stod Anders Jørgensen og mange af hans kammerater på dækket.

De så landets konturer vokse frem – grønne marker, lave huse og et kirketårn i det fjerne.

For dem markerede ankomsten ikke blot afslutningen på en sejlads, men begyndelsen på en ny tid:

H*jemkomsten til Danmark, til kulde og klare nætter, til en verden de kendte, men som alligevel var forandret.*

For Anders Jørgensen betød det, at årene i troperne nu lå bag ham.
Han vendte hjem som en moden mand, hærdet af sol og hav, med en livserfaring, få andre i hans landsby kunne dele.

Han havde sejlet ud som en ung rekrut på *Gladiator* – og kom hjem som en erfaren soldat på *Gerson*.

Tilbage i Danmark

Efter syv ugers sejlads over Atlanterhavet lagde *Gerson* til ved Christianshavn en sommerdag i 1853.

Rejsen fra St. Croix havde ført Anders og hans kammerater gennem stille bælter og hårde vinde, og nu stod de igen på dansk jord – trætte, solbrændte og forandrede.

Ved kajen, hvor skibet lagde til, havde generationer af søfolk og soldater tidligere taget afsked med familie og venner, når *Gerson* hvert år afgik mod De Vestindiske Øer.

Nu vendte hun hjem med en gruppe soldater fra garnisonen på St. Croix – mænd, der efter år i tropeheden endelig satte foden på dansk grund. Det var ikke afslutningen på den danske tilstedeværelse i kolonierne, men for mange af de hjemvendte markerede det et farvel til en tid og et liv, de næppe ville opleve igen.

Luften var kølig, men fyldt med duften af tang, kulrøg og tjære.
For første gang i mange år hørte Anders sproget, han var vokset op med, og klokkerne fra byens kirker, der kaldte til søndagsgudstjeneste.

Efter landgangen fortsatte vejen stille videre mod Fyn.
En tid opholdt Anders sig i **Jordløse**, måske hos familie eller bekendte, mens han fandt ro efter de mange år væk og vænnede sig til rytmen i det hjemlige igen. Her begyndte hans hjemkomst for alvor – stille, men varigt.

Forude ventede et nyt liv: arbejdet, familien og den rolige rytme i et land, hvor årstiderne skiftede, og dagen ikke længere blev bestemt af solen over det caribiske hav.

Men under overfladen bar han altid minderne med sig – fra kasernen på St. Croix, fra rejsen over Atlanterhavet og fra *Gerson*, skibet der førte ham hjem.

Et liv i Strandby (1853-1901)

Den **31. oktober 1853** står Anders Jørgensen opført som tilflytter til **Hårby sogn**, med **Strandby** som sit nye hjemsted.
Her, på den sydvestfynske kyst, begyndte den hverdag, der skulle blive hans egen.
Havet lå stadig ikke langt borte, men nu var det markerne, der satte rytmen i hans dage.
I stedet for march og øvelser ventede arbejdet med jord, hus og familie – et andet, men ikke mindre krævende liv.

Måske fandt han allerede den vinter det, han havde savnet længst: ro, varme og fællesskab.

Den **17. december 1853** giftede han sig med **Maren Hendriksen**, blot sytten år gammel, mens han selv var tredive.
Aldersforskellen var stor, men tiden tog ikke anstød af det.

Maren bragte ungdom og lys ind i Anders' liv, og sammen skabte de et lille hjem, hvor flid og omsorg gik hånd i hånd.

De fik fire børn: **Henrik, Ane, Ane Marie og Jørgen** – begyndelsen på det liv, der skulle blive hans faste arv i den fynske muld.

Da hverdagen tog form, blev livet i Strandby stille og jævnt – et hjem præget af arbejde, nærhed og ansvar. Folketællingerne vidner om et jævnt og arbejdsomt liv.

I 1855 er Anders nævnt som "huusfader" – et smukt, gammelt ord for den, der bærer ansvaret for hjem og jord. Han drev en lille jordlod, og hans svigermor, Ane Madsdatter, boede hos dem på aftægt. Sådan var datidens verden: familier hjalp hinanden på tværs af generationer.

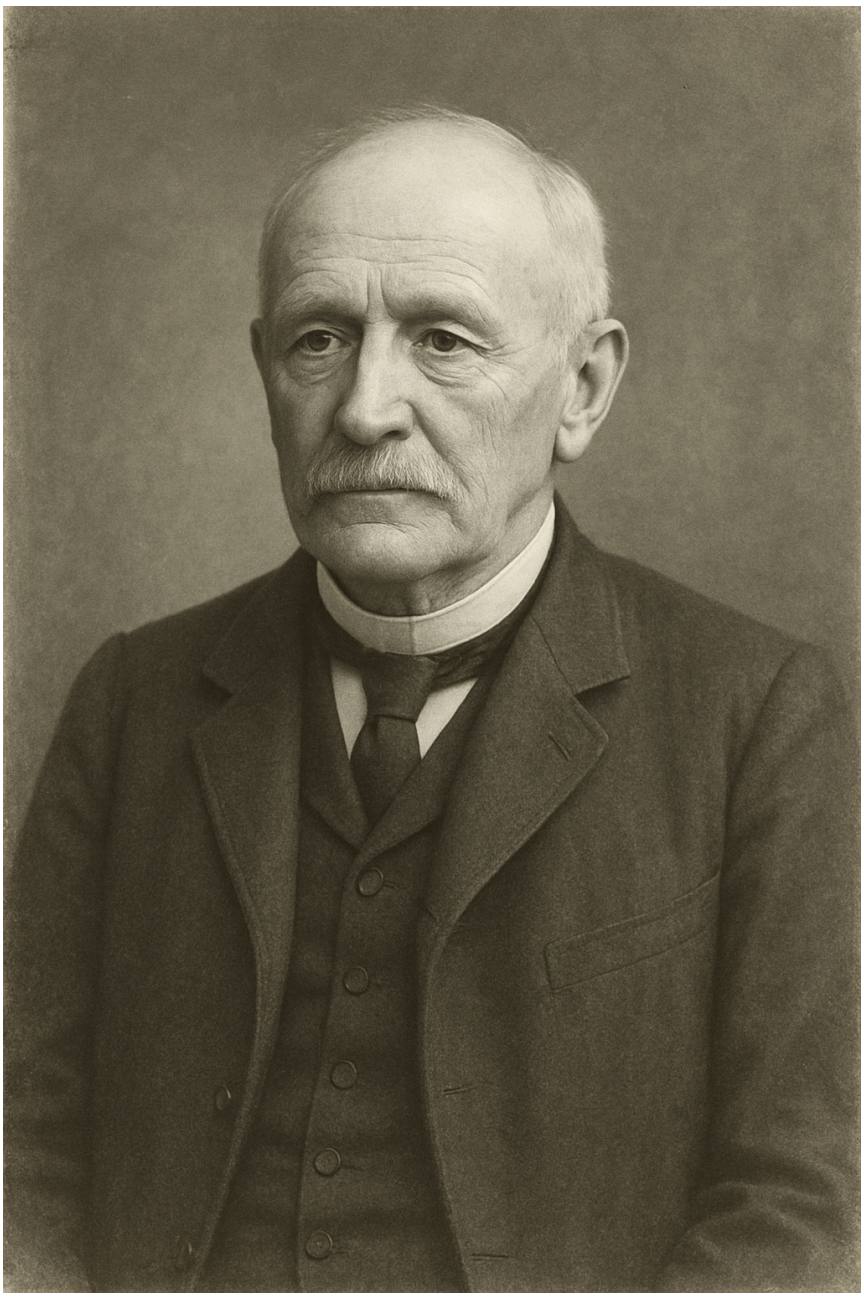
I 1860 stod Anders opført som **høkker** – en slags landlig købmand, der handlede med varer til sognets folk. Ti år senere var han igen jordbruger, og familien havde vokset sig større.



Anders Jørgensen i civil, ca. 1860–1870]

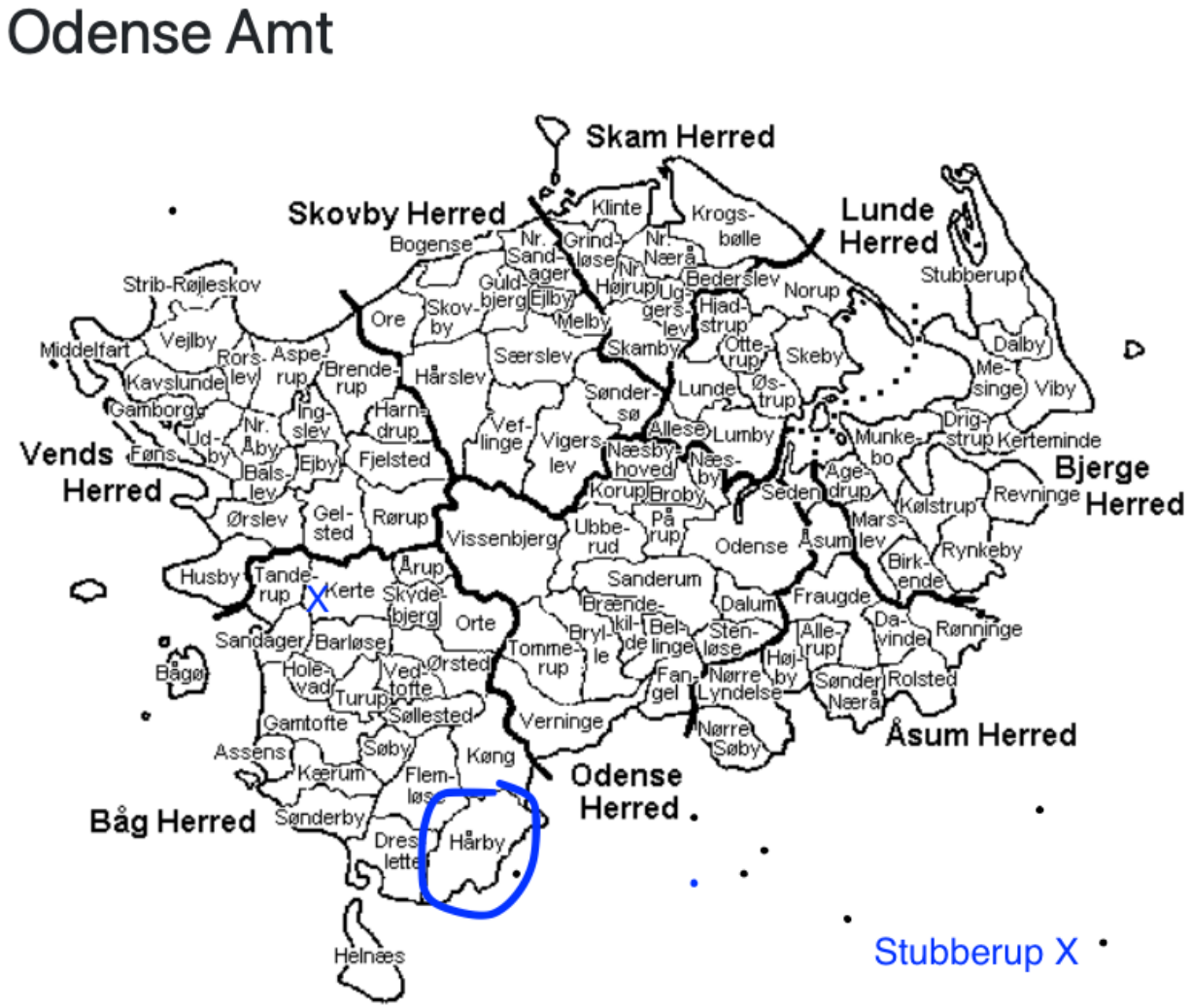
De arbejdede, levede og ældedes i takt med tiden. Maren styrede hus og børn, Anders tog sig af arbejdet og jorden.

I 1880 var Anders 56 år og stadig husfader. Han havde nu været gift i 27 år, og sønnen Jørgen arbejdede som tjenestekarl. Hans gamle svigermor, nu 78 år, boede stadig hos dem.
Man kan næsten se det for sig: det lave, hvidkalkede hus med stråtag, børnene der kommer og går, og Anders i døren med piben i hånden – rank, men rolig, en mand i balance med sit liv.



Anders Jørgensen som ældre mand, ca. 1880–1890

Da 1890'erne kom, var Anders blevet 66 år. Håret var blevet tyndere, hænderne mere slidte, men blikket det samme. Hans tid i kolonien lå langt tilbage, men historien levede videre i hans fortællinger – måske for børn og børnebørn, når de samledes om vinteraftenerne.



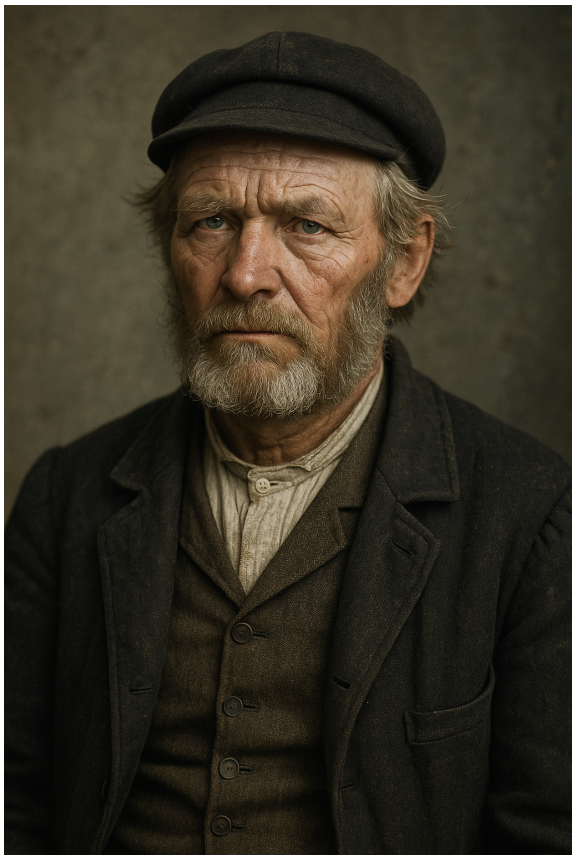
Han døde den 13. januar 1901 i Strandby Mark, Hårby Sogn, 77 år gammel. Seks dage senere blev han begravet i Hårby Kirke, omgivet af den jord, han havde arbejdet på i næsten et halvt århundrede.
Hans hustru, Maren, levede yderligere ti år.

Anders Jørgensen fra Stubberup sejlede ud med *Gladiator* og kom hjem med *Gerson*. Sådan blev havet både begyndelsen og afslutningen på den rejse, der formede hans liv.





Fortællingen om Anders Jørgensen (1823–1901) er historien om et liv levet mellem Fyns marker og De Vestindiske Øer – mellem hjem og horisont.



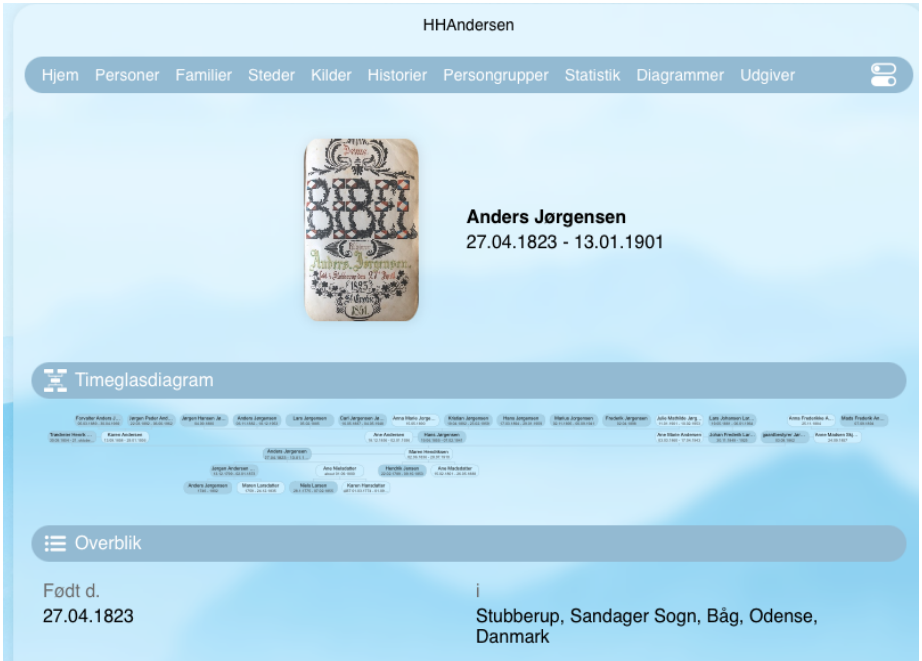
Eftermæle

Anders Jørgensens liv begyndte i et lille sogn på Fyn og førte ham helt til de tropiske øer i Dansk Vestindien. Han vendte hjem, byggede familie, og levede resten af sit liv i ro og pligt.

Hans portrætter fortæller denne rejse i billeder – fra den unge dragon i uniform til den modne mand i civil og til sidst den aldrende husfader. Tegningen i familiebiblen fra 1851 står som et stille vidnesbyrd om en mand, der ikke kun tjente sit land, men også i stilhed fastholdt skønheden i verden omkring sig.

Anders Jørgensen var én blandt mange, men hans livsrejse rummer alt det, der gør historien menneskelig: pligt, kærlighed, arbejde – og længslen efter hjemmet, selv når man står under en fremmed sol.

Klik her og besøg -> **Familie Stamtræ for Anders Jørgensen**



Da fortællingen om Anders Jørgensen når sin ende,
fortsætter historien om de spor,
han og hans tid efterlod.

Skibet *Gerson* — som bragte ham hjem
sejlede videre gennem årtierne, og dens rejse kan følges i
dokumenter, årbøger og avisartikler fra både
Danmark og Sverige.

De følgende bilag samler de
kilder, billeder og arkivspor,
der danner baggrunden for historien.

Her møder vi
værftet i Döderhultsvik,
havnen på Christianshavn
og de stemmer, der huskede skibet,
længe efter det var forsvundet fra havet.

Bilag A - Gerson: et skib mellem tre verdener

Bilaget 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 og afsejlingen

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 Christiansted for at bringe hjemsendte soldater tilbage til Danmark. Efter syv ugers 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.

Bilag B - Arkivalier og billeder

Hvor Bilag A fortalte skibets historie i ord, viser Bilag B de arkivalier og billeder, der dokumenterer Gersons virkelige spor – fra værftet i Döderhultsvik til dens tilbagekomst som Dagmar i svenske farvande.

B1 - Avisartikel fra Oskarshamns-Tidningen (1897)
(Side 23-25)

B2 - Registreringsoptegnelse fra Oskarshamns Sjöfartsförenings arkiv
(Side 26-27)

B3 - Registreringsoptegnelse fra jmarcussen.dk
(Side 28)

B4 - Uddrag af Tømrermester Cornelius' erindringer 1847-1933
(Side 29)

B5 - Søfartsmuseets Årbog 1961
(Side 30-31)

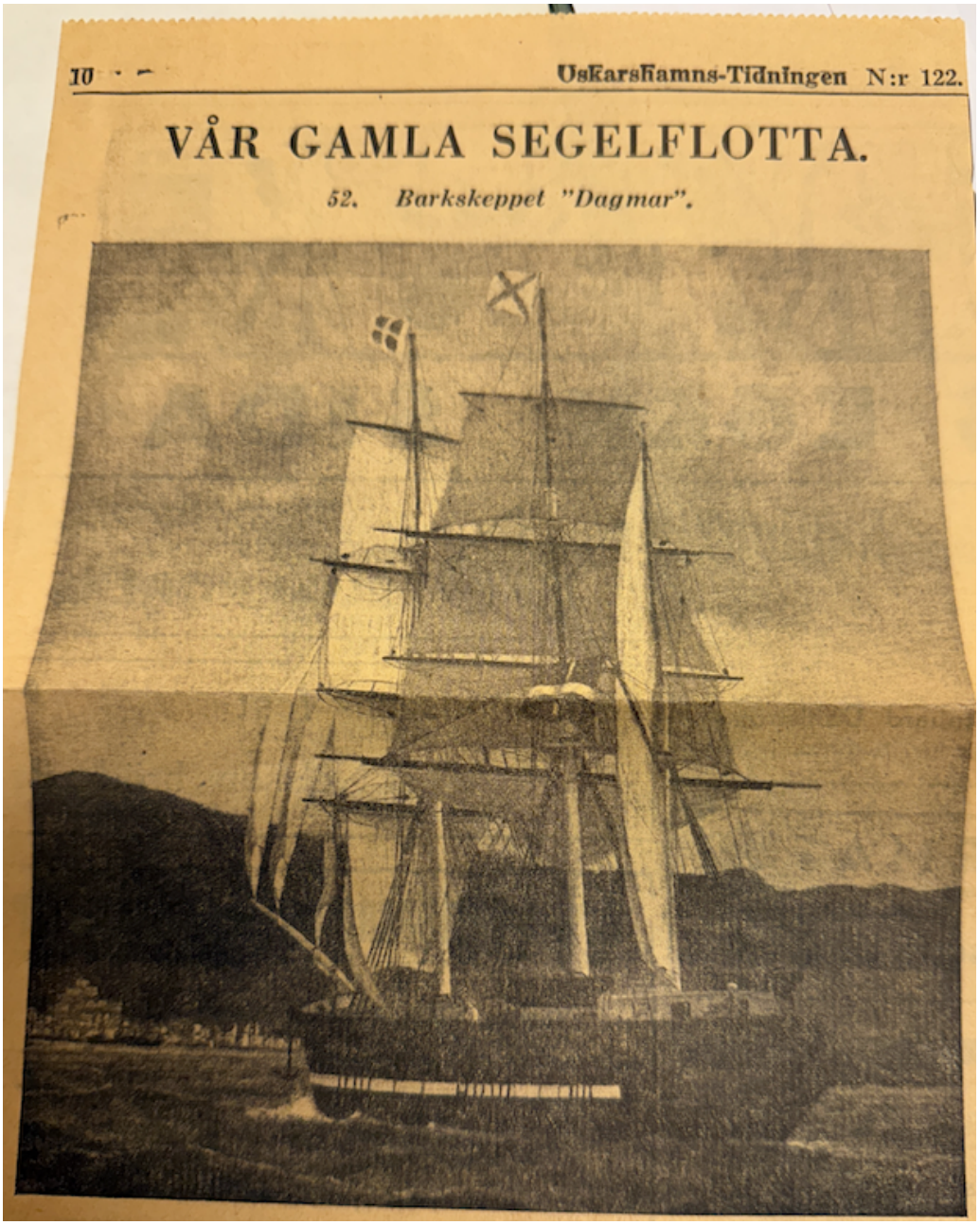
B6 - Søfartsmuseets Årbog 2004
(Side 32-37)

B7 - Årshus Stift Årbog 1963
(Side 38-39)

B1 - 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".

Vårt fartyg med n:r 52 lämnade vår hamn 1852, då det ännu var några år kvar, innan köpingen Döderhultsvik skulle bli stad och få namnet Oskarshamn. Skeppet var byggt 1851, låg över vintern vid varvet och seglade åstad med islossningen på vårsidan. Det hade under vintern sålts till firman Moses & Son G. Melchior i Köpenhamn, ett rederi som ägde flera i Sverige byggda fartyg. Fartyget bar då namnet ”Gerson”. Det mätte 395 bruttoton enligt senare tiders mätning, skrovet var byggt av furu och var, som alla träfartyg i tropikfart, kopprat.

Skeppet var inte vackert med sitt korta men breda skrov och sin fyrkantiga akterspegel, men på den tiden byggde man gärna sådana fartyg. Man ämnade giva fartyget största möjliga lastförmåga, huvudsaken var att det kunde ”ta med sig något”, att fartyget var solitt byggt och rymligt. Med ett sådant fartyg låg man tryggt på Atlanten vilken stormnatt som helst — dock kunde det hårda vädret avgå med segern den ena gången efter den andra. Men farten var givetvis inte 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. Kummerlehn. Under alla hans år hade barken blott ett enda allvarligt haveri det var på sommaren 1870, då ”Gerson” på väg hem från St. Croix i Västindien i Öresund kolliderade med två andra fartyg, en brigg och norska barkskeppet ”Harmonia”, varvid ”Gerson” erhöll betydande skador å riggen samt hotade driva i land jämte norrmannen. Efter det äventyret blev såväl ”Gerson” som Harmonia” förbyggda och fortsatte därefter sina seglatser.

Efter kapten Kummerlehn fördes ”Gerson” av kaptenerna Ambrosen, Olsen, Saltoft och Backe.

Svenska sjömän ha ”Gerson” att tacka för sin räddning ur sjönöd. ”Gerson” hade i oktober 1887 råkat in i en västindisk cyklon men hade turen att inte komma in i dess centrum. Denna otur hade däremot barkskeppet ”Augusta” av Stockholm, ty några dagar efter stormen anträffade ”Gerson” en av ”Augustas” livbåtar med fyra man. ”Gerson” bärgade de skeppsbrutna, som förklarade att besättningen lämnat ”Augusta”, vilken förlist under cyklonen, i två 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—Oskarshamns järnväg, som tillkommit sedan skeppet seglat ut i världen på seklets mitt.

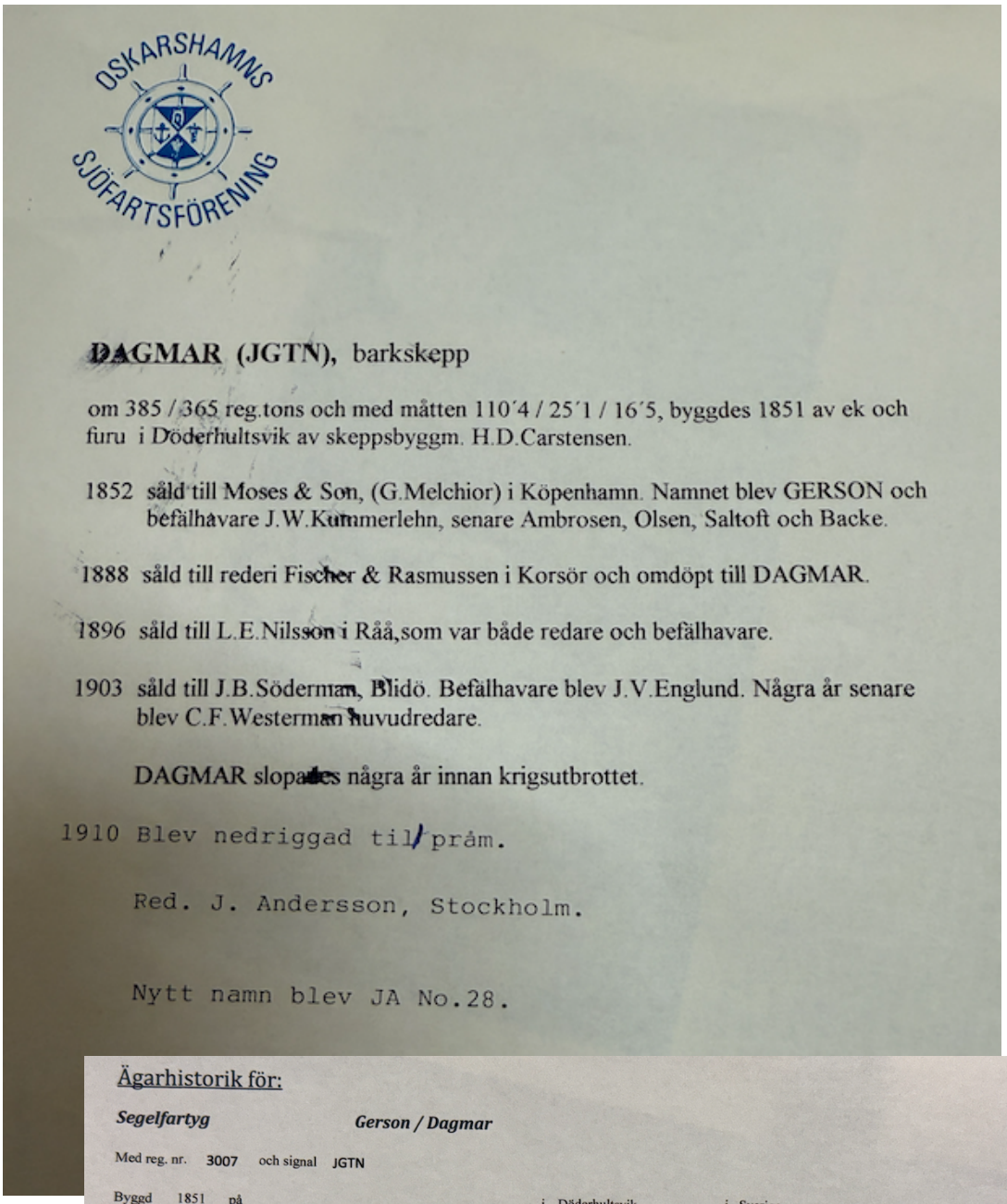
Det var således första gången det här byggda skeppet besökte sin födelsestad sedan det doppat sitt lastdryga skrov i samma vatten vid sjösättningen. Och än vidare, fartyget låg förtöjt vid kajen på samma plats, där — enligt gamla oskarshamnare påstod — skeppsvarvet då legat och således fartyget sjösatts, men kajen sedan dragits fram. Enligt en obekräftad uppgift skulle ”Dagmar” ha byggts av Carstensen.

Sedan 1897 kom ”Dagmar” då och då på visit här i sin födelsestad. Efter några år tyckte emellertid kapten Nilsson att ”Dagmar” var för liten, måhända också något ålderstigen, varför han gick åstad och köpte den dubbelt stora österrikaren ”Padosa” samt sålde ”Dagmar” 1903 till Roslagen.

Köpare i Roslagen var ett rederi med kapten J. B. Söderman på Blidö som huvudredare. Befälet å ”Dagmar”, ty fartyget fick även efter denna försäljning behålla detta namn, övertogs av kapten J. V. Englund. Några år senare blev kapten C. F. Westerman ”Dagmars” huvudredare. Skeppet seglade i nordsjöfart, tills det under segelfartygens downperiod några år före krigsutbrottet slopades. Trots sina knappa 400 bruttoton var skeppet på sin tid Blidös största segelskuta. Hade Söderman, Westerman eller Österman anat vilka tider, som voro i annalkande, skulle nog ”Dagmar” fått vara med några år ännu. Under krigsåren med dess tonnageknapphet hade hennes lastdryghet kommit både henne och ägarna väl till pass.

B2 - Registreringsoptegnelse fra Oskarshamns Sjöfartsförenings 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.



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.

Nytt namn blev JA No.28.

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 pråmen 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

B3 - 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.

B4 - 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 side 39:

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.

B5 - 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.

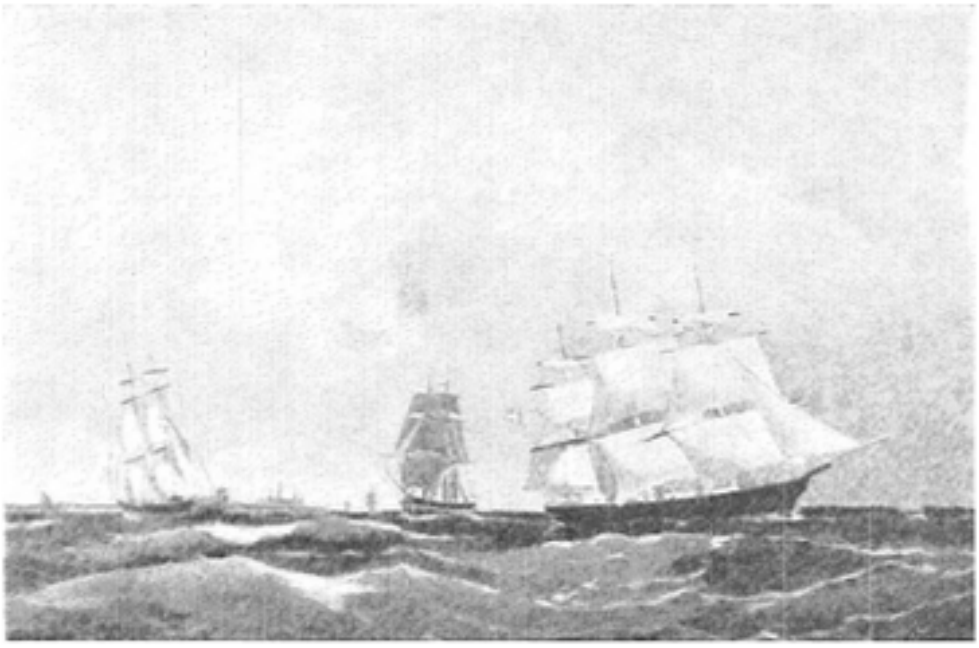
Afsnittet understreger skibets betydning som et af tidens mest velkendte fartøjer på koloniruten.

Citat s177 & 178

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



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

B6 - 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.

11

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 Rævegade. 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.

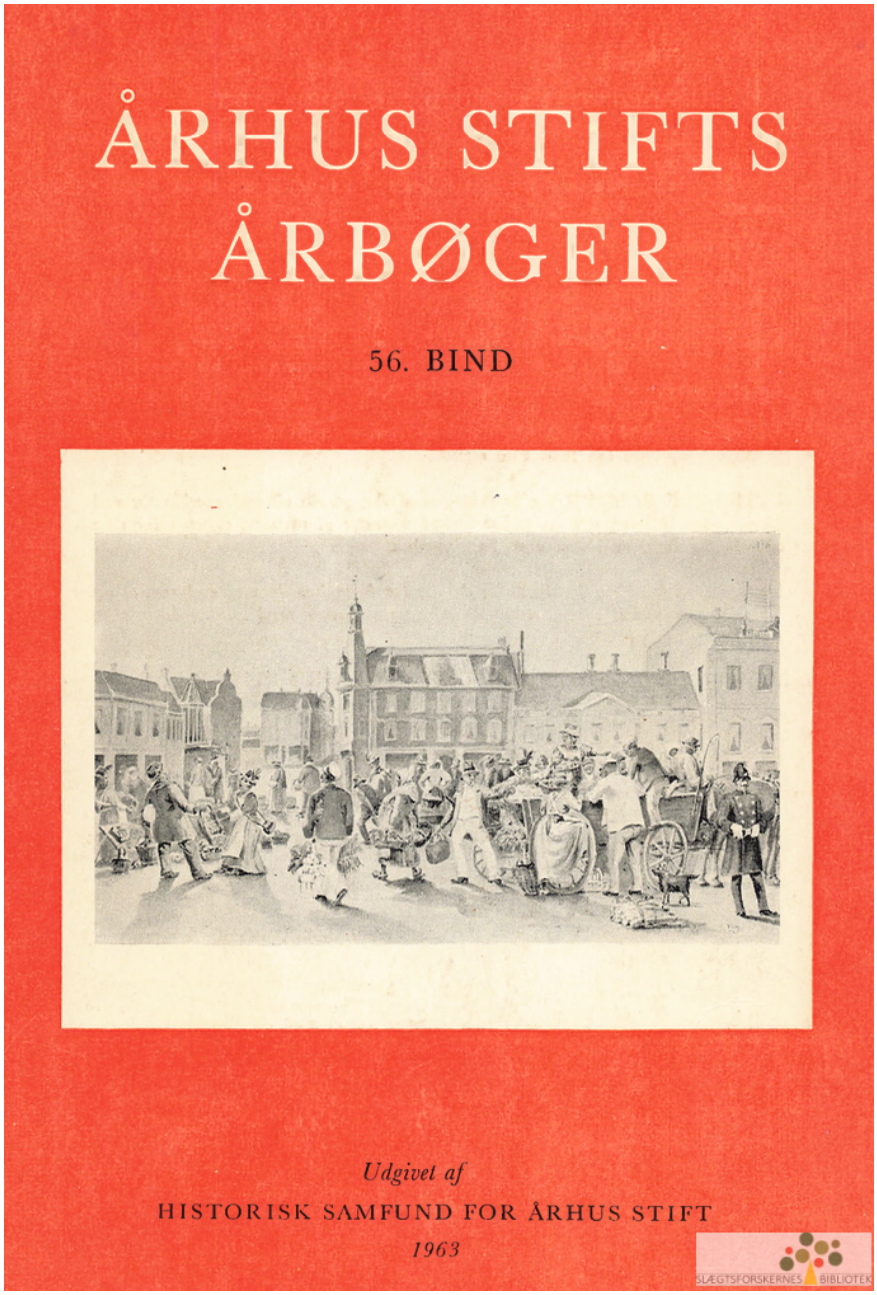
In March 1884 the bark GERSON and Einar Holbøll were back in Denmark again. His ambition was to study to become a first mate, so he now began preparations to apply to Navigator College. However, rheumatic fever and problems with his sight put an end to his life as a professional sailor.

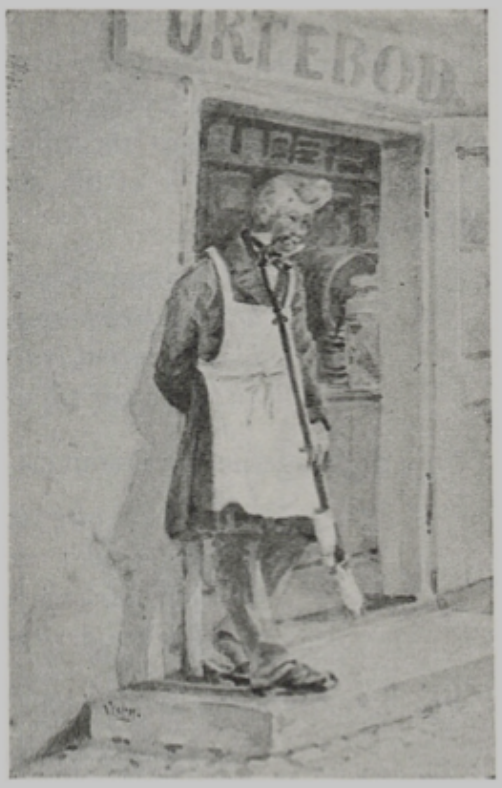
Instead he took up employment with the postal services where he was a postmaster from 1905. One year earlier the first Christmas stamp was issued in Denmark, thus implementing his great idea that profits from the sale of Christmas stamps should go to charity. The idea was swiftly copied in other countries, 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.

B7 - 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.

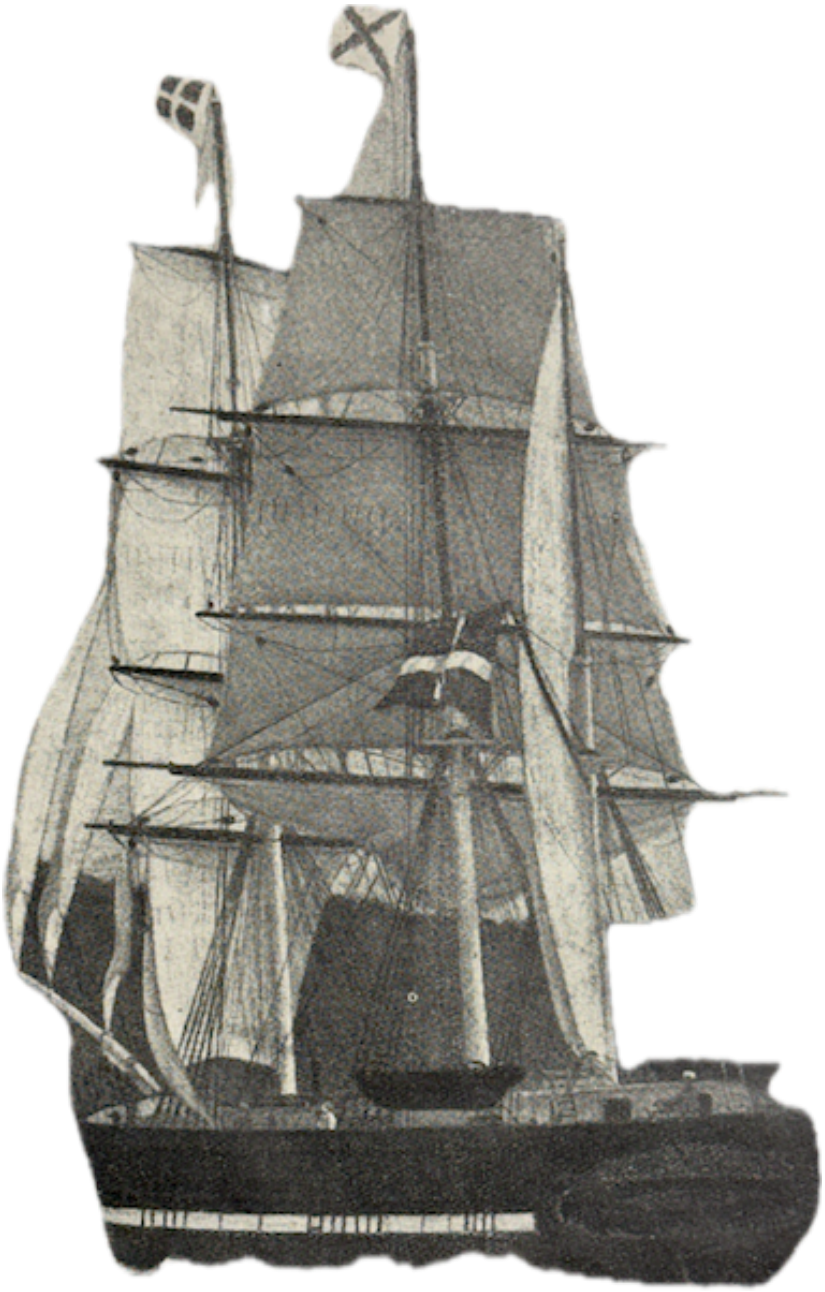
spidsen. Mange gode råd fulgte ham om en »penselanstrygers Leistung Fähigkeit«. Kammeraterne dvælede længe »ved betydningen og følgen af en helligdag«[27]), og de betroede ham med slet dulgt spot, at han »som den akademiske maler« nok med tiden skulle lære »at lave tyndt« af fernis og terpentin[28]).

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



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

Kilder og eftertanker:

Folketællinger, kirkebøger og familiearkivalier danner grundlaget for denne fortælling.

Oplysninger om skibet Gerson stammer fra J. Marcussens Skibsliste, Oskarshamns Sjöfartsförenings arkivmateriale, Kalmar Landsarkiv, Rigsarkivet samt Søfartsmuseets Årbog (1961 og 2004).
Oplysningerne om Gersons senere historie som Dagmar bygger på arkivmateriale fra Oskarshamns Sjöfartsförening og Oskarshamns-Tidningen.

Erindringer fra tømrermester Cornelius om Gersons afsejlinger fra Christianshavn er gengivet i Søfartsmuseets Årbog 1961 og Aarhus Stiftstidendes Årbog 1963.

Historien om Anders Jørgensens rejse bygger desuden på materiale fra Rigsarkivet, herunder protokollen "Den vestindiske Rekruttering 1799–1872" (opslag 256), hvor både udrejse og hjemkomst er nævnt.

Billederne, der ledsager fortællingen, er AI-genererede rekonstruktioner, skabt ud fra samtidige beskrivelser – med udgangspunkt i portrætbilleder af Henrik Andersen, søn af Anders Jørgensen – som et spejl af familien gennem generationer og den arv, der bærer historien videre.

At følge Anders Jørgensens spor er en rejse ind i både slægtens og landets historie – et stille vidnesbyrd om de liv, der formede det Danmark, vi kender i dag.

Efterskrift – Bibelen i reolen

Da jeg var ung, tog min far familiebibelen ned fra reolen – den med Anders Jørgensens egen tegning på første side.

Vi sad sammen og læste de optegnelser, slægten havde gjort før ham.
Siden skrev vi selv videre, linje for linje, om de mennesker, der kom før os.

Nu er tiden kommet til, at også min del af familien skrives ind i den bog.

Det var dér ønsket opstod – at finde ud af, hvem Anders Jørgensen egentlig var, og hvad der gemte sig bag de få ord i bibelen.

Først nu, mange år senere, er fortællingen blevet til virkelighed.



Familiebibelen med Anders Jørgensens eget titelblad
udført på St. Croix i 1851
et stille vidnesbyrd om hjem, tro og erindring.


Han rejste ud som søn af Fyn,
vendte hjem som far til slægten.
Hans fortælling hviler i stilheden,
men lever videre i blodets bånd.