BIRTE HJORTH

SKIBSREDER

H. N. JEPPESEN

FRA DRAGØR

hans slægt og hans skibe

DRAGØR LOKALHISTORISKE ARKIV 1989

Skibsreder H. N. Jeppesen fra Dragør

© Birte Hjorth

Udgivet af Dragør lokalhistoriske Arkiv

Tilrettelægning: Knud Pallesen

Fotoarbejde: Dirch Jansen

ISBN-87-981345-5-8

FORORD

Denne publikation er skrevet i anledning af Dragør lokalhistoriske Arkivs udstilling om skibsreder H. N. Jeppesen, hans slægt og hans skibe.

Under forarbejdet til en sådan udstilling indsamles en broget mangfoldighed af oplysninger, hvoraf nogle vil være glemte igen en måned senere, og andre vil være af en sådan art, at de er uegnede til udstillingsbrug. Det har derfor været tanken at samle hele denne mosaik af oplysninger til en bog, således at lidt af dette store forarbejde hermed bliver bevaret for eftertiden og tilgængeliggjort for en større kreds.

Der skal her rettes en varm tak til cand.mag. Gunvor Petersen for kritisk gennemlæsning af manuskriptet. Endvidere skal en tak stiles til Knud Pallesen for renskrivning og tilrettelægning af bogen.

Birte Hjorth

"*Der var engang en konge, som havde syv smukke døtre - -*".

Dette kunne være begyndelsen til et eventyr om prinser og prinsesser og det halve kongerige. Men det kunne også være begyndelsen på en beretning om "Dragørs Konge", skibsreder Hans Nielsen Jeppesen, som boede på "Elisenborg" og havde syv døtre.

H. N. Jeppesen er vel nok den største skibsreder, som Dragør har haft. Han havde sit virke fra 1850erne til 1880erne, det vil sige i byens sidste opgangsperiode som søfartsby, og måske var det netop på grund af hans - og enkelte andres - driftighed, at Dragørs skibsfart korn til at opleve denne renæssance.

DRAGØRS SØFART

De store tider for Dragørs søfart havde været i sidste halvdel af 1700-tallet. Dengang havde byen overgået alle andre provinsbyer og var blevet landets største søfartsby næst efter København. I 1771 var der 92 skibe hjemmehørende i Dragør. Dengang lå de fleste Dragør-skippere og sejlede med brænde og korn fra provinsen til hovedstaden, men der var dog også nogle, der sejlede i udenrigsfart. Søkrigen mod England, der begyndte 1807, satte imidlertid en stopper for denne storhedstid, idet næsten hele den dragørske flåde udslettedes. Man sagde, at Dragør var den by i landet, der var hårdest ramt. Selv om en del af byens skippere deltog i kapertogterne under krigen 1807-14 og tjente mange og hurtige penge, var der på grund af statsbankerotten i 1813 kun få, som fik varig glæde af denne indtjening.

Efterhånden blev der genopbygget en flåde, men sejladserne var ligesom i 1700-tallet baseret på brændetransporter til København. Dragørerne fortsatte i det gamle spor, selv om der ikke mere var den store fortjeneste her. Byen sakkede i 1820rne og -30rne langt bagefter andre områder i den danske provins som f.eks. Svendborg og Fanø, der havde store sejlskibsflåder. Mange Dragør-søfolk sejlede derfor med skibe fra andre provinsbyer og København.

En af grundene til denne stagnation var nok, at der sjældent erhvervedes nybyggede skibe. Et skibsværft havde Dragør aldrig haft. Byens sejlskibsflåde har derfor hovedsagelig bestået af brugte skibe - som oftest ældre og sommetider endda vrag - som blev opkøbt, repareret og sat i fart.

Ved midten af 1800-tallet var mange sejlskibe billigt til salg på grund af konkurrence fra dampskibene. Dette skete samtidig med et opsving på det udenlandske fragtmarked, hvor blandt andet befragtning af kul til de nye jernbaner og jernstøberier gav ændrede forhold indenfor shippingbranchen. Nogle af Dragørs skippere så mulighederne heri.

Dragørs sidste blomstringstid som søfartsby begyndte.

BEDSTEFÆDRENE

- AMAGERSVENSKEREN OG KAPERSKIPPEREN

Der stod ikke skrevet over Hans Nielsen Jeppesens vugge, at han skulle blive Dragørs store mand, og at nogle af hans efterkommere skulle blive endog betydningsfulde personligheder indenfor international skibsfartshistorie.

Han blev født 15. februar 1815 i von Ostensgade 8 i Dragør. Forældrene var sømand Niels Jeppesen Taarnby og hustru Marchen Hans Møller, og inde ved siden af i von Ostensgade 10 boede hans farfar og farmor, Jeppe Pedersen og Ane Knudsdatter.

Niels Jeppesen Taarnby var kommet af små kår. Det havde aldrig været muligt for ham at få en maritim uddannelse. Han havde måttet ernære sig som matros, taget hyre på forskellige skibe og sommetider fisket lidt for at skaffe til dagen og vejen for konen og de syv børn, der efterhånden kom til.

Hans forældre var nemlig fattige svenskere. De havde, efter at have ført en omflakkende tilværelse, slået sig ned i Dragør og her fået mulighed for at leve sammen i deres eget lille hus.

Faderen, Jeppe Pedersen, er formodentlig startet som tjenestekarl rundt omkring på Amager, samtidig med at han hjemme i Skåne havde kone og børn, som han med mellemrum besøgte. En hel del svenskere levede dengang på denne måde. Måske har han af og til haft familien med, hvis han i en periode havde godt arbejde. Dette var i hvert fald tilfældet i 1790, hvor den lille familie var bosiddende i Sundbyvester. Her boede de til leje og her fødtes 22. september sønnen Niels, som, såvidt det har kunnet efterforskes, må være det tredie barn i familien efter sønnerne Peder og Ole, der sandsynligvis er født i Sverige. Senere kom Knud til, og der er dokumentation for, at han er født i Skåne ca. 1795.

I slutningen af 1790erne finder man Jeppe Pedersen i Dragør. I 1798 betalte han nemlig 3 rigsdaler for "Byens Rettigheder" - et krav til fremmede personer, der ville bosætte sig i Dragør. Mærkeligt nok betalte han kun for sig selv, ikke for hustruen, men måske var hun kommet tidligere, f.eks. til et job som tjenestepige eller væverske. Børnene kunne da være anbragt hos familie i Skåne.

Fra 1798 ser det ud, som om Jeppe Pedersen og Ane Knudsdatter har etableret sig og muligvis da købt huset von Ostensgade 10 for deres få, sammensparede penge. Men dermed var sorgerne ikke forbi, for samme år mistede de den formodentlig ældste søn Peder, 17 år gammel. Han var skibsdreng hos skipper Peder Nielsen Maglebye, men faldt over bord ved Saltholm og druknede. Samme skæbne overgik sønnen Ole, som i januar 1808, 20 år gammel, døde i Dragør af kulde efter 48 timers ophold på et strandet skib ved Saltholm. Tilbage var Niels og Knud. Knud blev matros på langfart. I 1817 tog han af sted med galeasen TITANIA af Flensborg med kurs mod Lissabon og videre, men korn aldrig mere tilbage. Ved søsessionen 1834 blev han slettet af sørullen. Da var der ingen i Dragør, der forventede at se ham igen.

I den første periode af 1800-tallet var det vistnok ikke så let at være svensker i Danmark. Europa var i krig. England og Sverige var imod Napoleon - Danmark var med. Dermed opstod der et modsætningsforhold mellem Danmark og Sverige. I 1813 udsendte de danske myndigheder en forordning om at føre kontrol med de svenskere, der opholdt sig i landet. Jeppe Pedersen og Ane Knudsdatter var 1. oktober 1813 sammen med 79 andre svenskere i Dragør indkaldt til forhør hos schouten i Store Magleby. Tilsyneladende slap de dog med at oplyse, hvor længe de havde opholdt sig her i landet. Jeppe Pedersen angav 35 år og hans kone 18 år. Ugen før havde 63 svenskere, bosiddende i Store Magleby, på samme måde måttet give møde hos schouten.

Jeppe Pedersen døde 28. oktober 1818, 72 år gammel. Ane Knudsdatter har formodentlig forsøgt at ernære sig ved at væve eller spinde, men i sine sidste leveår kunne hun ikke klare sig. Hun kom under fattigvæsenet og fik ophold på byens fattighus, hvor hun delte et værelse med fire andre kvinder. Kosten fik hun hos forskellige mennesker ude i byen alle ugens syv dage. Hun døde 17. december 1832, 72 år gammel - en aldersangivelse, som nok skal tages med forbehold. Muligvis var hun ældre. Fattigvæsenet betalte 3 rigsdaler 2 mark til hendes ligkiste, men fik til gengæld indtægten på 4 rigsdaler 5 mark 6 skilling fra auktionen over hendes få ejendele. Her købte hendes eneste søn Niels tre særke, et egebord og hendes spinderok.

Denne søn, Niels Jeppesen Taarnby, blev i 1814 gift med Marchen Hans Møller.

Marchen Hans Møller med sin sønnedatter Christine Jeppesen senere gift Stautz, optaget 1865.

Marchen var født 1792 som datter af skipper Hans Christiansen Møller og hustru Ehm Jens Nielsen Rose, der boede i Skipperstræde 4. Moderen døde 1794 fra tre små piger, så Hans Chr. Møller giftede sig igen med Anne Jørgen Gertsen. I dette ægteskab kom yderligere otte børn til.

Hans Chr. Møller deltog i kaperkrigen, der begyndte 1807. På sin lille båd FLYVEREN havde han plads til 12 mand og en kanon, men hvor stort hans udbytte blev af denne lovlige form for sørøveri, vides desværre ikke.

Omkring 1812 var han medejer og fører af galeasen ANNA MARGRETHE på 35½ læst.

Hans Chr. Møller døde i 1813 af "en yderst ondartet Forraadnelsesfeber". Ved hans død arvede de tre ældste døtre af første ægteskab hver en mindre formue på 186 rdl.

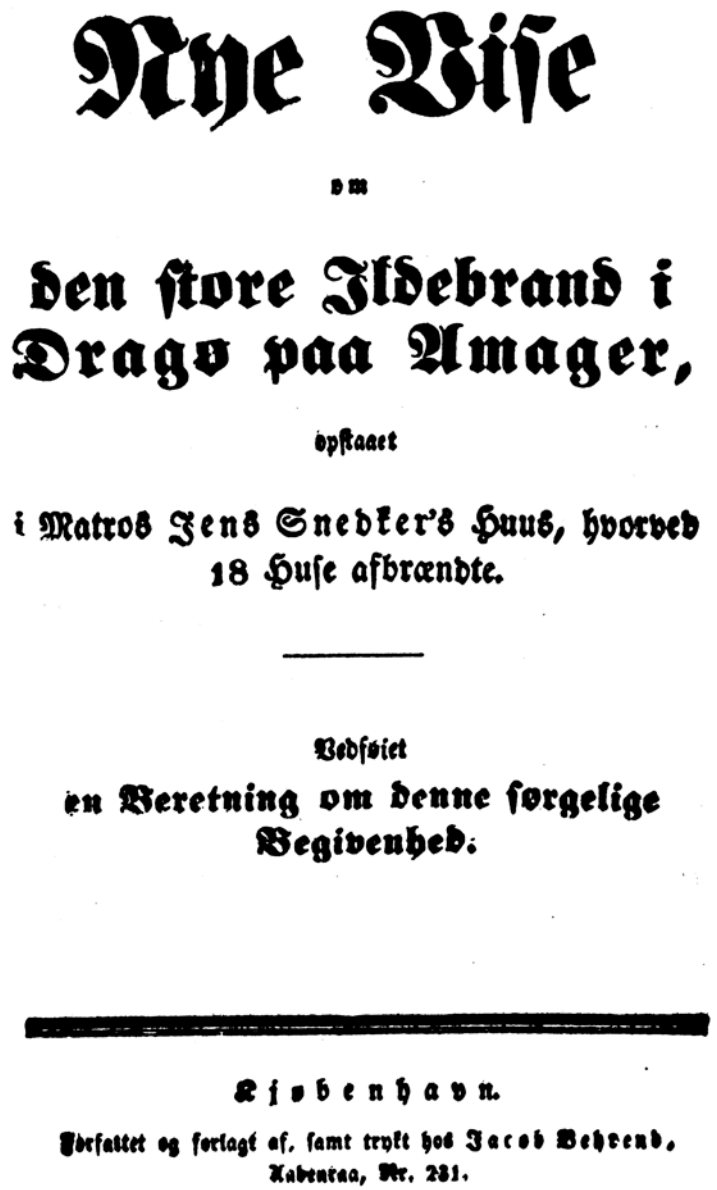
FORÆLDRENE

Denne arv gjorde det muligt for Niels og Marchen ret hurtigt at erhverve huset von Ostensgade 8. I de følgende 20 år kom der syv børn i familien - Hans 1815, Ehm 1817, Peder 1820, Ane 1823, Christian 1827, Ole 1831 og Niels 1834.

Niels Jeppesen, der fik tilnavnet "Taarnbye", fordi han var født i Sundbyvester i Taarnby sogn, og der allerede i Dragør var flere, der kaldtes Niels "Sundbye", ernærede sig som sagt som matros og af og til som fisker. I midten af 1830rne finder man ham som bådfører på den åbne båd SOPHIE på 5 læster med tilladelse til at sejle i indenrigsfart samt på Norge og Sverige. Måske var det denne båd, der var den første færge mellem Dragør og Sverige, for i 1835 fik bådfører Niels Jeppesen Taarnby sammen med to andre bådførere, Carl Jansen Hermann (en svoger til Niels) og Henrik Jacobsen Hermann, nemlig koncession i 10 år på at drive færgefart mellem Dragør og Malmø. Denne bevilling blev udstedt af Den kgl. General Postdirektion, men det var åbenbart ikke noget, de tre færgemænd kunne spinde guld på, for i 1838, efter at Carl J. Hermann var afgået ved døden, frasagde de to andre sig koncessionen. Måske var det også fordi Niels Jeppesen Taarnby havde set sig nødsaget til at tage hyre. Således stoppede den første Sveriges-færge fra Dragør, og der skulle vel gå omkring hundrede år, før nogen igen forsøgte sig med et sådant foretagende.

I 1840 blev Niels imidlertid bådejer og kunne sætte foden på eget dæk. Han var nu sætteskipper på sin båd CARLSTEEN, der var på 3½ læst, og han havde tilladelse til at sejle mellem Helsingør og Dragør.

DEN STORE ILDEBRAND



Nye Vise

om

den store Ildebrand i Dragø paa Amager,

opstaaet

i Matros Jens Snedker's Huus, hvorved 18 Huse afbrændte.

Vedføiet

en Beretning om denne sørgelige Begivenhed.

Kjøbenhavn.

Udfattet og forlagt af, samt trykt hos Jacob Behrend, Aabenraa, Nr. 231.

12. maj 1842 oplevede Dragør den store katastrofe. En sindsforvirret kone, der boede i Slippen (nuværende Volmerhus) satte ild på sit hus. En kraftig øst-nordøstlig vind fik hurtigt ilden til at brede sig henad den vestlige ende af von Ostensgade og over i den nordlige side af Chr. Mølstedsgade, helt op til Vestgrønningen. 18 huse blev på denne forårsdag lagt i aske og deriblandt Niels Jeppesen Taarnbys hus. Huset var brandforsikret for 480 rdl., men indboforsikring fandtes ikke. En fortegnelse over, hvilket indbo Niels

Jeppesen Taarnby mistede, findes ikke. Kun ved man, at Marchen Hans Møller mistede to vævestole med diverse tilbehør samt to rokke, hvilket fortæller, at hun og hendes to døtre med disse redskaber har bidraget til den hjemlige økonomi.

Af forsikringssummen på 480 rdl. fik Niels Jeppesen udbetalt 470 rdl., idet resterne af en kakkelovn blev takseret til 5 rdl. og nogle murbrokker, som nok kunne genanvendes, blev sat til andre 5 rdl.

Indsamlinger blandt godgørende mennesker gav et lille bidrag til genopbygning af hjemmet. Denne indsamling fandt støtte fra både høj og lav. Således gav kongen 200 rdl., dronningen og enkedronningen hver 100 rdl. og fra Niels Nielsen ude i Rødovre korn der 3 skilling.

Nyby 1-3, som Niels Jeppesen Taarnby lod bygge efter den store ildebrand i 1842.

Niels Jeppesen Taarnby valgte, ligesom de fleste andre, at lade sit hus genopbygge på et af byen anvist areal bagved skolen. For at flytte udenfor

bykernen og begynde på den bare mark fik han udbetalt en ekstrapræmie på 18 rdl. Den klynge huse, som her opstod, blev til det, vi i dag kender som Nyby, og her flyttede familien ind i huset Nyby 1-3.

Niels Jeppesen Taarnby døde 9. juli 1849, mens hans hustru Marchen Hans Møller levede til 29. december 1866. Hun boede til sin død i huset i Nyby, og hun fortsatte med at stå som ejer af båden CARLSTEEN lige til 1858. Sønnen Hans har formentlig sejlet med den i denne periode.

Deres børns skæbne var knyttet til søen, og her mødte hver af de fem sønner sin død. Marchen Hans Møller havde den sorg at miste tre af dem indenfor en periode af godt et år. Den ældste søn Hans' liv vil blive beskrevet i det følgende afsnit.

SØSKENDE

Ældste datter Ehm Niels Jeppesen, født 1817, blev gift med bådfører Peter Svendsen og overtog halvdelen af forældrenes hus, Nyby 1. Peter Svendsen blev ansat i sin svogers rederi. Han var søstersøn til Marchen Hans Møller og således sin kones fætter.

Peder Niels Jeppesen, født 1820, blev styrmand og druknede i december 1844 på en rejse til Middelhavet og Madeira med skibet THOMAS LAWRENCE, hvor hans bror Hans var kaptajn.

Ane Niels Jeppesen, født 1823, blev gift med skipper Peter Jansen Juncker, som også var beskæftiget i svogerens rederi. De overtog den anden halvdel af forældrenes hus, Nyby 3.

Christian Niels Jeppesen, født 1827, sejlede som ungt menneske med THOMAS LAWRENCE, som i mange år blev ført af storebror Hans. Han blev uddannet som styrmand og sejlede som sådan med skonnerten ELISABETH, der ejedes og førtes af Hans. I 1854 erhvervede han skippercertifikat og blev indskrevet i skipperlauget juli 1854. Han omkom ved et forlis i 1855, men hvor vides ikke. Måske skal hans død kædes sammen med forliset af ovennævnte skonnert ELISABETH i Atlanterhavet 1855.

Ole Niels Jeppesen, født 1831, blev styrmand. Han begyndte også på THOMAS LAWRENCE og fulgte med over, da broderen Hans N. Jeppesen

startede egen rederivirksomhed. Ole er formodentlig druknet i 1856, men det har ikke kunnet bevises.

Niels Niels Jeppesen, født 1834, fulgte i de ældre brødres spor og begyndte som dreng, derefter kok og ungmand om bord på THOMAS LAWRENCE. Fulgte senere med over i H. N. Jeppesens skonnertbrig COQUETTE, ført af skipper Isbrandt Raagaard. Her var han styrmand, og på en sejlads i Østersøen i efteråret 1856 druknede han.

Note: Det er overleveret, at Hans Jeppesen var vågnet en nat ved at høre en skibsklokke ringe, og havde udbrudt, at dér druknede hans bror. Efter nogen tid indløb efterretninger, der viste, at det havde været rigtigt. Det vides ikke mere, hvilken bror der mentes.

HANS NIELSEN JEPPESEN

Storebroder Hans Niels Jeppesen gik det imidlertid bedre, selv om også han kom til at følge familietraditionen med at ende sit liv i bølgerne. Men han nåede da, til forskel fra sine brødre, at få et rigt liv - et lykkeligt ægteskab med mange børn og en blomstrende virksomhed.

MATROSEN

Det har ikke kunnet spores, hvad Hans Jeppesen foretog sig i de første år efter konfirmationen, men han må være kommet ud at sejle som 15-16 årig. Sørullen oplyser, at han er hjemme, så han har muligvis sejlet med småskibe fra Dragør.

Men han skulle senere komme videre omkring. I foråret 1834 finder man ham som ungmand forhyret på skonnerten NAJADEN på vej til Island. Turen er sikkert gået længere bort, for skibet returnerede først i november måned. Her kom han lige netop hjem til at være med i de to sidste skibsbjergninger midt i november, hvor fire skibe løb på grund ude i Drogden indenfor nogle få dage. Den ene bjergning gav 5 rdl. 2 mk. 14 sk. og den anden 1 rdl. 3 mk. 13 sk. til hver deltager - penge, som nok kunne bruges af et 19-årigt ungt menneske, der ville dygtiggøre sig.

I februar 1835 lod han sig eksaminere i Københavns Skipperlaug til den "anordnede Navigationseksamen" og bestod med karakteren "Beqvem". Det var et skridt på vejen mod det mål, han havde sat sig, nemlig selv at kunne føre et skib på de store have. Men at kalde sig styrmand var for tidligt, for det krævede, at man havde sejlet syv år som matros.

I efteråret 1835 var han på farten som matros med briggen DIANA mod Skt. Petersborg og videre, og kom først tilbage den følgende sommer. Hyren var 12 rdl om måneden. Sammen med ungmand Knud Jans var han ene om at repræsentere Dragør i den otte mand store besætning. Fra efteråret 1836 finder man ham påmønstret som matros på CONSTITUTIONEN af Frederikshavn på rejse til Jersey, og han var først hjemme igen i sommeren 1837.

STYRMANDEN

Ved sessionen 1838 oplystes det, at Hans Jeppesen var blevet styrmand efter paragraf 64 og havde betalt 4 rdl. for denne rettighed. Dette betyder, at han i løbet af de syv år, han havde sejlet som matros, havde gjort mindst to togter til Middelhavet eller en rejse til Kina eller Ostindien, samt at han havde sejlet på Østersøen og var kendt i Kattegat.

I foråret 1838 blev han så hvervet som styrmand til et orlogstogt med et af marinens skibe. Hvordan Hans Jeppesen har opfattet dette togt, vides ikke, men set i vor tids "historiske bakspejl" må det have været en såre interessant tur. Det drejer sig nemlig om fregatten ROTAs rejse til Italien for at hente den store danske billedhugger Bertel Thorvaldsen hjem til Danmark efter 41 års udlændighed.

Fregatten afsejlede fra København 11. maj med en besætning på 285 mand. Udfor den norske kyst løb man den 14. ind i en voldsom snestorm, der skilte ROTA fra de tre ledsagende skibe. 27. juni nåede man Toulon, hvor en division af den engelske Middelhavs-eskadre netop fejrede dronning Victorias kroning, hvilket gav anledning til megen festivitas.

2. juli afsejlede ROTA fra Toulon, løb syd om Korsika og ankom 9. juli til Livorno, hvor man ventede, mens ROTAs chef, kaptajn H. B. Dahlerup, rejste til Rom for at hente og ledsage Thorvaldsen til Livorno. Under opholdet i Livorno beærede storhertugen og storhertuginden af Toscana ROTA med et besøg, ledsaget af et talrigt følge og inviterede skibets officerer til et stort bal på slottet.

7. august ankom Thorvaldsen til Livorno, indskibede sig på ROTA den 8. og den 9. lettede fregatten for at tiltræde hjemrejsen. For at denne kunne blive så behagelig som muligt for den gamle kunstner, var der indkøbt ekstra proviant. Om bord var levende får, svin, ænder, høns, kalkuner og duer, og i Toulon og Livorno var købt "hermetisk nedlagte Sager af mange Slags". Bisquits, kiks, konfekturer, tørrede frugter og danske syltetøjer skulle også forsøde ganerne sammen med drikkevarer i rigelige mængder.

Mens ROTA befandt sig udfor den spanske sydkyst, indtraf et dødsfald om bord. En ung sekondløjtnant døde efter "en hidsig Feber". Det skete samtidig med at skibet var ude i en kraftig storm, hvor storsejlet måtte bjerges. Men

den afdøde blev sat over bord med de ham tilkommende æresbevisninger. Over liget blev affyret fem sørgeskud. Den dag måtte proviantforvalteren, "formedelst anstrengende Arbeide til Vejrs i stormende Vejr" udlevere til 36 mand 1/16 pot brændevin ekstra til hver samt "til sort Maling anvendt til en Ligkiste" 1½ pot brændevin. Denne yndede drik var åbenbart en væske med flere anvendelsesmuligheder.

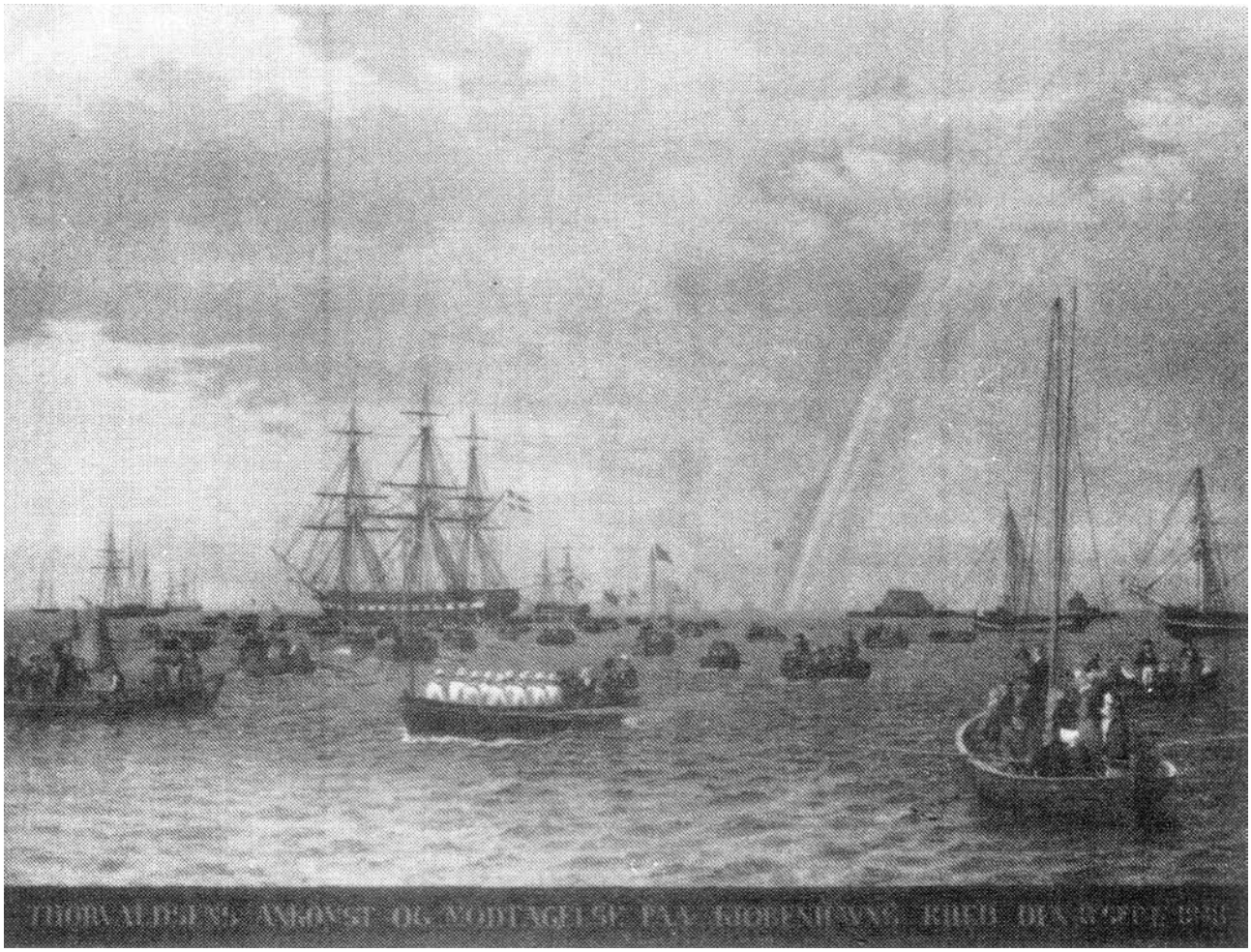
Det var den 22. august og positionen var syd-sydvest for den lille spanske by Adra.

Det havde været planen at lægge ind til Malaga, men dette dødsfald om bord forhindrede, at skibet fik lov at gå til kaj. Begravelsen eller overbordsættelsen af den afdøde gjorde i øvrigt et meget stærkt indtryk på Thorvaldsen.

Turen forløb herefter i ét stræk gennem Gibraltar-strædet, ud i Atlanterhavet, gennem Kanalen, over Nordsøen og ned i Kattegat. Udfor Ellekildehage ved Hornbæk ankrede fregatten op på grund af modvind og strøm. Den aften fik de ombordværende en ejendommelig oplevelse - synet af Thorvaldsen stående i skibets agterende, stirrende mod himlen, hvor et sitrende nordlys kastede glans i en halvcirkel, som en glorie, der omgav skibet. Var det mon Nordens genius, der bød ham velkommen til hans fædreland?

Turen gennem Sundet blev et triumftog på trods af tåge og regndis. Alle skibe på Helsingør red flagede, fartøjer med pyntede damer og herrer fra begge sider af Sundet omringede ROTA, blomsterkranse kastedes og musik og hurraråb lød fra alle sider.

Da ROTA nærmede sig København blev trængslen endnu tættere. Det vrimlede med udsmykkede både. Deputationer og festkomiteer korn sejlende og ville om bord for at byde Thorvaldsen velkommen. Han havde på hele denne del af turen stået på dækket med blottet hoved med det hvide, flagrende hår og hilst ud til den jublende mængde. Inde på land - på Holmen, Toldboden og Langelinie - var der sort af mennesker. Da Thorvaldsen steg ned i chaluppen, der skulle bringe ham ind til Toldboden, indtraf et andet naturspil. Regnen holdt op og der hvælvede sig den smukkeste regnbue hen over himlen.



Bertel Thorvaldsens hjemkomst 1838. I baggunden fregatten ROTA.
Maleri af C.W.Eckersberg, Thorvaldsens Museum

Inde på Toldboden stod Eckersberg og oplevede denne nationale begivenhed. Han har bagefter skildret hele sceneriet i et maleri.

MED GALATHEA

Næste år udrustede marinen korvetten GALATHEA til et nyt togt til Middelhavet. Denne sejlads havde til formål at hjembringe Thorvaldsens "Kunstsager", som befandt sig i Livorno.

Med erindringen om de spændende oplevelser året forud lod Hans Jeppesen sig hyre som styrmand til dette togt. Der var dengang vanskeligheder med at skaffe egnede styrmænd til orlogsskibene, og det var især et problem at skaffe

en overstyrmand til GALATHEA. Den 24-årige Jeppesen ville gerne være overstyrmand og tilbød sig derfor. GALATHEAS chef, kaptajn Jens Seidelin, korresponderede med Admiralitetet om problemet, og om Jeppesens tilbud skrev han: "Den 2.styrmand jeg har antaget til Galathea var i samme Post med Fregatten Rota forrige Aar og er mig anbefalet som en paalidelig og ordentlig Mand. Han ønsker at blive Overstyrmand, men han er for ung og har ikke det Kjendskab til Landene og Indløbene til Havnene som efter min Formening nuomstunder er den vigtigste og maaske den eneste Kundskab, hvormed en Overstyrmand paa en Orlogsmand kan være til Gavn i Tjenesten". Konklusionen blev, at man måtte tage, hvad man kunne få, og det måtte derefter afgøres, om vedkommende eller Jeppesen skulle have posten som overstyrmand. Hvad resultatet blev, har ikke kunnet efterspores. På proviantforvalterens bespisningsliste, udfærdiget 2 dage før korvetten lettede, figurerer Hans Jeppesen endnu som skibets eneste styrmand.

GALATHEA afsejlede fra København 9. maj med sin 195 mand store besætning. Dette antal blev dog samme dag formindsket med én mand, idet en matros fra Frederikshavn hurtigt havde fået nok af at være til orlogs og valgte at sige farvel til GALATHEA og livet ved at springe over bord ude i Øresund. Han oplevede således ikke det stormvejr, som GALATHEA fire dage senere korn ud for i Skagerak, hvor ilden i kabyssen matte slukkes og mandskabets middag derfor bestod af brød og brændevin.

Korvetten ankom til Genova, hvor man opholdt sig i fem dage. Herefter gik turen til Livorno. Enkestorhertuginden af Toscana og to prinsesser beærede GALATHEA med et besøg, mens skibet lå her. Det ser ud, som om de lyse nordiske søfolk har haft en vis tiltrækning på den toscanske storhertugelige familie.

I Livorno stod 47 kasser med Thorvaldsens sager parat til indskibning. Disse kunstsager, der for en stor del bestod af gipsafstøbninger, fyldte godt op rundt omkring. Seks af GALATHEAs kanoner måtte afmonteres og anbringes i lasten. Der blev dog også plads til at hjembringe to marmorblokke, hver på omkring 6.000 pund, til billedhugger Bissen i København. Der var hjemmefra udtrykt ønske herom - hvis der var plads - og det blev hermed opfyldt.

16. juli tiltrådtes hjemrejsen og 26. august ankredes op på Københavns red.

FULDBEFAREN STYRMAND

Hans Jeppesen var nu fuldbefaren styrmand. Det gjaldt herefter om at erhverve sig erfaring til søs. Efter togtet i 1838 med ROTA tog han straks hyre med skonnerten CHRISTINE MARIE af Flensborg med kurs mod Østersøen, og efter GALATHEA-togtet året efter tog han ud med skonnerten CHARLOTTE af Lybæk. Kortere ophold hjemme i Dragør, som f.eks. da han ventede på at komme ud med GALATHEA, blev - når lejlighed gaves - brugt til at deltage i bjergningsudøvelsen. Her fulgtes far og søn ofte.

Fra efteråret 1840 til maj 1841 tog Hans Jeppesen tre ture med den københavnske skonnert EMILY - den første på Østersøen, de to sidste på England.

Det følgende halve år - fra maj til november 1841 - har det ikke været muligt at følge ham. Han er ikke udmønstret fra København med noget skib. Måske har han sejlet sammen med sin far på CARLSTEEN, for tilsyneladende er Niels Jeppesen Taarnby heller ikke hjemme. Han er i hvert fald ikke opført i bjergningsprotokollerne i denne periode, hvor hans navn ellers figurerer i listerne over deltagere ved så godt som alle bjergningsassistancer.

27. november 1841 dukkede Hans Jeppesen imidlertid op igen. Denne dag afklarerede han nemlig som "førende den forhen af Kaptajn P. P. Bruhn førte Jagt Magdalena - - med Mandskab for aflagt Reise paa Østersøen".

Hermed var Hans Jeppesens karriere som skibsfører for så vidt begyndt, idet han på en ukendt destination i Østersøen havde overtaget kommandoen af jagten MAGDALENA tilhørende handelsfirmaet Chr. Broberg & Søn i København.

Skibet var i september 1841 afsejlet fra København, ført af den københavnske kaptajn P. P. Bruhn fra Store Regnegade. Hans Jeppesen var ikke med på denne udrejse, og hvad der er sket om bord på MAGDALENA, kan der kun gisnes om. Kaptajn Bruhn er formodentlig død, for hans navn optræder ikke senere i forhyringslisterne. I hvert fald har Hans Jeppesen her fået chancen for i en alder af 26 år at have ansvaret for skibets hjemrejse til København, hvortil han som omtalt ankom 22. november.

SÆTTESKIPPEREN

Han var nu blevet skipper på MAGDALENA, der var på 26½ læst, og dermed var han kommet ind i Chr. Brobergs firma. Han havde imidlertid ikke noget skippercertifikat eller borgerbrev som skipper. 5. februar 1842 fik han en bevilling som sætteskipper for ét år til at føre jagten MAGDALENA i indenrigsfart og på Østersøen. Den kostede ham 4 rdl. Men så kunne han også tage af sted med kurs mod Danzig, og om bord havde han gode folk fra Dragør - styrmand Jan Palm Friis, som skulle have 20 rdl. i månedlig hyre samt matroserne Lars Jørgensen Tysk og Jan Carlsen Hermann, som skulle have henholdsvis 13 og 12 rdl. Kokken, der var sønderjyde, måtte nøjes med 8 rdl.

Forinden afrejsen den 7. februar havde Hans Jeppesen dog taget kærlig afsked med sin kæreste Leise. Nu, hvor han var blevet skipper, kunne de godt begynde at tænke alvorligt på at gifte sig.

14. marts var han tilbage igen, og der var straks planer om at gøre en rejse til Island med MAGDALENA, hvilket han 19. marts indhentede en ny bevilling til. Denne rejse blev imidlertid aldrig til noget, for der kom mere alvorlige ting at tænke på. Planerne om bryllup var blevet mere nærværende. Der var meget, der skulle ordnes.

Han måtte også have en mere indbringende hyre. Han var jo et ungt menneske med ambitioner - med mod på at blive kaptajn på et større skib, der gik på langfart. Grosserer Chr. Broberg må til gengæld have haft øje for, at her var en begavet fyr, som det var værd at give en chance og som han godt turde satse på. Det gode omdømme fra orlogstogterne i marinen har måske også gjort sit. Hans Jeppesen fik nu tilbudt at blive fører på skonnertbriggen THOMAS LAWRENCE på 65 læster - et af Chr. Brobergs skibe, der sejlede på langfart.

Men først måtte Jeppesen løse borgerbrev i København som skipper og betale for laugsrettigheder i Københavns Skipperlaug, hvilket skete 28. maj 1842.

BRYLLUPPET

Forinden havde Jeppesen imidlertid haft en meget hektisk maj måned, som må have prentet sig i hans erindring i mange år.

Han planlagde nemlig sit bryllup med sit hjertes udkårne. Leise var født 27. maj 1820 og døbt Leisbeth, men kaldtes for det meste Leise eller også Elisabeth. Hun var datter af lods Jens Hansen Snedker og Marchen Dirch Tysk, som boede i Stralsundstræde 5. At Leises far hed Snedker, var ikke fordi han syslede med hammer og høvl, men fordi hans oldefar, Hans Jensen, i sin tid var snedker i Dragør, og sådanne tilnavne kunne dengang hænge ved i mange år.

Leise havde tre søstre og en broder. Denne broder, Dirch Jensen, havde giftet sig til Dragør kro, hvor han sad som vært i mange år.

Hans' og Leises bryllupsforberedelser blev imidlertid afbrudt temmelig drastisk, for 12. maj brændte, som omtalt, hans forældres hus i von Ostensgade, og derved mistede han alt sit tøj og sine ejendele.

Der er bevaret en fortegnelse over disse effekter og deres værdi, og man får her indtrykket af, at han inden branden har været en særdeles velklædt ungersvend:

1 kallemanks*) frakke	22 rdl
1 ditto	12 -
1 klædes frakke	26 -
1 kjole, bukser og vest	38 -
2 klædestrøjer à 10 rdl	20 -
2 veste	7 -
2 par bukser	15 -
1 par kallemanksbukser og trøje	16 -
12 linnedskjorter	12 -
7 uldne ditto	12 -
6 par mellembukser	5 -
2 silketørklæder	2 -
1 paraply	5 -
2 sølvskeer	7 -
1 urbånd og 1 brystnål	4 -

1 oktant	20 -
skindklæder	6 -
køjeklæder	16 -
3 par støvler og 2 par sko	12 -
kort og bøger	
64 rdl i penge	

*) Halv-uldent, atlaskvævet stof med blank overflade, stribet eller blomstermønstret.

Mon ikke det har været den eneste paraply, der fandtes i Dragør på den tid ? Men måske har den været tænkt som en bryllupsgave til Leise.

Nu stod han i hvert fald uden bryllupsklæder, for denne katastrofe skete kun to uger før deres bryllup. Deres nye hjem, som de må have været i gang med at indrette, blev gud ske lov ikke ramt af ilden. De havde lejet sig ind i huset Magstræde 8, der dengang ejedes af skipper Jacob Dirchsen Jans.

Men det må have været hårdt at etablere sig ovenpå en sådan katastrofe.

Tirsdag d. 24. maj fik de kongebrev med tilladelse til at lade sig vie i hjemmet, hvorefter vielsen blev forrettet af pastor Timm torsdag den 26. maj i brudens forældres hjem. Fredag den 27. maj fyldte Leise 22 år. Lørdag den 28. maj fik Hans Jeppesen borgerskab som skipper i København og mandag den 30. maj sejlede han af sted med THOMAS LAWRENCE og den 9 mand store besætning med kurs mod Lissabon og videre.

En travl måned var til ende.

5. november 1842 fødte Leise sin førstefødte - en datter, der fik navnet Ane, opkaldt efter sin oldemor, svenske Ane Knudsdatter. Da hun blev ældre, kaldtes hun Anna, som måske nok var mere moderne i købstæderne dengang.

Note: I første halvdel af 1800-tallet blev det almindeligt i Dragør at løse kongebrev, så vielsen kunne foregå i hjemmet fremfor 2 km væk i Store Magleby kirke, uanset om det hastede eller ej. Det var nærmest et statussymbol og i øvrigt praktisk kun at flytte præsten i stedet for hele bryllupsselskabet.

Huset på hjørnet af Magstræde og Strandgade, hvor de nygifte flyttede ind i 1842.

KAPTAJNEN

I begyndelsen af august var Hans Jeppesen tilbage efter sin første sejlads som kaptajn på de store have. Men det var ikke længe, de nygifte kunne nyde samværet i det lille hjem på hjørnet af Magstræde og Strandgade. Et par uger efter var han atter af sted med THOMAS LAWRENCE med kurs mod Nordsøen og videre.

Således gik det de næste ni år, hvor Hans Jeppesen førte THOMAS LAWRENCE på mange og lange rejser. Det var farter, der gik til Vestindien, Brasilien, Middelhavet, Færøerne og Østersøen med laster af sukker, rom,

kaffe, fisk, frugt, kul og meget mere. Det var ofte vanskelige sejladser, hvor storme, sne, ismasser og mindre havarier gjorde det farligt for både mandskab og skib.

En del af sejladserne var koncentreret om transport af frugtlaster fra Messina til Skt. Petersborg og andre russiske Østersøhavne. Hvert år i december lastede en del skandinaviske skibe appelsiner til det russiske aristokrati. De af sejlede omtrent samtidig, og der udviklede sig nu en regulær kapsejlads, der ikke gav de berømte theklippere noget efter i hårdhed og dramatik. Det gjaldt om at komme først frem med ladningen og dermed sikre sig det sølvtøj, som var udsat som belønning af modtagerne.

Jeppesen deltog ivrigt i disse frugtsejladser, og sølvtøj i familiens eje vidner om, at han sommetider er kommet først. En af hans hårdeste konkurrenter var hans gode ven, kaptajn Hans P. Møller fra Rømø, fører af bramsejlskonnerten SKT. THOMAS, der også ejedes af rederiet Chr. Broberg & Søn. Mange år senere blev dette venskab til slægtskab, idet Hans P. Møllers søn Peter blev Jeppesens første svigersøn, gift med den ældste datter Ane.

I de ni år Hans Jeppesen førte THOMAS LAWRENCE havde han efterhånden alle sine brødre i sin tjeneste. Han startede med at hyre Peder som styrmand og ret hurtigt efter den anden broder, Christian, som kok. Ulykkeligvis omkom Peder på en sejlads i vinteren 1844-45, men da var Christian nået så langt i sin uddannelse, at han kort efter blev styrmand på THOMAS LAWRENCE. I 1847 var Ole blevet gammel nok til at komme ud som skibsdreng, og i 1849 fulgte lillebror Niels efter som dreng for hurtigt at avancere til kok og ungmand på sin storebrors skib.

I disse år blev grundlaget lagt for med tiden at kunne blive ejer af eget skib og måske også selv blive reder engang. Der blev sparet op - og der blev også handlet. For egen regning hjemførte han i 1850 2.500 havannacigarer. Nogle sække kaffe og en balle bomuld af og til kunne vel også give en ekstra skilling.

At sejle for Chr. Brobergs rederi og handelsfirma må i sig selv have været lærerigt. Den dynamiske Broberg spillede en fremtrædende rolle i datidens merkantile liv. Han havde flair for det store vekselspil mellem varers produktion og forbrug. Som pioner i den skandinaviske kaffehandel trådte han i direkte forbindelse med Brasilien, hvorfra kaffen hjembragtes på hans egne skibe. Han var endvidere en af hovedmændene ved Privatbankens

oprettelse og havde æren af at få den ukendte, 28-årige C. F. Tietgen placeret som bankens direktør.

I foråret 1851 afmønstrede H. N. Jeppesen fra THOMAS LAWRENCE og indledte hermed sin lange karriere som skibsreder.

SKIBSREDEREN

I skibsreder H. N. Jeppesens rederivirksomhed har det allerførste skib været hans fars slup CARLSTEEN. Det første større skib, han anskaffede, var bramsejlskonnerten ELISABETH, som var splinterny, idet han selv havde ladet den bygge på et værft i Kalmar. Da den forliste i 1855, erhvervede Jeppesen endnu en nybygning, skonnertbriggen PRIMA. Men det var også den sidste. Herefter var det gamle skibe med en alder på 15-20 år, ja endda helt op til 32 år. Af og til var det fartøjer, købt på auktion som mere eller mindre medtagne havarister, som han lod reparere.

Det virker som om Jeppesen hellere ville være eneejer af et billigere, ældre skib end være ejer af en halvpart eller trediepart i et partsrederi, der ellers var den gængse måde, som Dragørs skibe blev finansieret på. Kun to af skibene i Jeppesens flåde, COQUETTE og ELLERSLIE, er købt af partsrederi, men med H. N. Jeppesen som korresponderende reder.

Alle de øvrige skibe, som det har været muligt at finde oplysninger om, står Jeppesen som eneejer af. Man får imidlertid det indtryk, at svigersønnerne efterhånden tilkøbte sig parter i flere af skibene. Disse familiehandeler er dog ikke opført i skibsregistret.

I de første år, mens flåden kun var på 1-2 skibe, deltog Jeppesen selv i sejladserne, men efterhånden tvang arbejdet med planlægning, korrespondance og regnskaber ham til at blive hjemme på "Elisenborg". Han inddrog så vidt muligt sin familie i sin tjeneste. Først brødrene, senere hans to svogre, Peter Jansen Juncker og Peter Svendsen. Sidenhen fik han god støtte fra sine svigersønner - især den første, Peter Mærsk Møller fra Rømø, værdsatte han højt. Når flåden udvidedes med et nyt skib, blev Peter Møller som regel altid sat på som fører. Jeppesen overdrog også uforbeholdent ansvaret med fragtaftaler til denne svigersøn, når han var på farten, så her

samlede Peter Mærsk Møller de første erfaringer som fundament til sin egen senere rederivirksomhed.

I 1872 var H. N. Jeppesens rederi på sit højeste. Da mønstrede han en flåde på ti skibe. Man kan levende forestille sig den hektiske travlhed, der herskede, når en vinter var til ende og skibene skulle på farten igen. Proviant, mandskab, sejl, fragtaftaler og meget mere skulle være klar, når skibene skulle af sted, og det skulle de jo så hurtigt som muligt for at udnytte den gode sejltid. På få dage kunne de alle være sejlet hjemmefra.

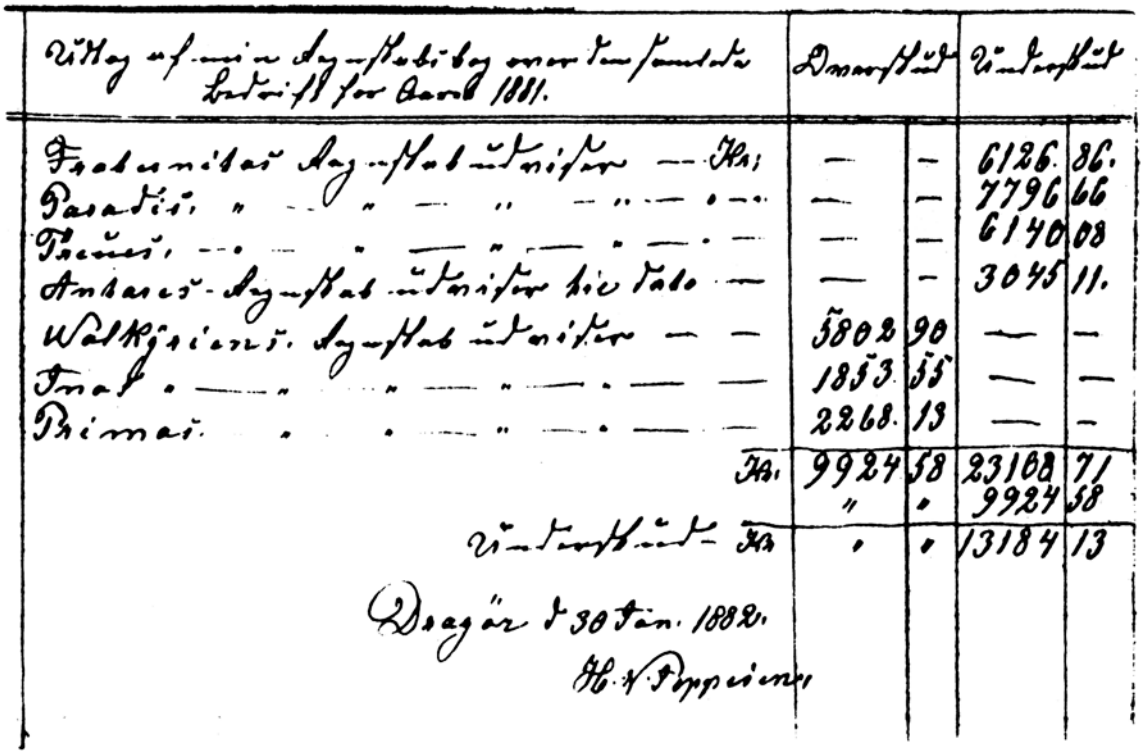
I foråret 1872 afsejlede således FRATERNITAS og PRIMA 15. april med kurs mod Østersøen, og samme dag lettede ELISABETH og INO mod Sverige. Næste dag tog CORA af sted mod Göteborg, 18. april TREUE og 19. april ELLERSLIE også mod svensk havn.

Her mangler ENIGHED, der lige var købt og under reparation, og ANTARES, der først blev erhvervet i maj 1872 - samt ORREST, der var et mindre fartøj, som kun blev brugt til småsejlads i Øresund.

H. N. Jeppesen var igennem det meste af 1870erne Dragørs største skatteyder, hvilket han øjensynlig ikke var lykkelig over. Han klagede flere gange over den store skat, han skulle betale. I 1876 forsøgte han endog at sende klagen videre til amtsrådet, hvilket tilsyneladende ikke hjalp ham.

I januar 1882 sendte han atter en klageskrivelse til kommunen, som gik dels på hans egen pålignede skat, set i forhold til de kolossalt store tab han havde haft i 1881, og dels på den vilkårlige måde andre skibsførere i Dragør blev sat i skat på. Han fremførte her, at skattekommissionen jo var bekendt med, hvilke tab han havde haft på TREUE både for to år siden og for nylig. Af tonen i brevet forstår man, at han var harmfuld. Som dokumentation vedlagde han et udtog af sin "Regnskabsbog over den samlede Bedrift af Aaret 1881". Heraf fremgik det, at fire af skibene havde givet underskud. Kun VALKYRIEN, INO og PRIMA havde sejlet penge hjem, men slet ikke så meget, at det kunne opveje tabet ved de andre skibe. Hans samlede underskud for 1881 var 13.184 kr., og det var mange penge dengang.

Dette kan opfattes som et bevis for, at Dragør var på vej ind i "fattigfirserne", hvor krisen var begyndt at kradse.



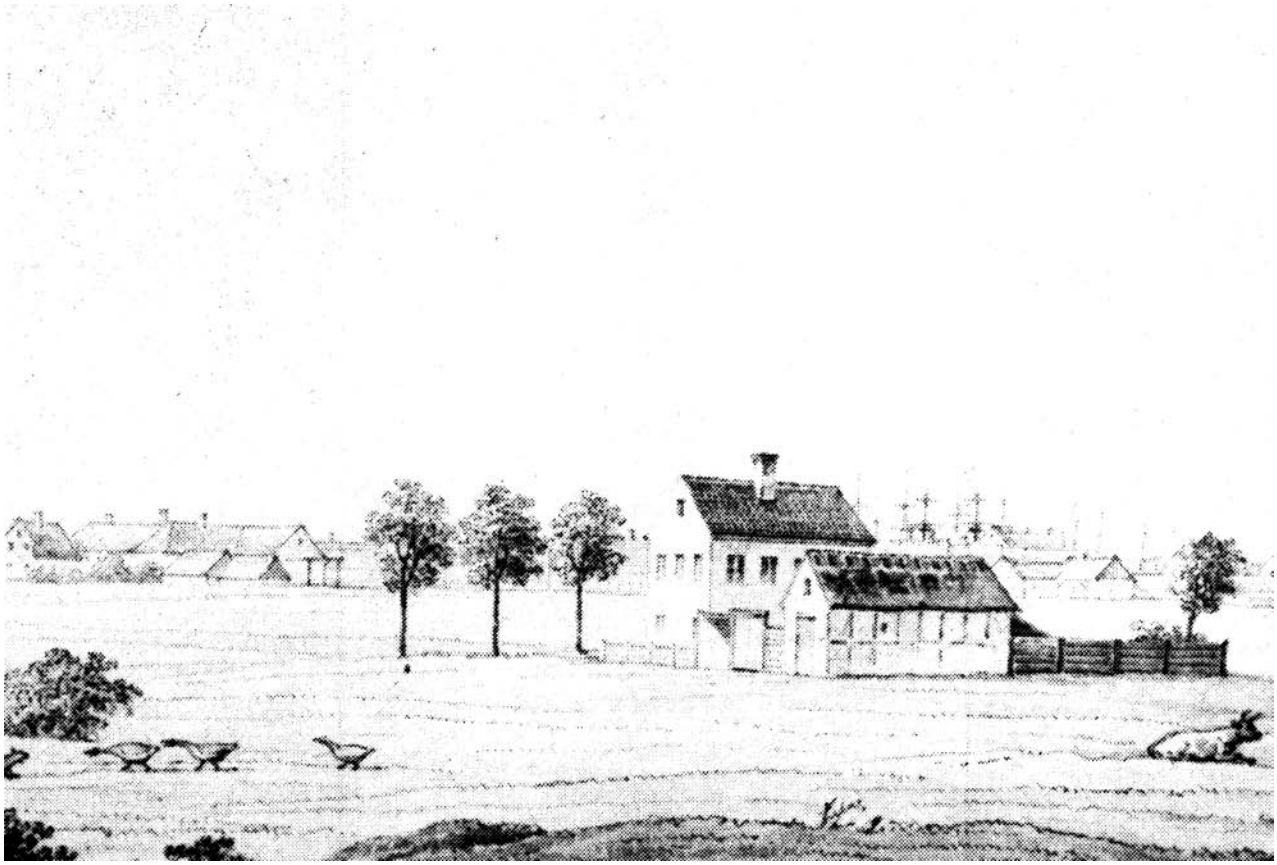
Udtog af min Dagbetjening over den samlede Beretning for Aaret 1881.	Dannerskud		Vindtskud	
Fraternitas Dagskatteister — Kr.	—	—	6126	86
Paradis " " " " "	—	—	7796	66
Treue " " " " "	—	—	6140	08
Antares Dagskatteister kie Tale —	—	—	3045	11
Valkyrien Dagskatteister — —	5802	90	—	—
Frat " " " " — —	1853	55	—	—
Prima " " " " — —	2268	13	—	—
Kr.	9924	58	23108	71
	"	"	9924	58
Vindtskud Kr.	"	"	13184	13

Dagen d. 30 Jan. 1882.
H. N. Jeppesen

Ser man i kommunens skatteliste for 1882, fremgår det, at H. N. Jeppesen var pålignet en årlig skat på 190 kr., hvilket var den næsthøjeste i byen. Året før havde han betalt 230 kr., og i 1875 var hans skatteansættelse toppet med 392 kr. Af 1882-skattelisten fremgår det endvidere, at hans formue udgjorde 149.000 kr., hvilket langt oversteg andre skibsrederes. Næststørste formue havde skibsreder H. D. Præst, som ejede 58.000 kr. De kommunale ligningsmænd har derfor nok følt, at Jeppesen trods alt stadig havde evnen til at yde bidrag til den kriseramte kommunekasse.

Da H. N. Jeppesen døde i 1883 bestod flåden af otte skibe, hvoraf dog skonnerten INO ventede på at blive hugget op. Siden rederivirksomheden kulminerede i 1872 var VALKYRIEN og PARADIS kommet til, CORA og ENIGHED var forliste og ELLERSLIE og ELISABETH hugget op. Rederiet fungerede nogle år i Leise Jeppesens navn, bistået af svigersønnerne. I løbet af de næste år forliste VALKYRIEN, PARADIS og FRATERNITAS, mens PRIMA, TREUE, ANTARES og ORREST blev solgt. I 1887 var der ikke flere af Jeppesens skibe tilbage i familiens eje.

En beskrivelse af de enkelte skibe i H. N. Jeppesens rederi følger i et senere kapitel.



"Elisenborg" med Dragør by i baggrunden.
Tegning ca.1835 af H. G. F. Holm.

FAMILIELIVET

Livet i Dragør var for H. N. Jeppesen centreret om familien og hjemmet. Den førstefødte datter, Ane, så som omtalt dagens lys 1842 i hjemmet i Magstræde 8, og i 1845 kom næste datter, Emma.

I 1847 tillod familiens økonomi, at man anskaffede sig egen bolig. Jeppesen var så forudseende at købe et rummeligt hus med frisk luft og plads omkring. Det var den gamle og dengang forfaldne ejendom "Elisenborg" (nuværende Engvej 2), som i et halvt århundrede havde tilhørt toldvæsenet og været bolig for flere embedsmænd. Købesummen var 1.120 rdl.

Dette hus blev i mange år rammen om et rigt familieliv. Fem små piger kom til, de fire født her. Det var Lise, født 1849 - hun kaldte sig senere Elise. I 1852 blev Marie født til søs om bord på bramsejlskonnerten ELISABETH

Skibsreder Hans Nielsen Jeppesen.

"Leise" Jeppesen, født Leisbeth Jens Hansen Snedker.

ude ved Drogden fyrskib. Derefter kom Mathilde, født 1855, Christine, født 1858 og den sidste, Nicoline, født 1861.

De små piger blev efterhånden alle elever i byens søndre skole, som var indrettet til pigeskole og blev ledet af lærer Giese. Skolen lå kun få skridt fra "Elisenborg". Det ser dog ud, som om de yngre døtre i en periode har fået privat undervisning.

Leise Jeppesen styrede det store hus. Hun vævede også til familiens forbrug. Engang imellem var hun med sin mand ude at sejle på længere rejser. Det fortælles, at hun engang vakte opsigt i Londons gader, iført sin amagerdragt. Da døtrene blev større, fik også de af og til en tur til London med deres far.

Mens pigerne var mindre, blev en del af "Elisenborg" lejet ud. Først var det en skolelærerenke, Johanne Molberg og hendes børn, der boede her. Siden var det styrmand Albert Mathias Riber med familie. Da den ældste datter Ane i 1864 blev gift med skibsfører Peter Mærsk Møller, flyttede de ind i denne del af ejendommen.

Blandt slægtens medlemmer verserer en historie om, at Hans og Leise Jeppesen havde en ko, som græssede ude på byens enge. Hver aften gik de sammen ud og hentede koen hjem til "Elisenborg". De gik så og småsnakkede med dyret, mens Jeppesen viftede fluerne væk med sin høje hat. Hvor meget sandt, der er i den historie, er naturligvis vanskeligt at afgøre, men Dragør Jordkasses regnskabsprotokol viser i al fald, at fra 1868 betalte H. N. Jeppesen for græsning af en ko på byens enge. På dette tidspunkt var der flere småbørn på "Elisenborg". Den yngste datter Nicoline var 7 år og den ældste datter Ane havde 3 børn - en nyfødt samt en dreng på 3 år og en pige på 1 år. Der var rigeligt behov for nymalket mælk.

"Elisenborg" blev efterhånden for trang til den voksende familie. I 1872 lod Jeppesen ejendommen udvide med en søndre tilbygning, hvor der blev indrettet to lejligheder.

I 1873 købte Jeppesen desuden ejendommen for enden af nuværende Stautz Allé, matr. 19a af Store Magleby, som han 1876 supplerede med mere jord, matr. 20c af Store Magleby. Her flyttede Ane og Peter Mærsk Møller ind med deres hastigt voksende familie. På loftet i denne ejendom indrettede Jeppesen sig et sejlmagerværksted for bekvemt at kunne få syet og repareret de mange

sejl. Udlængerne blev brugt til oplæg af grej til skibene. Christine og hendes mand, murermester Hans Stautz, erhvervede ejendommen i 1884 og flyttede dertil fra Bymandsgade i foråret 1885.

Til gengæld fik de andre nygifte bolig på "Elisenborg". I 1880 boede her således Marie og Mathilde med deres ægtefæller, skibsførerne Niels Mørch og Louis Rosenkold. Datteren Emma var i 1865 blevet gift med lodsen Adrian Johnsen, men de havde bosat sig i Strandgade 24.

I 1890 beboedes "Elisenborg" af Leise Jeppesen og datteren Nicoline, gift med skibsfører Jacob Isbrandtsen. Endvidere boede her to af døtrene, der var blevet enker i en ung alder, nemlig Marie Mørch og Emma Johnsen.

Efter Leise Jeppesens død i 1910 blev "Elisenborg" erhvervet af Lise og Carl Borg, der her drev restaurationsvirksomhed i mange år. Ejendommen var i deres slægts besiddelse lige til 1936.

Alle syv døtre kom således til at bo på "Elisenborg" både som børn og som voksne.

Note:

Det er ikke usædvanligt, at kælenavne efterhånden bliver så indarbejdede, at de bliver til døbenavne. Frederik bliver til Frech eller Fritz, Cornelius bliver til Crilles, Johannes bliver til Jan, Katrijn bliver til Trein, den nederlandske form for "lille Marie", Maritje, bliver over plattysk til Marchen, o.s.v.

Formen Leise for Lijsbeth har formentlig været almindelig brugt i sognet, men ikke en eneste er døbt Leise før nogle måneder efter Leise Jeppesens død i maj 1910. Siden er navnet blevet ret almindeligt.

I BYENS TJENESTE

H. N. Jeppesen var fuldt optaget af omsorgen for sin flåde og sin familie. At have omsorg for byens anliggender og deltage i det politiske liv var der ikke så meget overskud til, og så længe han sejlede på langfart var dette udelukket. Men fra midten af 1850erne, hvor Jeppesen næsten udelukkende var hjemme på "Elisenborg" for at varetage sin rederivirksomhed, finder man af og til hans navn i byens protokoller.

I 1854 blev han således valgt til den ene af de tre revisionsmænd, der dengang gennemgik de kommunale regnskaber. Denne post beklædte han i flere perioder.

I 1856 lod han sig opstille til det årlige valg af byforstander, men han blev ikke valgt. Posterne som skolepatron og strandsynsmand hvilede i perioder på hans skuldre.

Sommetider kunne man finde ham ved byforsamlinger, når presserende forhold skulle debatteres og krævede hurtig afstemning blandt borgerne. Således f. eks. i januar 1855, hvor Store Magleby havde anmodet Dragør om at betale en ekstraskat på 300 rdl. årligt, indtil en gæld, stiftet i anledning af Store Magleby kirkes reparation 1854-55, var betalt, hvilket blev anslået til at vare ca. 30 år. Dragørs beboere ville ikke vedkende sig denne skat. 300 rdl. i 30 år var en stor sum at give ud til Store Magleby kirke, især når man ikke havde medbestemmelsesret.

Da tanken om at bygge en kirke i Dragør opstod i 1875, var H. N. Jeppesen med i den første kirkebygningskomité. Her sad fogden og de to byforstandere samt en skibsfører, to skibsredere og tre lodser - en yderst kompetent forsamling, der havde til opgave dels at forhandle med en arkitekt og dels at forestå indsamling af de nødvendige midler til kirkens rejsning. Hertil havde byen givet en byggegrund og 4.000 kr., og skibsreder Jeppesen lovede at bidrage med 1.000 kr.

Denne komité havde i 1879 endnu ikke nået at få indsamlet de tilstrækkelige midler. En pessimisme, grundet i at indtægterne fra søfarten var gået tilbage, fik foged I. P. Schmidt til at opgive tanken om at bygge en kirke, på trods af at priserne på mursten og tømmer var faldet. Han fik her tilslutning af H. N. Jeppesen.

Sagen lå herefter stille i over to år. I maj 1882 tog man fat igen med fornyet optimisme, men nu var Jeppesen trådt ud af komiteen og erstattet med høker Hans Peter Jansen. Man besluttede sig for et mindre ambitiøst projekt med forbillede i Tårbæk kirke, og 26. april 1885 kunne Dragør kirke indvies.

Da Jeppesen trådte ud af kirkebygningskomitéen, havde han endnu ikke indbetalt de 1.000 kr., han havde tilbudt. Han skulle have antydet, "at han paa Grund af sit forandrede Syn paa Sagen og sine forandrede pekuniære Forhold ikke ville kunde vedstaa det af ham tegnede Bidrag". Senere gik det rygte, at han ville indfinde sig med sit bidrag, "naar Tiden syntes ham belejlig". Ved en i juni 1883 afholdt fest til fordel for kirkens opførelse, lagde han ved indgangen et beløb på 200 kr. uden at tilkendegive, om dette var det bidrag, han havde tænkt at give én gang for alle, eller det kun var et bidrag i dagens anledning.

Fire måneder senere døde H. N. Jeppesen uden at have afklaret sit mellemværende med indsamlingskomitéen. Denne henvendte sig derfor i januar 1884 til Leise Jeppesen for at få rede på spørgsmålet, om disse 200 kr. var hendes afdøde mands endelige bidrag. Fra fru Jeppesen kom det svar, at hun da gerne ville støtte kirkesagen, men uden dog at nævne med hvor stor sum. Det har ikke været muligt at efterspore, hvor stort et beløb Leise Jeppesen gav til Dragør kirke.

Det fortælles i familien, at H. N. Jeppesen vist nok havde planer om at skænke kirken et tårnur, men at han ikke nåede det inden sin pludselige død. Måske var det af denne grund, han ville vente med sit bidrag og først komme frem med denne tanke, "naar Tiden syntes ham belejlig".

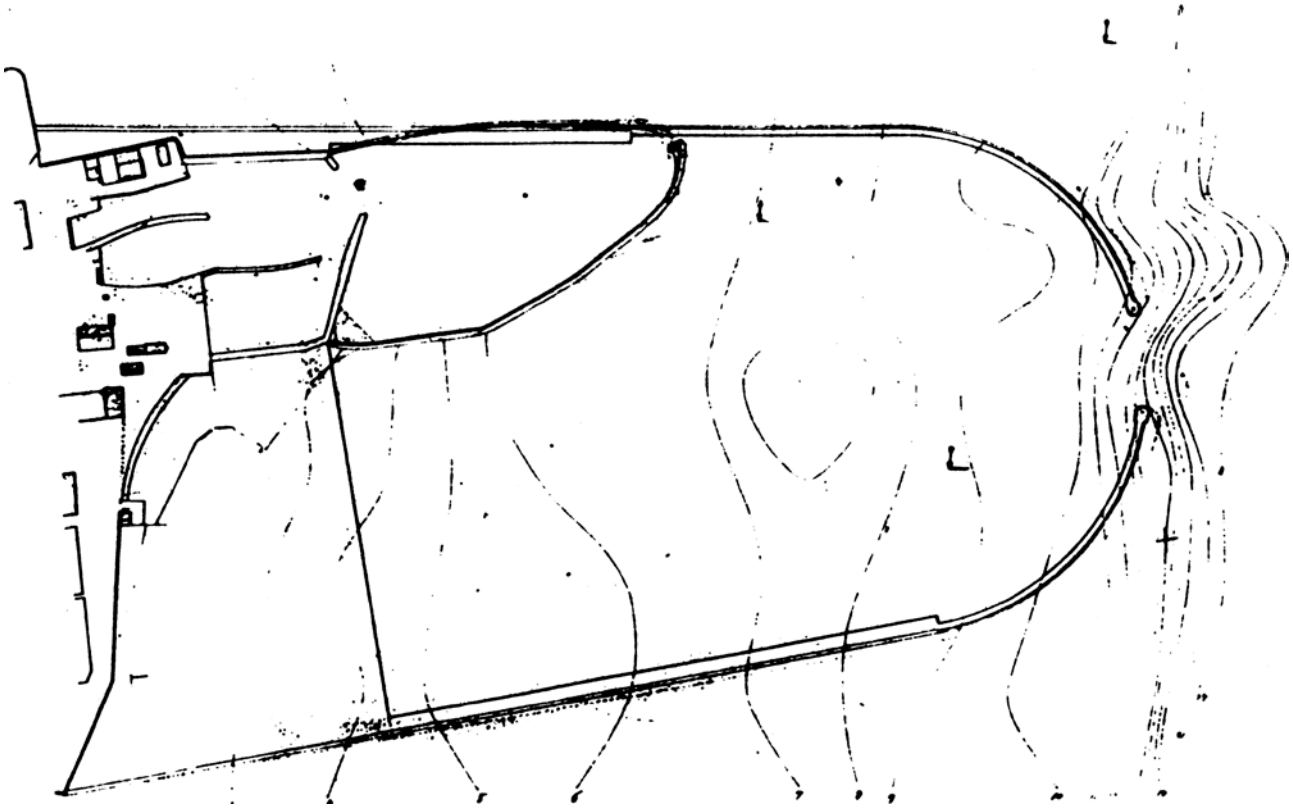
Havnens forhold lå jo helt naturligt H. N. Jeppesen på sinde. Den var blevet udvidet i perioden 1859-62, hvor nordre og søndre mole var blevet forlænget, således at der dannedes en yderhavn, og til sidst blev der med gravemaskine uddybet til 7 fods dybde.

Men havnen fyldtes stadig med tang og mudrede til. Forholdene føltes utilfredsstillende. I begyndelsen af 1875 gik en kreds af skibsførere og skibsredere sammen, primært med det formål at få forbedret havneforholdene. De dannede 20. marts 1875 Dragør Skibsfører- og Skibsreder Forening og blandt initiativtagerne var H. N. Jeppesen, som kom

til at sidde i foreningens bestyrelse indtil 1878. Man mente, at man ved at organisere sig i en forening bedre kunne fremføre sit ønske.

Foreningen anmodede på en ekstraordinær generalforsamling den 9. maj byforstanderskabet om at indkalde til en offentlig byforsamling angående havnens uddybning og forbedring.

Det blev på denne byforsamling besluttet, at byforstanderskabet skulle søge kyndige mænd til at udarbejde en plan for et nyt havneanlæg og give overslag over, hvad det ville koste. Her blev skibsreder H. N. Jeppesen sammen med skibsrederne H. D. Præst, K. Walløe og D. C. Jans "valgte til at være Havnebestyrelsen behjælpelige ved de Forretninger, som mulig maatte fremkomme ved ovenmældte Havneanlægs Udførelse".

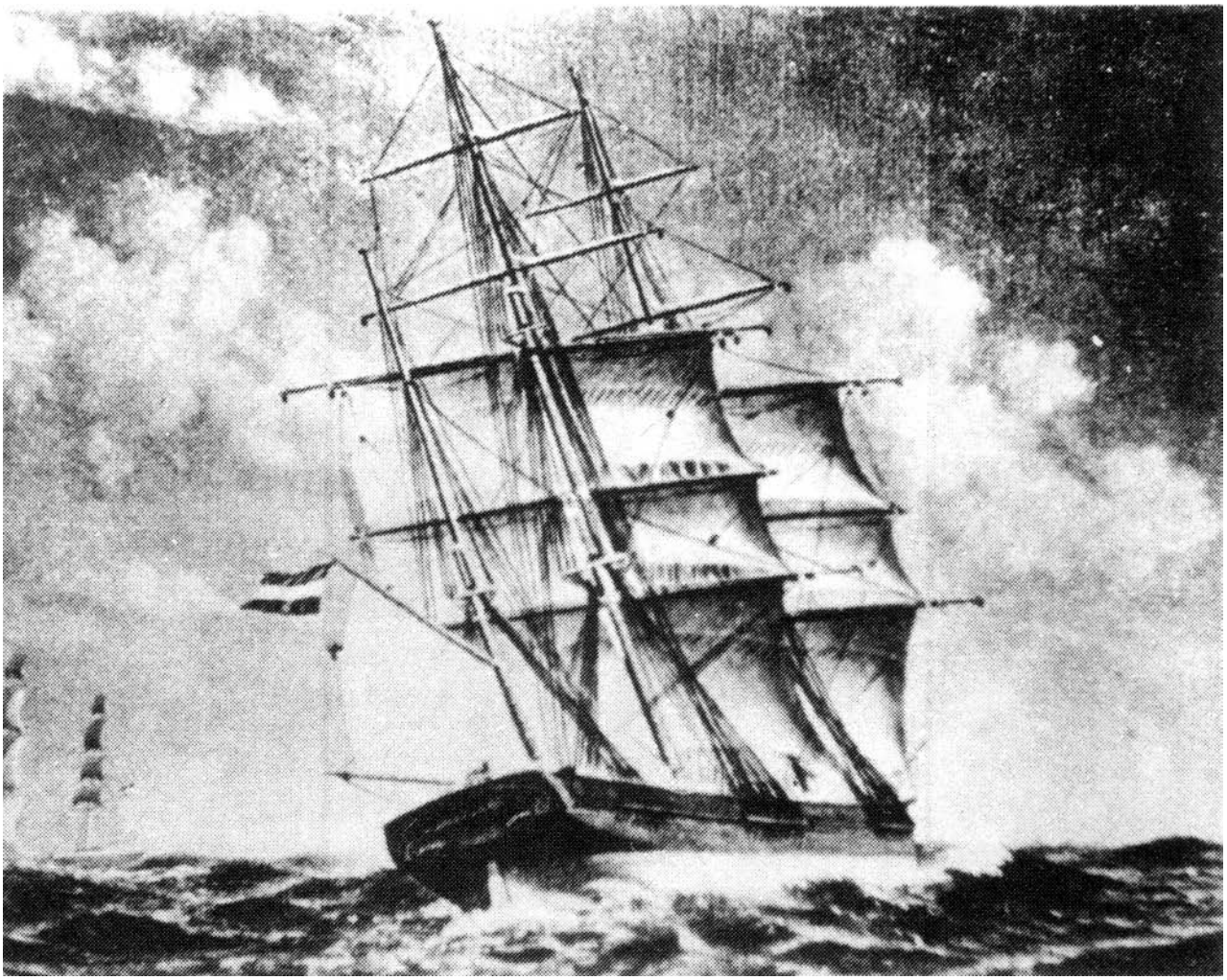


Plan for udvidelse af Dragør havn ud til sejlrenden. 1875.

Man lod en vandbygningsmester, ingeniør F. C. Bohn, udarbejde en plan for en ny havn. Denne havn ville komme til at koste 500.000 kr., men så fik man også et havnebassin, der gik helt ud til sejlrenden og dækkede et areal på 28 tønder land, men kun med en maksimal dybde på 12 fod.

Det var mange penge, flere end byen kunne klare og derfor blev man hurtigt enige om at søge staten om hjælp i denne sag. Man havde tre gode argumenter at fremføre - en sådan havn ville kunne blive tilflugtshavn for skibe i Øresund under ekstreme vejrforhold. Den kunne endvidere være hjemstedshavn for Drogden fyrskib samt desuden vinterleje for hele Dragørs skibsflåde, der ellers for størstepartens vedkommende var henvist til at overvintre i Københavns havn. Byen tilbød selv at investere 100.000 kr. i anlægget, men staten sagde nej.

Det projekt kunne måske være blevet et anlæg, der havde fremtidssikret havnen for den kommende dampskibsfart og måske have afværget eller afbødet den økonomiske nedgangsperiode, byen kom ind i i 1880erne og -90erne. For en mand som H. N. Jeppesen må dette afslag have været en stor skuffelse.



Barken PARADIS.

KATASTROFEN

I efteråret 1883 blev H. N. Jeppesen indhentet af sin skæbne. Ligesom sine brødre skulle han møde sin død i de våde bølger.

Den 8.oktober 1883 blæste en kraftig vind. Barken PARADIS skulle passere Drogden på vej til Østersøen. Kaptajn Carl Borg havde brug for forskellig proviant samt nogle nye sejl og ville ankre op på Dragør red. Jeppesen og sejlmager Lars Jansen Greis sejlede ud med Jeppesens sejljolle DANNEBROG for at levere disse ting. Forinden havde han været omkring hos datteren Lise, for at hun kunne få en frisk hilsen med ud til sin mand. Her fik den seksårige Jacob Martin, Lise og Carl Borgs søn, lov til at tage af sted med bedstefaderen for at hilse på sin far.

Under manøvren for at gå langs siden af PARADIS og fortøje blev jollen fyldt med vand. Mens der blev øset af alle kræfter, fik jollens sprydstage fat i skibets rigning, hvorved den kæntrede. De tre ombordværende druknede i den høje sø og stærke strøm, og Carl Borg ville også være omkommet, hvis ikke hans folk havde forhindret ham i at springe ud og forsøge at redde sin søn.

Den 68-årige Hans Jeppesen og den 35-årige Lars Greis blev fundet et par dage efter. Derimod gik der flere dage inden man fandt drengen. Et rygte om fundet af et opskyllet barnelig på øen Hveen, fik Carl og Lise Borg til at tage derover, og de fik her bekræftet, at det var deres lille søn.

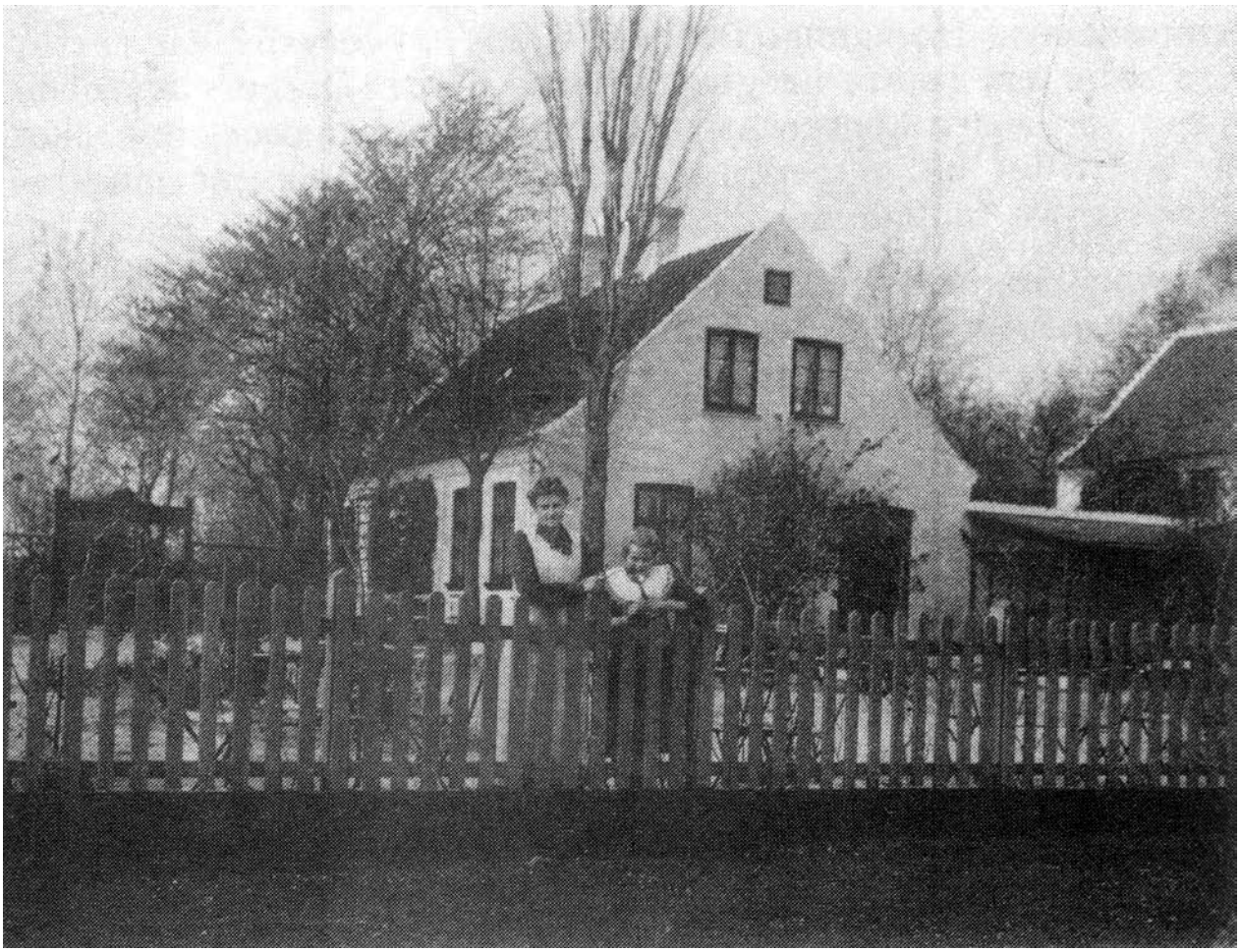
H. N. Jeppesen blev under stor deltagelse begravet søndag den 14. oktober fra hjemmet. Søndagen efter blev hans barnebarn nedsat i den samme grav på Store Magleby kirkegård.

NEDGANGSTIDER

Samtidig med H. N. Jeppesens tragiske død var Dragør så småt ved at blive sejlet agterud. Den nedgangsperiode for Dragørs skibsfart, der satte ind i begyndelsen af 1880erne, skulle efter sigende være forårsaget af den stigende konkurrence fra dampskibene. Dette er imidlertid ikke hele forklaringen, da andre provinsbyer med sejlskibsflåder endnu klarede sig godt. Årsagen var nok snarere, at mange af byens store skibe, som havde tjent gode penge hjem til ejermændene, nu var modne til ophugning. Andre var forsvundet ved forlis. Dragørs anden store skibsreder, Crilles Carlsen Jans, havde i midten af 1870erne mistet otte skibe. I 1877 var han stadig ejer eller medejer af tolv skibe, men sidenhen gik det stærkt tilbage for ham, og han døde som en fattig mand.

Indenfor lodseriet og bjergningsvæsenet mærkedes også en gradvis tilbagegang, som her vitterligt var forårsaget af dampskibenes fremgang. Da hele byens erhvervsliv var rettet mod søfarten, ramte nedgangstiderne hårdt. Dragørs styrende mænd var ældre konservative skibsførere og lodser, som ikke var indstillet på nytænkning og ikke havde øje for maskinalderens nye muligheder.

Der var kun enkelte klartskuende personer, der kunne læse skriften på væggen - at Dragørs rolle som søfartsby var udspillet. Jeppesens svigersøn, Peter Mærsk Møller, var en af dem. Han valgte dels at flytte fra Dragør og dels at satse på dampskibe. En beslutning, der fik vital betydning for denne gren af slægten.



"Elisenborg" set fra Øst i 1907.
Der er indrettet restauration,
og ved stakittet står Nelly Borg og Emma Isbrandtsen.

SVIGERSØNNERNE

H. N. Jeppesens ældste datter, **Ane Hans Jeppesen (1842-1922)**, blev som tidligere omtalt gift 1864 med skibsfører **Peter Mærsk Møller (1836-1927)**, søn af Jeppesens gode ven kaptajn H. P. Møller fra Rømø. Denne svigersøn var i alle årene kaptajn på Jeppesens skibe og hans betroede medarbejder.

Familien boede de første år på "Elisenborg", derefter en kortere periode i Sundbyøster. Da Jeppesen i 1873 købte ejendommen Stautz Alle 1, flyttede Ane og Peter Mærsk Møller ind her. Ejendommen var et dejligt sted for deres efterhånden store børneflok.

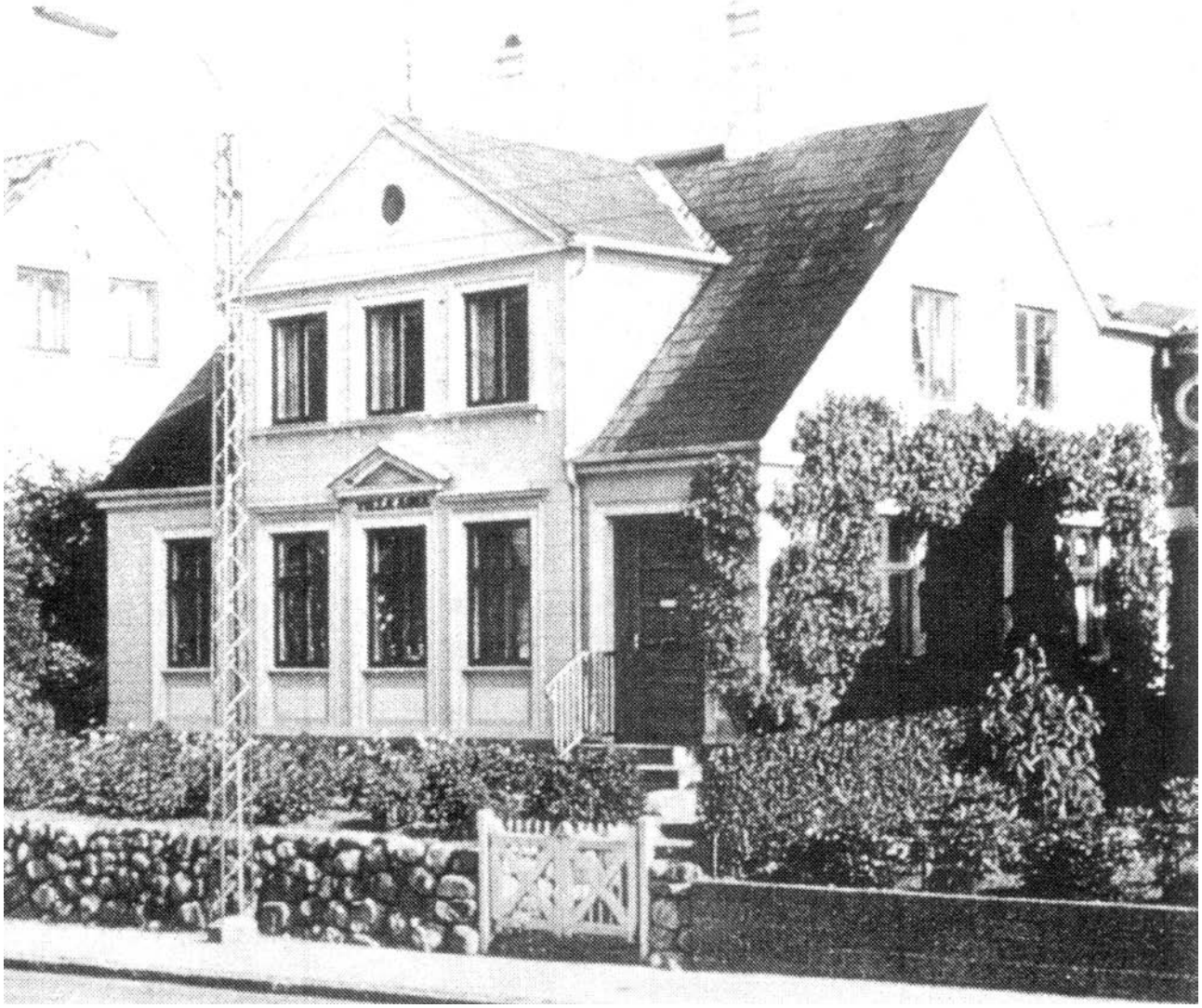
Efter de voldsomme begivenheder i slutningen af året 1883, hvor H. N. Jeppesen druknede og P. M. Møller forliste med VALKYRIEN, følte denne, at Dragør ikke mere var det blivende sted for ham. De dårlige økonomiske tider for Dragør, der så småt havde vist sig i 1870ernes slutning, var nu en kendsgerning. Sejlskibenes tid var ved at være forbi. Byen havde mistet mange skibe ved forlis og andre var ikke bedre værd end at hugge op. Dette gjaldt også Jeppesens flåde. Det måtte blive dampskibene, der i fremtiden skulle satses på.

Peter og Ane tog den store beslutning, at de ville forlade Dragør. I december 1884 flyttede de med deres ti børn til Svendborg. Al deres bagage blev stuvet i en jagt i Dragør havn, men selv rejste de af sted med toget næste dag. Da familien ankom til Svendborg, viste det sig, at jagten var gået fast i isen syd for Sjælland, så de første nætter måtte de sove på gulvet i deres nye hjem på Høje Bøgevej.

Denne ejendom fik navnet "Villa Anna" og blev familien Mærsk Møllers samlingssted, indtil dets sidste beboer, datteren Hulda Mærsk-Møller, døde i 1958.

Da familien var installeret, tog P. M. Møller til England for at læse til engelsk styrmandseksamen. Dette bevirkede, at han måtte begynde i et engelsk dampskib som 2. styrmand, hvilket jo nok har føltes hårdt efter at have været skibsfører i henved 25 år. Senere fik han dog et lille dampskib at føre, og her blev han bekræftet i sin plan om at gå fra sejl til damp.

Hjemme i Svendborg igen stiftede P. M. Møller i 1886 et dampskibsselskab ved navn "Laura", som erhvervede en mindre damper, der også fik navnet LAURA. I 1904 dannede han, sammen med sin søn A. P. Møller, dampskibsselskabet "Svendborg" med sig selv som korresponderende reder. Selskabet blev ledet fra "Villa Anna", og Hulda Mærsk-Møller stod for bogholderiet.



"Villa Anna" i Svendborg - familien Mærsk-Møllers hjem siden 1884.

1912 stiftede A. P. Møller "Dampskibsselskabet af 1912" og lagde dermed grunden til det nu så vidtspændende rederi "A. P. Møller", der i dag ledes af A. P. Møllers søn, skibsreder Arnold Mærsk Mc-Kinney Møller.

Anna og Peter Mærsk Møller fik 12 børn, der, på nær 2, alle er født i Dragør:

Hans Peter Møller (1865-1874).

Mary Christine Eleonora Mærsk-Møller (1867-1941), ugift.

Alexandra Cathrine Mærsk-Møller (1868-1953), ugift.

Hans Niels Jeppesen Møller (1869-1869).

Hulda Nicoline Mærsk-Møller (1871-1958), ugift.

Petria Angelica Mærsk-Møller (1872-1952), født på Rømø, gift med amtsfuldmægtig Lars Andersen.

Hans Nielsen Jeppesen Mærsk-Møller (1873-1956), født i Sundbyøster, kaptajn i broderens rederi, gift med Ingeborg Torst.

Oluf Hans Peter Mærsk-Møller (1874-1966), chefinspektør i broderens rederi, gift med Emilie Jensen.

Arnold Peter Møller (1876-1965), grundlægger af rederiet "A.P.Møller", gift med Chastine Estelle Mc-Kinney.

Elisabeth Kirstine Mærsk-Møller (1877-1926), ugift.

Anna Marie Caroline Mærsk-Møller (1881-1947), gift med Vilhelm Knudsen.

Johannes Peter Mærsk-Møller (1883-1962), overingeniør, gift med Hertha Jægermann.

Mange medlemmer af familien tog navneændring fra Møller til Mærsk-Møller i 1911.

Emma Hans Jeppesen (1845-1929) giftede sig 1865 med **Adrian Hans Johnsen (1840-1880)**, søn af lods Hans Adrian Johnsen og hustru Christine Marie Friis, Chr. Mølstedsgade 19. Emma og Adrian Johnsen bosatte sig i Strandgade 24 i Dragør.

Adrian Johnsen var lods ved Dragør Lodseri og ud af en gammel lodsslægt. Under krigen 1864 gjorde han tjeneste som kvartermester på hjuldampskibet SLESVIG, der var kongeskib, men under krigsudrustning fra marts til september 1864. Han var blevet ekstralods i 1862, reservelods i 1873 og fastlods i 1878.

Adrian Johnsen døde i en forholdsvis ung alder efter en længerevarende nyresygdom. Ved hans død gav lodsinspektør Gandil ham følgende karakteristik: "Han har været et flinkt Menneske og altid samvittighedsfuldt røgtet sit Kald saa længe hans Helbred tillod ham det". Hans efterladte enke fik 400 kr. årligt i pension.

Emma og Adrian Johnsen fik syv børn:

Hans Adrian Johnsen (1866-1913), stationsforstander i Ry, gift med Johanne Hoff.

Harald Peter Johnsen (1868-1868)

Mary Elisabeth Johnsen (1870-1931), gift med restauratør Hans Aagesen.

Harald Peter Johnsen (1872-1932), maskinmester, gift med Luise Doris Bruns.

Adrian Emilius Johnsen (1874-1879)

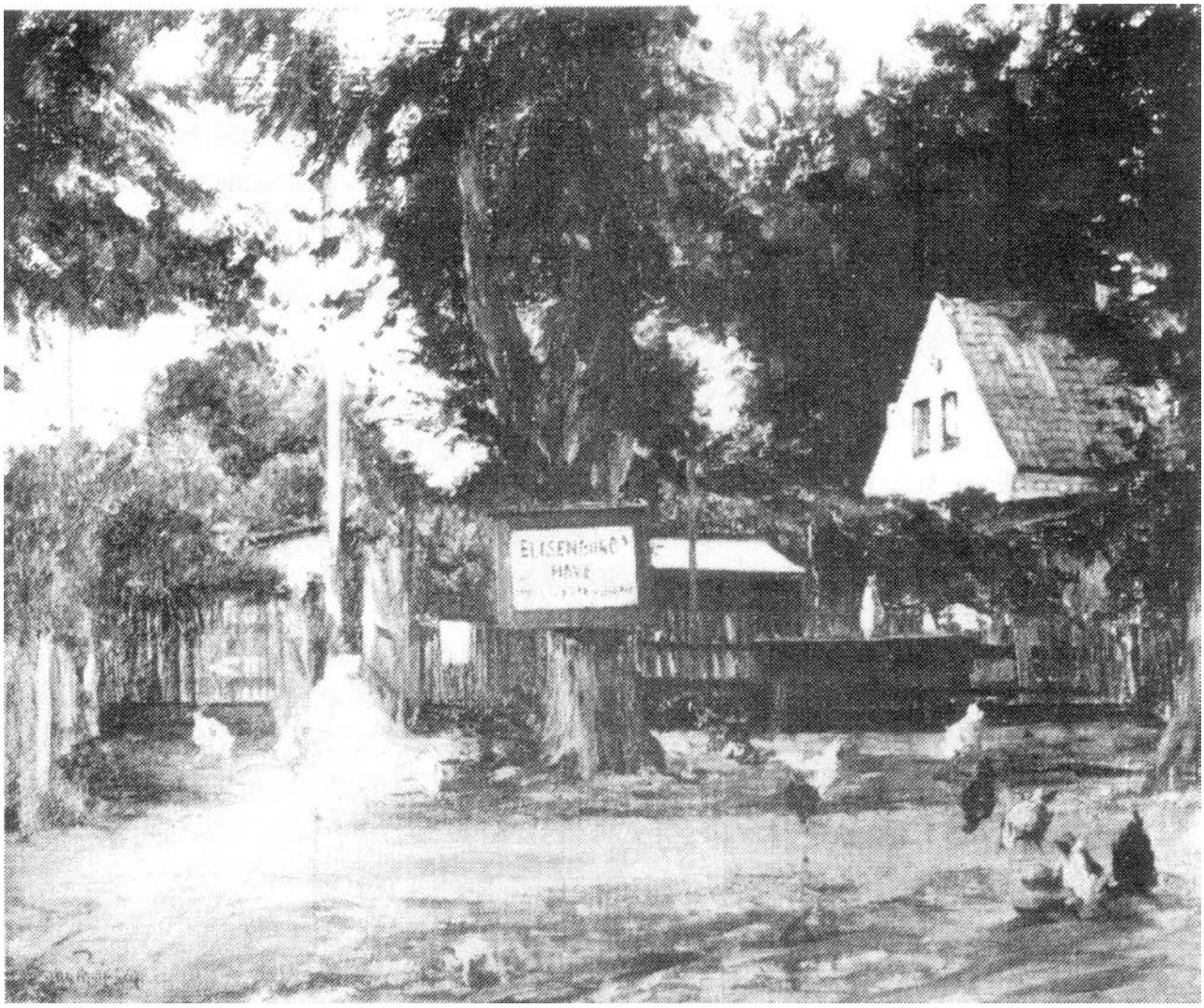
John Christian Johnsen (1876-1895), sømand, omkom ved forlis på Kinakysten.

Jens Theodor Johnsen (1877-1956), hovmester, gift med Jenny Kathrine Gertrude Greisen fra Dragør.

Lise Hans Jeppesen (1849-1920) giftede sig 1872 med skibsfører **Carl Jacobsen Borg (1849-1915)**, søn af lods Jacob Jensen Borg og hustru Ane Carl Bertelsen, Slippen 4 i Dragør.

Carl Borg var uddannet som styrmand og fik i 1872 skibsførerbevis. Han korn til at føre tre af sin svigerfars skibe - TREUE, ENIGHED og PARADIS, de to sidste forliste han med. I 1887 købte han for egen regning barken ORION, som han selv førte, indtil han i 1898 solgte den igen. Herefter var han en kort tid fører af et dampskib ARLA.

I 1900 sagde Carl Borg farvel til livet på søen og blev forpagter af Dragør ny Kro, som han drev til 1905. Herefter etablerede han en restaurationsvirksomhed på "Elisenborg" i sin kones barndomshjem.



"Elisenborg" set fra Kastanie Allé.
Maleri af Sally Phillipsen ca.1920, i Dragør kommunes eje.

Ved Leise Jeppesens død i 1910 overtog han ejendommen og fortsatte lige til sin død i 1915 med at være restauratør her.

Lise og Carl Borg fik ni børn:

Hans Jeppesen Borg (1872-1906), styrmand og skibsfører på Kinakysten, døde om bord på en kinesisk djunke på vej fra Kina til San Francisco.

Anna Caroline Jacobine Borg (1874-1955), ugift, boede Skipperstræde 3.

Jacob Martin Borg (1877-1883), omkom sammen med sin bedstefar, H. N. Jeppesen, ved drukneulykken 8. oktober 1883, da Jeppesens sejljolle kæntrede i forsøg på at anløbe barken PARADIS, der med Carl Borg som kaptajn var ankret op udfor Dragør.

Carl Louis Borg (1880-1959) begyndte som sømand, men blev snart restauratør og drev "Elisenborg" til 1936, hvor han overtog restauranten "Asiaten" på Christianshavn. Han var gift første gang med Marchen Jansen og anden gang med Johanne Steffensen.

Nelly Nielsine Borg (1882-1883).

Martin Jakob Borg (1885-1957), maskinarbejder, restauratør på Dragør Sydstrand, brandmand, gift med Edith Hansine Margrethe Petersen.

Adrian Johnsen Borg (1887-1888).

Elise Nelly Nielsine Borg (1890-1967), kaldet Nelly, gift med lodsformand Peter Hansen Taarnby, bopæl Søgade 2.

Adrian Johnsen Borg (1893-1962), tømrer og tjener, gift med Johanne Pedersen.

Marie Hans Jeppesen (1852-1939) blev gift 1872 med styrmand, senere skibsfører **Niels Jansen Mørch (1849-1885)**, søn af lods Jan Bertelsen Mørch og hustru Marchen Niels Kromann, Zytfensgade 6 i Dragør.

Niels Mørch havde fået styrmandsuddannelse og fik i 1873 skibsførerbevis. Fra 1876 var han fører af Jeppesens bark TREUE, og med dette skib sejlede han lige til sin død i 1885. Han omkom ved en kulosforgiftning om bord på TREUE, mens skibet lå i Londons havn. Han blev bragt hjem i en tilloddet zinkkiste og begravet på Store Magleby kirkegård.

Efter Jeppesens død havde han, sammen med sin svoger P. M. Møller, i 1884 købt skonnertbriggen PRIMA af svigermoderen.

Marie og Niels Mørch fik ingen børn. Hun boede i sin lange enkestand først hos sin mor på "Elisenborg" og senere, da familien Borg rykkede ind her og lavede restauration, flyttede hun til ejendommen "Solhjem", Vestgrønningen 29. Her boede hun til sin død sammen med søsteren Nicoline, der også var enke.

Efter Marie Mørchs død blev der af boets midler købt et kors til Dragør kirke. Det er opstillet på alteret og bærer inskriptionen: "Skænket af Enkefru Marie Mørch født Jeppesen til Dragør Kirke 1939".

Mathilde Petrine Hans Jeppesen (1855-1898) blev gift 1875 med skibsfører **Louis Oscar Vilhelm Danneskjold Sørensen Rosenkold (1852-1896)**, søn af høker Ole Sørensen Rosenkold og hustru Wilhelmine Tofte, Slippen 3 i Dragør. Louis Rosenkold var født i Rønne, hvor hans far da var gæstgiver. Faderen antog navnet Rosenkold omkring flytningen til Dragør.

Louis Rosenkold havde fået en styrmandsuddannelse og fik skibsførerbevis i 1876. Som svigersøn af H. N. Jeppesen fik han et skib at føre. Først var det skonnerten INO og i 1877 skonnerten FRATERNITAS. Dette skib erhvervede han for egen regning efter Jeppesens død, hvor rederiet efterhånden afvikledes. Lykken var dog ikke med ham, for FRATERNITAS forliste allerede i 1885. Han havde også personlige problemer og valgte at gå i land og ernære sig ved løst arbejde. Fra 1892 ejede Mathilde og Louis Rosenkold huset von Ostensgade 7, men han var, da han døde i 1896, bosiddende i Prinsessegade på Christianshavn, mens hustruen fortsat boede i Dragør.

Mathilde og Louis Rosenkold fik fire børn, hvoraf to var tvillinger:

Olga Elisabeth Rosenkold (1876-1944), kjoletilskærer, gift med sin fætter, revisor Aksel Rosenkold.

Elisabeth Ludovika Kathrine Rosenkold (1878-1937) gift med lærer Rolf Biilmann.

Hans Christian Nicolaj Rosenkold (1878-1953), skibstømrer hos B&W, gift med Marchen Nielsine Mørch, der var en niece til skibsfører Niels Mørch.

Louise Mathilde Rosenkold (1880-1880).

Christine Olivia Hans Jeppesen (1858-1940) blev gift 1881 med murer **Hans Ferdinand Stautz (1855-1936)**. Han var den eneste af svigersønnerne, som ikke havde en maritim uddannelse. Christine havde to tilbedere, en kapellan og en murer. Jeppesen blev træt af at have dem begge rendende, og tvang hende til at vælge.

Han stammede fra Drostrup ved Vejen og var kommet til Dragør som murersvend hos murermester Rasmus Guldborg, som da også var forlover ved hans bryllup. Guldborg var murermester på Dragørs nye kirke, og det siges, at den unge Stautz bl.a. har muret det høje gavlvindue i kirkens vestende. Hans Stautz har opført en del villaer i Dragør, men noget overblik over hans arbejder som selvstændig murermester findes ikke, eftersom hans efterladte papirer blev båret ud på græsplænen i 1936 og brændt. Da han var bosat i Store Magleby kommune, havde han svært ved at få kommunale opgaver i Dragør. Han gik derfor senere i kompagni med sin søn, Adrian Stautz, der blev murermester i Dragør, og sammen har de omkring 1920 bygget "Den grå skole" i Dragør.

Christine og Hans Stautz i haven til deres ejendom, nuværende Stautz Allé 1. Optaget ca.1920.

Efter H. N. Jeppesens død købte Stautz ejendommen på nuværende Stautz Allé 1 og kom ufrivilligt til at lægge navn til alléen fra gården op til Kirkevej, da Store Magleby kommune senere navngav vejene på Kirkevejs sydside.
Vejen har eksisteret fra før 1814. Stuehuset havde stadig haft lerstampede gulve, da familien Møller boede der, så der blev straks ved overtagelsen sat håndværkere på for at få lagt bræddegulve. Christine insisterede imidlertid på at flytte ind på sin fødselsdag i marts 1885, medbringende en seks måneder gammel søn, uanset at der da kun var gulv i eet værelse.
Hans Stautz købte en lille skibspart af sin svigermor for at opfylde optagelsesbetingelserne til skipperforeningen og dermed få bedre muligheder for at træffe potentielle kunder.
I 1889 fik han udstedt søfartsbog, og sejlede som skibstømmermand med bark ORION sept. til dec. 1889 og samme 1891. Der var dengang ikke så meget murerarbejde på den årstid.

Christine og Hans Stautz fik ni børn:

Elisabeth Ottilie Stautz (1882-1967), gift med urtekræmmer Emil William Tønnesen, søn af skibsfører Jens Jacob Tønnesen fra Dragør.

Hans Jeppesen Stautz (1884-1943) maskinmester, gift første gang med Emmy Theresia Svane og anden gang med Trejn Jensen.

Heinrich Harald Stautz (1886-1907), maskinist, omkom i København ved at blive påkørt af et par løbske heste.

Adrian Johnsen Stautz (1888-1952), murermester i Dragør, gift med Agnes Wilhelmine Wieder, datter af fabrikant Wilhelm Wieder.

Niels Carl Stautz (1890-1893).

Otto Emil Stautz (1891-1960) handelsuddannet, ansat i forskellige større virksomheder, gift med Anna Frieda Kalisch.

Niels Stautz (1893-1985) kemigraf, gift med Ebba Schlütter Sørensen.

Jacob Stautz (1896-1969) direktør for Middelfart Bank, gift med Agnes Betty Dyrhaug.

Carl Peter Stautz (1900-1961) snedker, gift med Anna Elisabeth Petersen fra "Aldershvile", Kirkevej 129.

Nicoline Jensine Hans Jeppesen (1861-1929) var den yngste datter. Hun blev gift i 1889 med skibsfører **Jacob Cornelius Isbrandtsen (1861-1894)**, søn af skipper Cornelius Isbrandtsen og hustru Johanne Palm Theisen, der boede Vognmandsgade 2 på hjørnet af Vestgrønningen.

Da Jacob Isbrandtsen først kom ind i familien efter H. N. Jeppesens død, fik han ikke som nogle af de andre svogre et af svigerfaders skibe at føre. Fem dage før sit bryllup med Nicoline erhvervede han imidlertid selv et skib, barken SIR JOHN FRANKLIN. Den blev købt af et partsrederi, hvor han havde 10/24 parter, hans søster Grethe Christophersen 10/24, bager Heinrich Westphal 1/24 og lods Svend Bacher 1/24. Endvidere var svogeren Carl Borg korresponderende reder og havde 2/24 parter i barken. Med dette skib sejlede Jacob Isbrandtsen på de traditionelle ruter - tømmer fra Østersøen og kul fra England. Men fragtraterne var lave og et dyrt havari i 1893 gjorde ikke økonomien bedre. I januar 1894 døde Jacob Isbrandtsen af lungebetændelse, og SIR JOHN FRANKLIN, der lå i vinterleje i Limhamn, blev den følgende sommer solgt til Sverige.

Nicoline Isbrandtsen var dermed blevet enke med tre små børn i alderen ½ til 4 år. Den ældste søn Cornelius kom som stor dreng til familien i Svendborg og tog her præliminæreksamen. De tre børn udvandrede som voksne til U.S.A., hvor der i dag findes en stor efterslægt.

Nicoline fik ligesom sin søster Marie en lang enkestand, og de holdt da også meget sammen. Fra 1905 boede de begge på "Solhjem", Vestgrønningen 29.

Nicoline og Jacob Isbrandtsen fik tre børn:

Cornelius Isbrandtsen (1890-1940) fik handelsuddannelse, kom i fætteren A. P. Møllers rederi og rejste herfra til New York til broderen Hans Isbrandtsens rederi, hvor han blev vicedirektør. Han var gift med Valborg Hostrup, der stammede fra Fredericia.

Hans Julius Isbrandtsen (1891-1953) kaldte sig Hans Jeppesen Isbrandtsen uden dog at tage navneforandring. Kom i handelslære hos købmand G. W. Møller i Chr. Mølstedsgade 17, senere uddannet i rederiet C. K. Hansen og i udenlandske firmaer. Rejste 1915 til U.S.A. for en københavnsk skibsreder. Efter 1. verdenskrig dannede han et rederi sammen med A. P. Møller.

Senere etablerede han sit eget rederi "Isbrandtsen Company", hvis skib FLYING ENTERPRISE blev verdensberømt i forbindelse med dets forlis januar 1952. Hans Isbrandtsen døde på en forretningsrejse på Wake Island i Stillehavet og blev begravet på Dragør kirkegård.

Emma Mathilde Isbrandtsen (1893-1974) var i en årrække ansat i Amagerbanken, men udvandrede siden til U.S.A. sammen med sin mand Carl Johannes Høegstedt, der var født i Svendborg og blev ansat i Hans Isbrandtsens rederi.

EFTERSKRIFT

Denne beretning har bevæget sig gennem 5-6 generationer af skibsreder H. N. Jeppesens for- og efterslægt. En spændvidde i tid på næsten to hundrede år.

Ser man på den slægtslinie - eller "stamrække" som det hedder i det genealogiske fagsprog - som går fra svenske Ane Knudsdatter, der kom til Dragør i 1790erne og døde 1832 i Dragørs fattighus, over hendes søn sømand Niels Jeppesen Taarnby og sønnesøn skibsreder Hans N. Jeppesen til dennes datter Ane gift Møller og videre til hendes søn skibsreder A. P. Møller og sønnesøn skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller, som i dag er leder af en verdensomspændende virksomhed, præsenteres man gennem disse 6 generationer for en social opstigning, der går fra den dybeste fattigdom til den højeste rigdom - en rigdom, som er skabt gennem generationers nøjsomhed, flid og dygtighed.

På en måde også et eventyr.

SKIBENE

H. N. Jeppesens rederivirksomhed begyndte i 1851. Det første skib, han havde rådighed over, var hans afdøde fars slup **CARLSTEEN** på 3½ læst, som han endnu i 1859 sejlede med.

I løbet af 1851-52 lod han imidlertid i Kalmar bygge en bramsejlskonnert på 59 læster. Den fik navnet **ELISABETH**, opkaldt efter hustruen, der var døbt Leisbeth, men lige så ofte kaldtes Elisabeth eller Leise.

Leise var, på trods af at hun var højgravid, med på skibets jomfrurejse fra værftet i Sverige. Turen må have varet længere end beregnet, eller også kom barnet tidligere end ventet - i hvert fald nedkom Leise den 30. april 1852 udfor Drogden fyrskib med sin fjerde datter, der fik navnet Marie. Jordemoderen måtte hentes ud til skibet, som havde kastet anker ved fyrskibet. Dagen efter kunne Berlingske Tidende meddele, at Hans Nielsen Jeppesen og hustru var ankommet fra Kalmar med deres nye skonnert, men havde dog intet at meddele om den nytilkomne passager.

En halv snes dage senere udklarerede Jeppesen med kurs mod Middelhavet. Han førte selv skibet og brødrene Ole og Christian var med som henholdsvis bådsmand og styrmand.

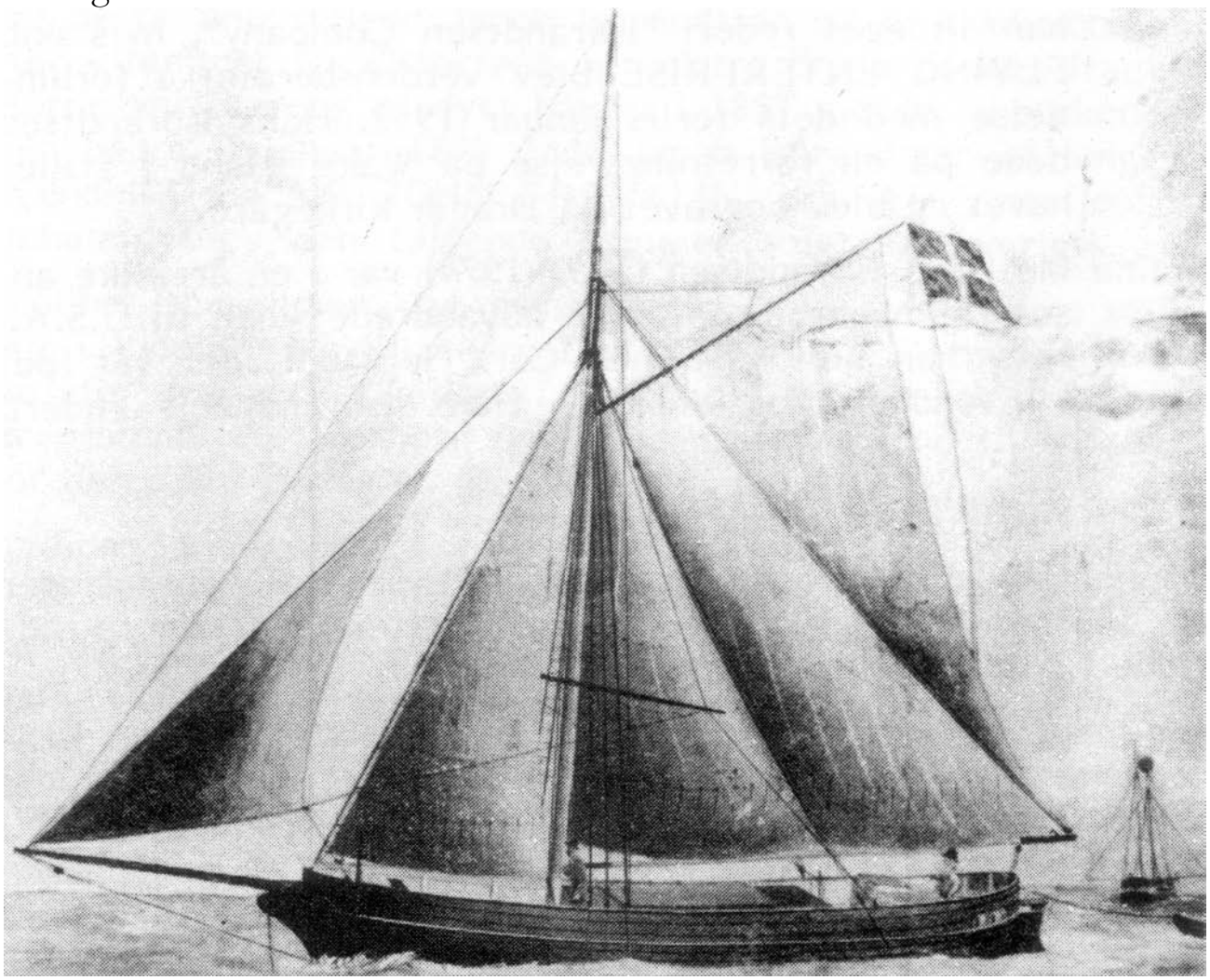
Jeppesen førte ELISABETH indtil sommeren 1854, hvor den hjemkom fra Holland og Østersøen. Skibets fart indtil det forliste i Atlanterhavet 1855 har ikke kunnet spores.

I efteråret 1855 erhvervede H. N. Jeppesen skonnertbriggen **PRIMA** på 62 læster. Den var ligesom ELISABETH en nybygning og ligeledes bygget i Kalmar. Han var i de første år selv fører af den - dog ind imellem afløst af andre skippere - indtil omkring 1862, hvor Peter Mærsk Møller, hans tilkommende svigersøn, blev kaptajn på den. Efter 1865 førtes PRIMA i de følgende år af mange forskellige Dragør-skippere - Cornelius Isbrandtsen, Peter Stephensen, Chr. Bothmann, Rasmus Wærling, Theodor Westphal, Lars Pedersen Malm og Hans Chr. Holm.

PRIMA sejlede hovedsagelig mellem England og Østersøen. Efter Jeppesens død solgte enken i april 1884 skibet til to af sine svigersønner, Peter M.

Møller og Niels Mørch, med halvdelen til hver og med P. M. Møller som reder. Men allerede tre år senere afhændede de skibet til kaptajn P. Wulff fra København, som kun ejede det i 3/4 år, idet det forliste udfor Öland på en rejse fra Söderhamn til København.

Det næste skib - købt i 1856 i fællesskab med kaptajn Isbrandt Raagaard - var skonnerten **COQUETTE** på 63½ læst. Skibet blev ført af Raagaard med Jeppesens broder Niels som styrmand.
På en sejlads til Kronstadt og videre i Østersøen i efteråret 1856 omkom Niels. I foråret 1861 forliste COQUETTE ved Læsø og blev af stormen slået til vrag.



Sluppen ORREST fik øgenavnet "Punchebollen" p.gr. af sin buttede form.
Usigneret tegning, Dragør Museum.

Sluppen **ORREST** var bygget af eg og stammede fra Sverige. H. N. Jeppesen købte den i januar 1861 som vrag ved en auktion. Den var på 10 læster, var spidsgattet med glat stævn og fik kælenavnet "Punchebollen" på grund af sin buttede form.

ORREST blev benyttet til småsejlads i Øresund og har sandsynligvis erstattet sluppen CARLSTEEN. Den sejlede med kalk fra Fakse og tørv fra Humlebæk. Af og til deltog den i bjergningsassistancer - i april 1862 var Jeppesen selv ude med den ved en bjergning.

Men ellers blev ORREST hovedsagelig ført af sætteskipper Peter Svendsen, som var gift med Jeppesens søster Ehm.

I 1887 solgte Leise Jeppesen ORREST til skibstømrer Andreas Jensen og hans søn Palm Andreas Jensen fra Dragør.

Skonnertbriggen **FRATERNITAS** på 64 læster købte Jeppesen i december 1861. Skibet var bygget i 1847 i Sverige. I Jeppesens tjeneste sejlede det hovedsagelig med tømmer fra Sverige og med kul fra England. Dragør-skipperne Claus Jensen Bødker, Wilh. H. Wulff og Peter P. Stephensen har i perioder sejlet med den, men 1877-78 og efter 1880 blev FRATERNITAS ført af Jeppesens svigersøn Louis Rosenkold, og det blev da også ham, der i maj 1884 købte det af Leise Jeppesen, da rederiet stod for afvikling.

Louis Rosenkold førte selv FRATERNITAS, men var i oktober 1885 blevet afløst af kaptajn Peter Emil Sørvin. En måned senere strandede skibet med en ladning planker ved mundingen af Thursofloden i Skotland. Besætningen på seks mand blev bjerget og vraget blev solgt for 87 pund.

Briggen **ELISABETH**, der var bygget i England 1841, blev i april 1863 købt af H. N. Jeppesen for 3.335 rdl. Skibet var på 76 læster. Det var da svenskejet, hed CARL MARTIN og var stærkt beskadiget efter havari, men Jeppesen lod det reparere og omdøbe til ELISABETH.

Det blev Jeppesens svoger, Peter Jansen Juncker, som de første fem år blev fører af denne brig, ofte på lange rejser til Nord- og Mellemamerika.

Senere førere var P. C. Lassen fra Rømø, Peter Stephensen, Jens Peter Magleby og Peter Holte fra Dragør. ELISABETH blev ophugget i Dragør i 1882.

ELLERSLIE var en bark på 107½ læst. Den var bygget i England 1840, kom 1863 i havsnød i dansk farvand, men blev bjerget og solgt på auktion til et partsrederi i Dragør med H. N. Jeppesen som korresponderende reder. Han var ejer af 1/5 part ligesom de 4 andre - skipper Peter P. Schmidt, lods Henrich Carl Bertelsen, lods Cornelius Henrich Palm og skibsreder Ludvig Fr. Arnesen. Købesummen var 161 pund.

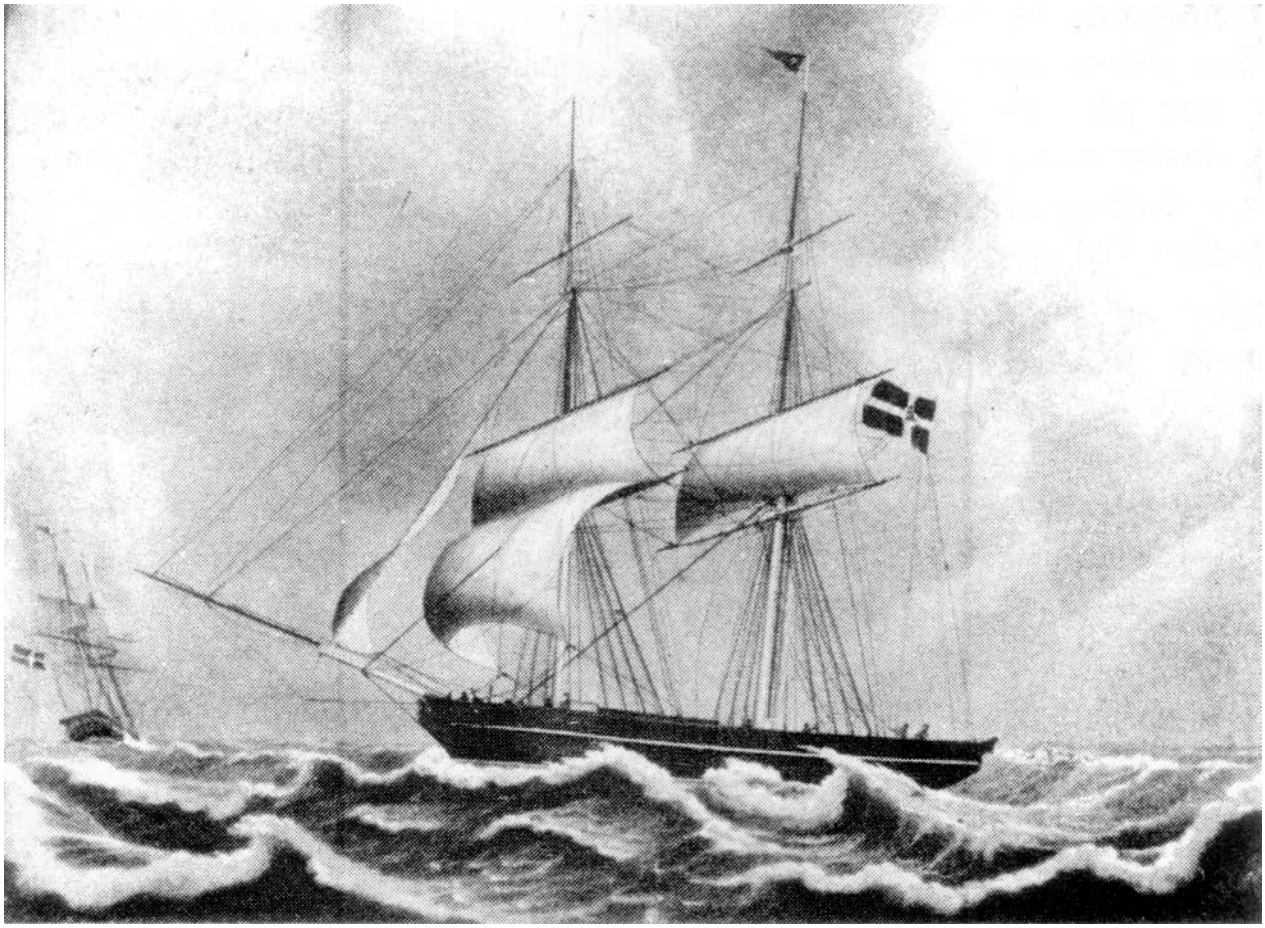
Den blev i alle årene ført af kaptajn Peter Holte fra Dragør og sejlede hovedsagelig mellem Østersøen og England.

En januardag 1867 havarerede skibet med en ladning havre udfor Skotland. Peter Holte og besætningen reddede sig ind til Newcastle. Skibet blev imidlertid senere bjerget og sejlede endnu i mange år for Jeppesens rederi, indtil det i 1881 blev hugget op.

TREUE blev erhvervet i 1865. Det var en bark på 156½ læst, bygget 1839 i Memel. Under krigen 1864 blev den opbragt af den danske fregat NIELS JUEL udenfor Elbens munding. TREUE blev prisedømt, og på en efterfølgende auktion købte H. N. Jeppesen den for 6.500 rdl.

Det blev Jeppesens svigersønner, der kom til at føre denne bark, der var den største til dato i hans flåde. Først var det Anes mand, P. M. Møller, der var kaptajn. Han efterfulgtes i en kort periode af Lises mand, Carl Borg, hvorefter kommandoen blev overdraget Maries mand, Niels Mørch. Han sejlede i mange år med dette skib - hovedsagelig på Østersøen og England, og det blev da også om bord på TREUE, at han endte sit liv. 15. november 1885 lå TREUE i London med en ladning kul og cinders klar til afsejling den følgende morgen tidlig. Lodsen var om bord og havde lagt sig til at sove ved siden af Mørchs kahyt. Næste morgen fandt man de to mænd livløse af kulosforgiftning fra en kakkelovn.

Året efter solgte Jeppesens enke skibet til Sverige for 1.600 kr. Ved Lerberget syd for Höganäs blev det sænket og indgik dermed i en projekteret bølgebryder.



Brig CORA, forlist nov.1872.
Tegning af Jac. Petersen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Briggen **CORA**, der var bygget 1838 i København, blev i februar 1870 købt af H. N. Jeppesen. Den var bygget af eg og var på 157½ nrt. Det var Jeppesens svoger, P. J. Juncker, der blev fører af denne brig i de få år, den var i rederiets flåde.

I efteråret 1872 blev skibet dog ført af den 25-årige skipper fra Dragør Peter Berthelsen. Det var på en rejse til Den botniske Bugt efter planker, hvor skibet medførte en betydelig dækslast. På hjemrejsen løb CORA i Køge Bugt ind i den store stormflod 13. november 1872, som fik så katastrofale følger både til søs og til lands. CORA vendte bunden i vejret og hele besætningen på 14 mand omkom. Fra Dragør druknede foruden kaptajn Berthelsen også

styrmand Jan Chrilles Palm. Vraget blev i februar 1873 fundet drivende i Østersøen og blev af svenske fiskere bragt ind til Landskrona, hvor det blev ophugget.

Skonnerten **INO** var bygget i Burg i Tyskland, men hvornår vides ikke. Den var af eg med en kvinde som galionsfigur og var på 138½ nrt. I marts 1870 fik H. N. Jeppesen skøde på dette skib, købesummen var 5.000 rdl. Jeppesen lod foretage ombygning om bord, bl.a. af ruffet agter og flytning af lukafet fra underdækket til ruffet.

Fører af INO blev i de første år kaptajn P. C. P. Lassen fra Rømø. Senere korn forskellige skibsførere fra Dragør til at føre denne skonnert - Cornelius Holte, svigersønnen Louis Rosenkold, Laurids L. Kock, der var gift med en niece til Jeppesen, samt Theodor J. Westphal.

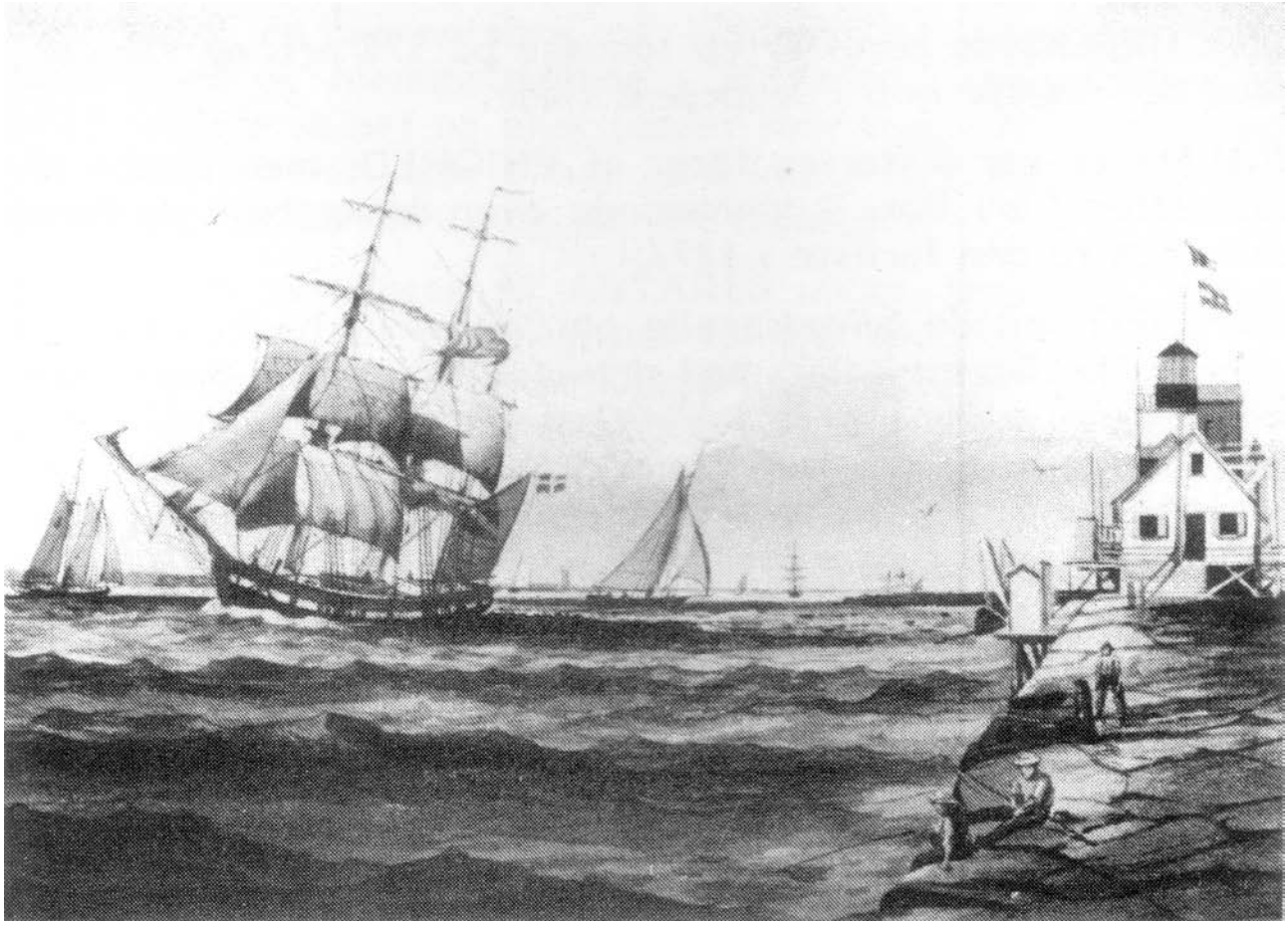
I marts 1883 ansøgte Jeppesen byforstanderskabet om tilladelse til at lade INO indbringe i havnen for ophugning. Han ville gerne nøjes med at betale havnepenge for eet år, selv om denne ophugning ikke kunne forventes udført i indeværende år.

I 1884 blev INO udslettet af skibsregistreringsprotokollen som ophugget.

ENIGHED var et barkskib af eg, bygget i 1837 i Vegesack ved Bremen. I januar 1872 var P. Mærsk Møller i Hamborg for at købe dette skib til sin svigerfaders rederi. Jeppesen lod det straks bygge om og forøgede dermed skibets lasteevne. Dette glemte han at anmelde til myndighederne og fik derfor en bøde på 3 rdl. pr. ton forøgelse. ENIGHED havde herefter en tonnage på 378 nrt. og var dermed det største skib i Jeppesens flåde.

P. M. Møller var i starten fører af ENIGHED, men i 1874 fik skibsfører Carl Borg kommandoen over denne bark og førte den, lige til den forliste i 1877.

ENIGHED sejlede hovedsagelig på Grønland, fortrinsvis med kryolit fra Ivigtut samt med proviant tilbage til minen her. En stor del af de tunge kryolitlaster gik til en amerikansk kunde i Philadelphia. Det var derfor ofte farefulde sejladser i hård sø og isfyldte farvande, som Carl Borg foretog med dette skib.



Bark ENIGHED passerer Philadelphia.
Udateret tegning af Charl. Lundgren, Søfartsmuseet, Troense.

Under en sejlads fra Danmark til Grønland i begyndelsen af 1877 kolliderede ENIGHED med et isbjerg, dog uden der tilsyneladende skete skade på skibet. En lækage må alligevel være opstået, for på den følgende sejlads fra Ivigtut til Philadelphia sprang skibet læk, og på trods af at mandskabet arbejde uafbrudt ved pumperne, steg vandet i lastrummet. ENIGHED var synkefærdigt. Til alt held befandt der sig et andet kryolitskib i nærheden, barken THOR af Rønne, som kom til og tog de forkomne søfolk frelst om bord.

Kort forinden denne sidste rejse havde ENIGHED gennemgået en større reparation, hvor bl.a. dets agterspejl var blevet fornyet. Det gamle agterspejl kom i land, og det er formodentlig dette, der i mange år fungerede som portal over en låge ved Jeppesens og senere Hans Stautz' ejendom på Stautz Allé. Dette agterspejl opbevares i dag på Dragør Museum.

Note: Ved plantningen af Dragør Anlæg 1888-1889 blev en ældre låge mellem Stautz Allé 1 og Dragør jorder blokeret af et buskads, så den måtte flyttes 45 alen mod nord. Hans Stautz etablerede det ny lågearrangement med et ret stort agterspejl med ørnemotiv, af ukendt proveniens, som overligger. Trods tæt kontakt til andre grene af Jeppesen-familien, herunder ENIGHEDENs fører Carl Borg, var der ingen, der fik indtryk af, at det stykke træ havde noget med Jeppesens skibe at gøre. 40 år senere kom, helt forbløffende, i tre omgange, ialt fem gamle søfolk og erklærede, at det dér aldrig havde siddet på ENIGHEDEN. Men det blev en kultgenstand, det kom på museum, og det er ganske vist: Et anonymt stykke vraggods kan godt blive til en umistelig del af Dragørs kulturarv.

ANTARES, en skonnertbrig på 175 nrt., var bygget 1862 i Greifswald og hjemmehørende i Stralsund. I begyndelsen af 1872 forliste skibet og blev fundet som vrag i Kattegat. Ved en auktion i Helsingør i maj 1872 købte H. N. Jeppesen dette skibsvrag for 2.550 rdl. og fik det repareret.

Den første skibsfører på ANTARES under Jeppesens rederi var Chr. Christensen Lyk, i Dragør kaldet Lykke, der var fra Middelfart og i 1869 blevet gift med en pige fra Dragør, Grith Dirch Carlsen. Fra 1874 var det vekslende kaptajner, der havde kommandoen over ANTARES - Chr. Bothmann, svogeren P. J. Juncker, P. C. P. Lassen fra Rømø, Lars L. Palm og Laurids L. Kock fra Ærøskøbing, gift med Jeppesens niece Emma Peter Svendsen.

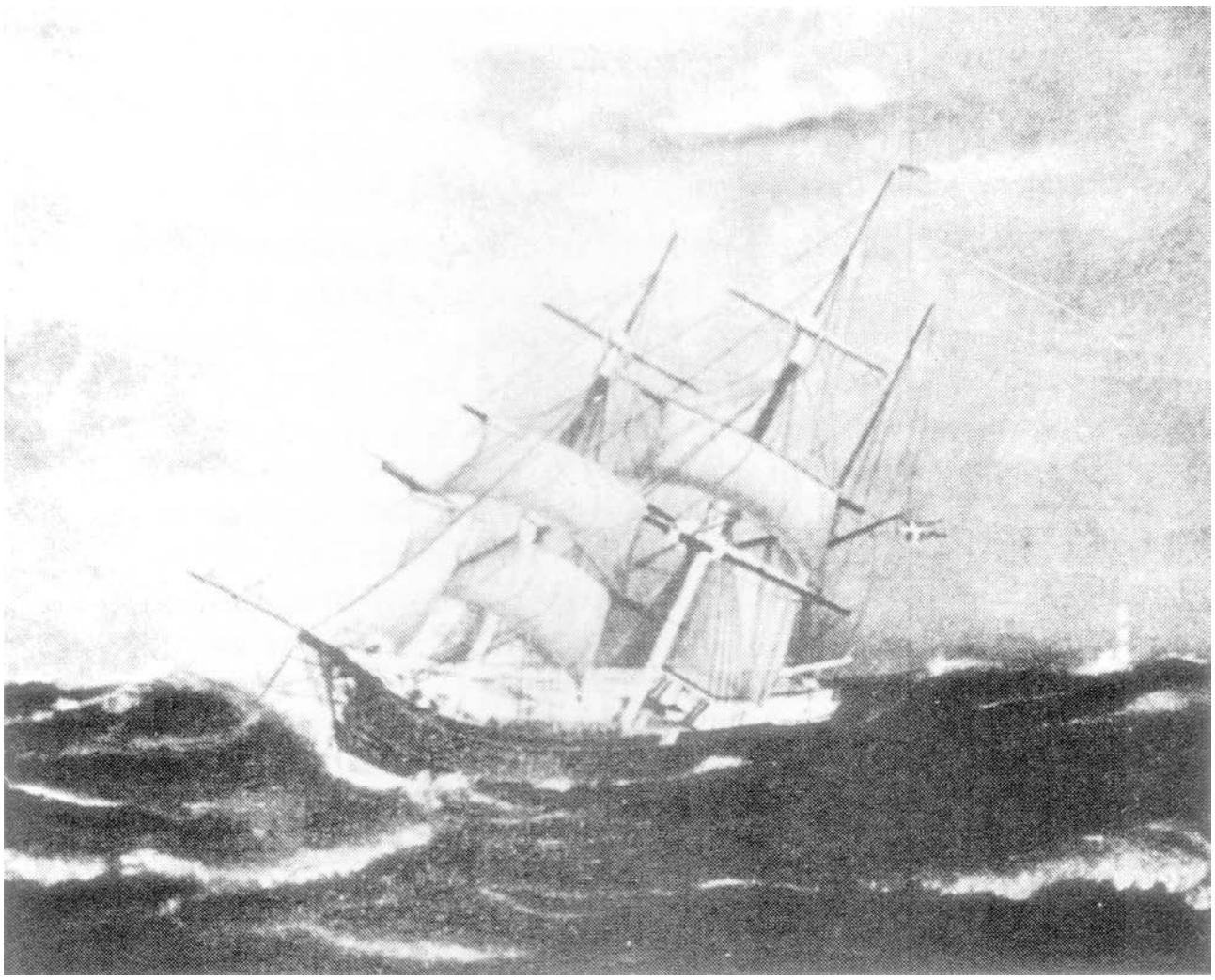
ANTARES sejlede ligesom de fleste andre Jeppesen-skibe mellem England og Østersøen hovedsagelig med træ og kul. Efter Jeppesens død fortsatte ANTARES i Leise Jeppesens navn i 1½ år, men i april 1885 blev skibet solgt til skibsreder H. R. Stærcke i Ommel på Ærø. I september 1894 forliste det i Nordsøen.

VALKYRIEN var et barkskib, bygget i Libau i 1850 af eg og med en kvinde som galionsfigur. Det blev som nyt erhvervet til det københavnske handelshus Chr. Broberg & Søn, hvor H. N. Jeppesen som omtalt var kaptajn, inden han startede sit eget rederi, og han har muligvis kendt VALKYRIEN fra dengang.

I 1874 var VALKYRIEN til salg og blev købt af Jeppesen. Skibet var på 381 nrt. og det var dermed det største i Jeppesens flåde. VALKYRIEN blev derfor overdraget den ældste svigersøn, P. M. Møller, at føre.

I de første år gik det fortrinsvis i nordeuropæisk fart, men senere kom det ofte på langfart til Amerika og Middelhavet. Det kunne være med trælaster fra Østersøen til Middelhavet, frugtlaster fra Messina til østkysten af U.S.A. eller kullaster fra England.

På en rejse i november 1877 fra Bjørneborg til Bristol med planker grundstødte VALKYRIEN på sydspidsen af Amager - et farvand, som Møller dog skulle formodes at kende som sin egen bukselomme.



VALKYRIEN var det største skib i H.N.Jeppesens flåde.
Affot. Mærsk Post 1/86.

Dragør bjergningsvæsen gik straks i aktion, og mere end 200 af byens mandlige befolkning lod sig, indskrive til denne bjergningsassistance. Iblandt disse var Møllers svoger, Carl Borg som bjerger nr. 129. Bjergelønnen, som byen modtog, var 1.550 kr., og det kunne, når diverse omkostninger samt

procenter til de offentlige kasser, de gamle og enkerne var trukket fra, blive en mandspart på 3,87 kr. til de deltagende bjergere og 2,49 kr. pr. læst til de både, der var med. Et særligt honorar på 5 kr. tilfaldt "Peter Christensen paa Fælleden". Han boede på Kalvebodvej og han kom altid ridende til Dragør med besked, når et skib var gået på grund på Amagers sydende, hvilket ikke kunne ses inde fra Dragør.

I november 1883 afsejlede VALKYRIEN fra den amerikanske østkyst med en ladning valnøddetræ bestemt til Glasgow. Vest for Skotland løb skibet den 11. december ind i en orkanagtig storm og strandede på en klippefyldt kyst ved det lille skotske fiskerleje Dunure. Hele besætningen på nær en skibsdreng fra Rømø blev reddet i land, hvor den lokale befolkning tog sig af de skibbrudne, mens skibet blev slået til vrag.

Der findes to beretninger om dette dramatiske forlis. Den ene nedskrevet af VALKYRIENs kaptajn, Peter Mærsk Møller, og den anden af skibets dæksdreng, senere skibsreder Sibrandt Duhn List. Den 15-årige dreng blev båret ind mod kysten af en vældig bølge, klamrende sig til et stykke vraggods. Her blev han bragt ind hos nogle enlige kvinder, der kun havde kvindetøj at tilbyde den våde og forkomne sømand. Kaptajn Møller forsøgte at redde sig i land ved at kravle ind over klippen, men netop som brændingen skulle til at suge ham ud igen, fik en mand fat i ham og trak ham indad, idet han råbte: "Not this way:"

Da P. M. Møller atter var hjemme i Dragør, ankom nogen tid senere en sæk, der indeholdt VALKYRIENs signalflag. De var drevet i land på den skotske kyst og var endnu gennemvåde.

Nøjagtig hundrede år senere opsøgte et oldebarn af kaptajn P. M. Møller den lille skotske by Dunure og kom her i kontakt med et barnebarn af den mand, der hin decembernat havde reddet kaptajnens liv. Beretningen om VALKYRIENs forlis i 1883 var ikke glemt i Dunure. Det viste sig også, at VALKYRIENs skibsklokke var blevet bjerget og taget vare på. Denne klokke blev senere overdraget rederiet "A. P. Møller" og har nu sin plads på rederiets kontor på Esplanaden som et minde om A. P. Møllers far, Peter Mærsk Møller.

Bark **PARADIS** var bygget 1860 i Vegesack ved Bremen. Den blev købt af H. N. Jeppesen i marts 1880 i Hamborg for 20.000 reichsmark og var på 357 nrt. Svigersønnen Carl J. Borg blev fra starten dens fører, idet han hentede den i Hamborg. På hjemvejen grundstødte skibet i tæt tåge ved Gilleleje, men kom dog fri ved egen hjælp.

PARADIS var et skib bygget til langfart, og med Carl Borg som fører kom det da også vidt omkring. Det sejlede med sukker og rom fra de vestindiske øer, frugt fra Madeira, kul fra England og træ fra Sverige.

På en rejse til Østersøen passerede PARADIS 8. oktober 1883 Drogden. Her kom skibsreder Jeppesen ud i sin lille sejljolle sammen med sejlmager Lars Greisen for at levere sejl og andet til PARADIS. Carl Borgs 6-årige søn, Martin, var med for at hilse på sin far. Ulykkeligvis kuldsejlede jollen og Carl Borg blev nu øjenvidne til, at hans søn og svigerfar druknede sammen med sejlmageren.

Efter Jeppesens død købte Carl Borg 1/6 part af skibet, som han da allerede ejede 1/6 part af. Tidligere på året havde Leise Jeppesen solgt 1/25 part af PARADIS til en anden af svigersønnerne, murermester Hans Stautz.

På en rejse fra Newcastle til Skt. Croix med en kulladning forliste PARADIS i Kanalen ved Dartmouth 16. februar 1886 på grund af tåge, lavvande og hård vind. Skibet måtte forlades, men besætningen på ti mand blev reddet i egen båd. Vraget blev solgt for 44 pund og lasten for 211 pund. PARADIS var assureret for 30.000 kr.

KILDER

Utrykte kilder:

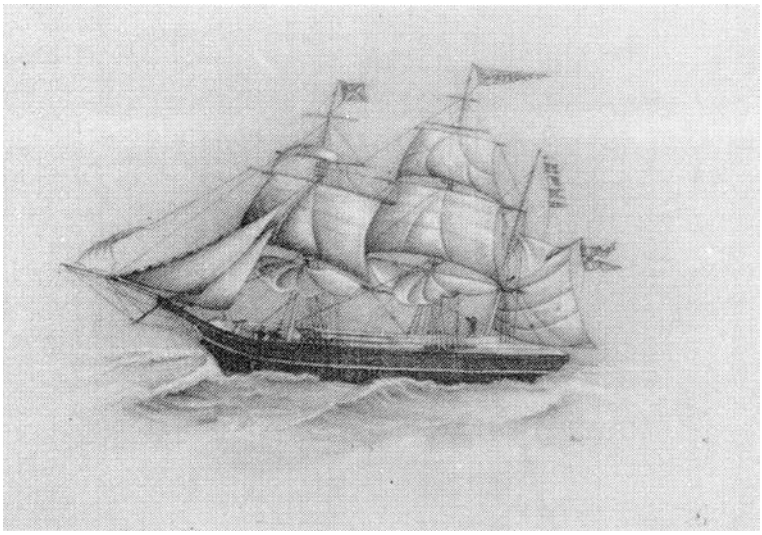
Rigsarkivet: Søruller.
Skibsregistreringsprotokoller.
Marinens skibsjournaler for Rota og Galathea.
Generalpostdirektionens journal for færgevæsenet.

Landsarkivet: Waterskoutprotokoller.
Forhyringsprotokoller
Skipperjournaler.
Kbh.s Skipperlaugs eksaminationsprotokol.
Amager Birks arkivalier vedr. branden 12.5.1842.

Dragør lokalhistoriske Arkiv:
Dragør kommunes arkiv.
Dragør Lodseris arkiv.
Dragør Skibsfører og Skibsreder Forening.
Kopisamling:
Kirkebøger for Store Magleby sogn.
Folketællinger.
Brandforsikringsarkivalier.
Dragør Fattigkommission.
Schoutembedets politiprotokol.
"Rederie Bog".

Trykte kilder:

P.Abrahamsen og G.Petersen: Historiske huse i Dragør, 1979.

Holm-Petersen og Lund: Sømænd og skibe fra Dragør, 1978.

J.H.Schultz og K.E.Ackermann: Den danske Marine 1814-1848, Orlogsfarten, 1950.