



Claus Rønlevs bibliotek



Denne søgbare PDF-fil er downloadet fra min personlige hjemmeside www.ronlev.dk.

Det er tilladt at dele PDF-filen med andre, da der ikke er ophavsret til titlen.

Besøg www.ronlev.dk. Måske er der andre af mine mange tusinde artikler og scannede bøger, der har interesse.

Mange venlige hilsener

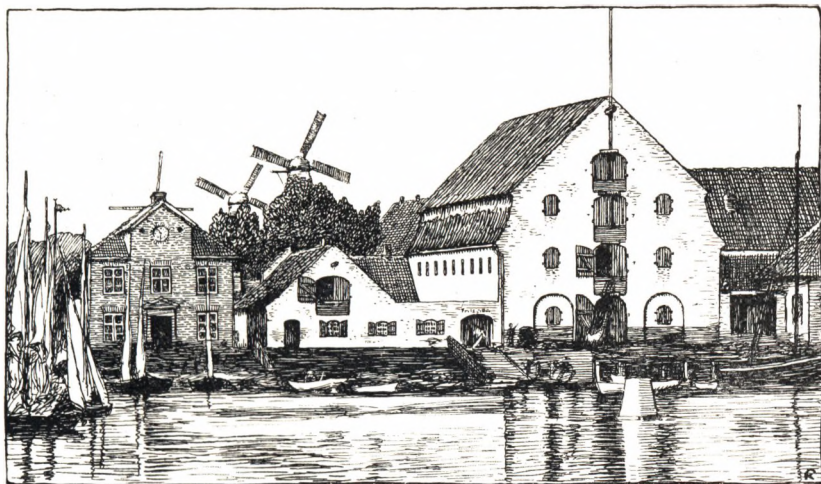
Claus Rønlev

FRA DET GAMLE HELSINGØR



UDGIVET AF
FREDERIKSBORG AMTS
HISTORISKE SAMFUND

I KOMMISSION HOS HANS TOFTE · HILLERØD
M C M X X V



ET HELSINGØRSK HANDELSHUS

FRA ØRESUNDSTOLDENS TID

Af *H. C. Kirck*.

Hans Chr. Kirck, der har skrevet den efterfølgende Artikel, var Sønesøn af den bekendte Skibsklarerer i Helsingør *Niels Peter Kirck*, om hvis Virksomhed som Forretningsmand Artiklen handler. Sin Forretning arbejdede Kirck op fra en ringe Begyndelse i 1827 til at være den største i sin Art — Skibsklarering og Proviantering — i Helsingør omkring 1857, da Sundtolden ophørte. Men samtidig tog han ivrig Del baade i det kommunale og i det politiske Liv, var Borgerrepræsentant 1839-50, Stænderdeputeret og derefter Landstingsmand til sin Død d. 8. April 1864. Han tilhørte det nationalliberale Parti og var ivrig Skandinav.

Sønnesønnen *Hans Chr. Kirck*, født den 31. August 1889, viste tidlig kunstneriske Anlæg, gav sig i Malerlære, gennemgik teknisk Skole i København og derefter Kunstakademiets to første Arkitekturklasser. Ved Siden heraf drev han kulturhistoriske Studier i Museer og Arkiver og interesserede sig navnlig for Helsingørs Historie i forrige Aarhundrede, hvortil den Kirckske Forretnings rigdhedige og velbevarede Arkiv gav ham særlig Anledning. Et Resultat af disse Studier er den her meddelte Afhandling. Desværre fik han ikke den Tilfredsstillelse at se den offentliggjort. Efter en svær Sygdom døde han d. 7. Oktbr. 1924.

M. Galschiøt.

VED Øresundstoldens Ophør i 1857 fandtes i Helsingør ca. 40 Klareringshuse, hvis vigtigste Forretninger havde været Sundtoldklareringen. De fleste af dem havde dog foruden at drive Klareringsforretning givet sig af med Skibsproviering, hvortil Skippersnes nødtvungne Ophold for at erlægge Sundtolden havde givet en naturlig Anledning. For disse Klareringshuse betød Sundtoldens Ophør vel ikke en pludselig Tilintetgørelse, men Tilbagegang. Forretningslivet i Helsingør fik efter 1. April 1857, da Skibene kunde sejle forbi uden at standse, en meget usikker Karakter, afhængig af Vind og Vejr og Skippersnes Luner, og allerede det første Aar efter Sundtoldens Ophør gik Antallet af de Skibe, som standsede i Helsingør, ned til omtrent $\frac{1}{3}$ af det foregaaende Aars Skibe, og Nedgangen fortsattes langsomt, indtil Handelen med de forbisejlende Skibe efterhaanden svandt ind til næsten intet¹. Et efter et forsvandt saa ogsaa de gamle Handelshuse, og omkring Aarhundredskiftet var kun nogle faa tilbage. Der var blevet stille i Skibsklarerernes Kvarter, og den nordøstlige Ende af Strandgade, der engang havde været Byens Hjerte, hvor de mange fremmede Skippere og Søfolk havde færdedes, var nu stille og øde. Blandt de gamle Handelshuse, som endnu ved Aarhundredskiftet eksisterede, var det af min Bedstefader, *Niels Peter Kirck*, stiftede Firma „*N. P. Kirck*“.

Her kunde endnu være travle Dage med Skippere, og da der med Provianteringsforretningen var forbundet en Kulforretning, der særlig var beregnet paa at forsyne de mindre Dampskibe, som dengang ofte anløb Helsingør, med Kul, var det muligt at holde det gaaende; men Tilbagegangen mærkedes tydeligt, og gik man gennem de gammeldags Kontorer og de store ret tomme Pakhuse, fik man et tydeligt Indtryk af, at det hele nu kun var en Levning fra en forsvunden Stortid, Øresundstoldens Tid, som der ofte taltes om eller hentydedes til. Dengang havde det været muligt for en ung Mand, som min Bedstefader, at grundlægge

¹ I Aaret 1920 passeredes Karantænen f. Eks. kun af 604 Skibsførere mod 20532 Skibsførere i det sidste Sundtoldsaar.

og oparbejde en Forretning. Men der havde ogsaa været mange Hindringer, som nu forlængst er glemt: Laugstvang og gamle Fordomme, og fordyber man sig i Firmaet N. P. Kircks endnu bevarede Arkiv: Kopibøger, Breve o. l., ser man snart, at det alligevel ikke havde været nogen helt let Sag at oparbejde en saadan Forretning, og at der skulde en ikke ringe Forretningsdygtighed, Energi og Udholdenhed til at gøre det. Det er om denne Forretnings Grundlæggelse og Udvikling, der i det følgende skal gives Meddelelser, for den væsentligste Del hentet fra Forretningens Arkiv.

Man havde i Helsingør tjent mange Penge og levet højt i de gode Tider i Slutningen af det 18. Aarhundrede, og særlig havde Huset sal. Arent van Deurs Enke & Co. faaet sin rigelige Del af de store Indtægter. Husets Indehaver var dengang Jean Jacob Claessen, og det smukke Palæ, Strandgade Nr. 93, som han i 1791—92 lod opføre, vidner om Husets Rigdom; men den gode Tid varede ikke længe. Claessen døde i 1806, og de paafølgende Krigsaar, hvor Handelen i Helsingør var standset, i Forbindelse med uheldige Spekulationer og Statsbankerotten bragte Huset van Deurs i Betalingsvanskeligheder, saa at Enkefru Claessen i 1816 maatte flygte fra Palæet for ikke at udsætte sig for personlig Hæftelse for Firmaets Gæld. Den 26. Aug. 1816 skrev hun fra sit Skjulested til Skifteretten og anmodede om, at Boet maatte blive taget under Behandling. Boets vidtløftige Besiddelser blev derefter splittet; men Firmaet blev rekonstrueret under Navnet: A. van Deurs & Co. Indehavere blev Fru Claessens Svigersøn Joh. Chr. Borries og Herm. Theodor Jütting. Blandt de unge Mennesker, som fik deres Uddannelse i denne Forretning, var min Bedstefader, N. P. Kirck. Han var i 1812 blevet sat i Latin-skolen for at studere; men paa Grund af de daarlige Tider blev Studierne opgivet, og i Marts 1817 kom han, kun 14 Aar gammel, paa van Deurs' Kontor, hvor han forblev i 6 Aar; men allerede i 1822 tænkte han paa at etablere egen Forretning i Kompagni med en ældre Ven, Niels Kragh.

Med Besvær fik Kirck rejst en lille Kapital. Af sin Broders Svigermoder, Justitsraadinde Sprunck, fik han et Laan; noget havde han opsparet af sin Løn, 600 Rbd. om Aaret, og efter sine Forældre havde han arvet 700 Rbd. Sølv. Kragh havde ogsaa skaffet lidt Kapital, og den 18. December 1822 købte Kragh Gaarden Nr. 17 paa Stengade (nu Nr. 64) af Købmand Hans Nicolai Hansens Fallitbo for 12250 Rbd. Sedler. Forretningen skulde omfatte Skibsklarering og Proviantering og tillige være Skipperhus med Beværtning for Skipperne, hvad der dengang hørte med til en velindrettet Provianteringsforretning. Den 30. Januar 1823 fik Kragh Borgerskab som Købmand; men Kirck, som endnu var paa van Deurs' Kontor var kun lidt over 20 Aar, altsaa ikke fuldmyndig, og kunde derfor ikke faa Borgerskab. 1. Maj forlod han imidlertid van Deurs' Kontor.

Den første Skipper, de klarerede for, hed Aanen Gjertsen af Mandal. Foruden ham havde de kun 5 Klareringer i dette Aar. De maa dog have haft en Del Provianteringer og Omsætning i Skipperhuset; thi Kragh skrev om Efteraaret i et Brev til Kirck, at der var solgt for ca. 10000 Rbd., og „skulde den Almægtige skjænke os Maalet for vore Bestræbelser, tør vi haabe en tidaabelt rigere Høst, da vi ikke kjende Grændser for disse“. Det gik alligevel ikke i Længden. Kirck fik Afslag paa sin Ansøgning om Fuldmyndighedsbevilling, og de to Kompagnoner blev uenige om Forretningsførelsen.

I Efteraaret (29. Sep. 1823) købte saa Kirck Gaarden Nr. 14 paa Strandgade (nu Nr. 81) for 7000 Rbd. Sedler, i den daværende Kurs 5600 Rbd. Sølv. Forbindelsen med Kragh ophævedes, og ved Opgørelsen viste det sig, at de i Stedet for at tjene havde sat ca. 1000 Rbd. til.

Skibsfarten for dette Aar var forbi, og der var god Tid til i de stille Vinterdage at træffe Forberedelser til det næste Forsøg. Kirck vilde forsøge en ny Ansøgning til Kongen om Fuldmyndighedsbevilling, og denne Gang skulde Ansøgningen være mere udførlig. I den første Ansøgning havde han kun motiveret Ønsket



Kircks Hus i Strandgade. Indgangen til Færgestræde: Porten til Venstre.

om at blive myndig med, at det vilde fremme hans Velfærd; denne Gang forklarede han, at hans Helbred var saaledes, at han ikke kunde være paa et Kontor, hvorfor han maatte forsøge at blive selvstændig. Han anførte, at han nu var Ejer af en Gaard, hvor der i 100 Aar havde været ført Handel, og han vedlagde Lægeattest, Attest fra sin Formynder og en Anbefaling fra van Deurs. Kort efter Nytaar blev Ansøgningen sendt af Sted, og den 24. Jan. 1824 kom Svaret, som atter var et Afslag: „det ansøgte kunde ej bevilliges“.

Da dette nedslaaende Svar kom, blev Kirck syg, og hans ældre Broder, Lars Friderich, som dengang var Elev ved Øresunds Toldkammer, gik til Borgmester Stenfeldt for at bede om hans Raad. Stenfeldt tilraadede da Kirck at angive, at han, naar han blev myndig, vilde tage Borgerskab som Grosserer. Det vilde Købmandslauget næppe have noget imod. Kirck fornyede dog ikke straks sin Ansøgning. Den 1. Februar udlejede han Butikken til Købmand I. C. Dreyer og aftalte med ham, at han skulde bestyre Skipperhandelen og Skipperhuset for Dreyer og derfor have $\frac{1}{3}$ af Avancen paa den almindelige Handel i Butikken og Halvdelen af Avancen paa Skipperhandelen.

Da Skibsfarten hen paa Foraaret 1824 atter kom i Gang, begyndte Forretningen i Strandgade Nr. 14. Til Hjælp i Butikken havde han 2 Dreng, og Mad. Tømmer, en engelsk Kvinde, der havde været gift med en Styrmand Tømmer, som havde forladt hende, forestod Husholdningen. Med Mad. Tømmers Datter, Trine, havde Kirck i sin pure Ungdom, da han var paa van Deurs' Kontor, været forlovet; men da en vis Mr. Gotschalk havde spurgt Kircks Chef, Konsul Jütting, om Kirck „kunde ernære en Kone“, og Jütting havde svaret nej, havde Trine, mod sin Moders Ønske, hævet Forlovelsen.

Der var straks ganske god Søgning i Skipperhuset. Foruden en Del norske Skippere, som klarerede og provianterede hos van Deurs, der henviste dem til Kircks Skipperhus, kom der andre Skippere, mest Hollændere, som klarerede hos van Allers,



Gaardinteriør fra Kircks Ejendom.

og tyske Skippere fra Hansestæderne. Nogle kom kun for at spise og drikke, andre tillige for at proviantere. I Kassebogen vrimler det med fremmede Mønter, engelske £, Louisdorer, preussiske og hollandske Gylden, lyneburgske og brandenburgske Mark, gamle og nye Rubler, Copec, Ducater, Piastre og Crusader. Ogsaa Skippernes Navne, som Qvale, Woxwold, Overmer, Ketelaar, Peberboom, Ortjes, Kintzel, Bolland, Jasky, de Boer, Noles, Flik, Tiklak, Aden, Nagel, de Jong og v. Barm viser, at det har været et broget Selskab. Men Kirck havde gode Sprogkundskaber; af hans Kopibøger ses, at han allerede dengang kunde baade Fransk, Tysk, Engelsk og Hollandsk, i hvert Fald til Husbehov.

En af de morsomste Skippere, som i disse Aar kom i Kircks Skipperhus, var Kaptajn Hans Arentz, en Fætter til Brødrene Jacob og Jonas Kielland af Firmaet Jacob Kielland & Søn i Stavanger, for hvem han førte Briggen „Johanne Margrethe“. Han var vidt berømt for sine Historier og sit gode Humør. Han havde et skarpt Blik for andre Skipperes Fejl og generede sig ikke for at gøre Nar af dem. Naar han hørte dem prale af deres stolte Skibe og gode Fragter, gav han sig straks til at lyve saa forskrækkeligt, at de tav af bare Forundring. Et spøgefuldt Uddrag af en Skibsjournal, som handler om hans Oplevelser fra 1822—1828, giver blandt andet morsomme Skildringer af Datidens Skippertyper. En havde Sovesyge og var dum som en Fisk, en gik med en Frakke, der var gjort for mere end Hundrede Aar siden til en Rostocker-Borgmester. En Stokfisk-Farer opfyldte med sin Person hele Livorno med Lugt, saa at hans Kommissionær maatte tale med ham gennem Karantænegitteret, og om Kaptajn Aden fra Ystad siger Arentz, at han snakkede ustandselig, men altid fortalte de samme to Historier. Den ene handlede om, hvorledes han en Gang havde slaet i Kontorbordet for Generalkonsul Totti i London, saa Blækket fløj Generalkonsulen op i Ansigtet, den anden handlede om et Havari, han engang havde gjort i Arendal, hvor han havde slaet i Bordet for D'Hrr. Anders & Hans Dedekam, hvad der havde bevirket, at de siden

ikke vidste, hvad godt de vilde gøre ham; heraf sluttede Kaptajn Arentz, at vilde man faa Dedekammerne til Vens, skulde man bare være grov imod dem.

Foruden at bestyre Dreyers Forretning gav Kirck sig ogsaa af med Skibsklarering, det Fag, han var oplært i. Han havde ganske vist ikke Borgerskab som Skibsklarerer, men troede, eller lod, som om han troede, at der ikke fordredes særligt Borgerskab dertil. Den 1. Marts 1824 skrev han til Firmaet G. A. Dohnberg i Riga, fortalte dem, at han havde etableret sig og særlig vilde give sig af med Sundtoldklarering, som han vilde gøre meget billigt. Dohnberg svarede den 18. Marts, ønskede ham til Lykke med „Etablisementet“ og betroede ham at klarere 2 af deres Skibe, nemlig Galej „Lisette“, Kaptajn Dithmer, og Skibet „Schlos“, Kaptajn Poulsen. Disse 2 Skibe passerede Sundet flere Gange om Aaret, og Klareringen og Provianteringen af dem beløb sig i 1824 til 1600 Rd. Foruden disse havde Kirck kun et Par andre Klareringer i dette Aar.

Om Efteraaret ansøgte han atter Kongen om Myndighedsbevilling, og han fulgte nu Stenfeldts Raad og angav, at han, naar han var blevet myndig, vilde tage Borgerskab som Grosserer. Denne Gang fik han sit Ønske opfyldt; men i Mellemtiden havde han betænkt sig og vilde nu ikke være Grosserer. Han havde overvejet Sagen og talt med indsigtfulde Mænd, og han var kommet til det Resultat, at han ved at arbejde som Grosserer kun vilde miste sin lille Kapital; thi i Helsingør tog de fleste Købmænd selv de Varer hjem fra Udlandet, som de havde Brug for. Da Myndighedsbevillingen var uden Indskrænkning, mente han, at han nu kunde faa Borgerskab som Skibsklarerer, da den eneste Hindring herfor hidtil havde været den, at han endnu ikke var myndig. Han søgte derfor Magistraten om Borgerskab som Skibsklarerer; men det blev afslaaet med den mærkelige Motivering, at han endnu ikke var fyldt 25 Aar.

Han lod sig dog ikke nedslaa heraf. Han havde nemlig faaet den Idé, at han vilde se at blive Konsul for Hansestæderne, der

dengang ingen Konsul havde i Helsingør. Han besluttede i den Anledning at foretage en Rejse i Løbet af Vinteren til Østersøhavnene for der at knytte nye Forretningsforbindelser og samtidig gøre Forsøg paa at blive Konsul f. Eks. for Lybæk; som Konsul vilde man ikke kunne hindre ham i at drive Skibsklarering, selvom han intet Borgerskab havde. Kirck kendte Hansestædernes Generalkonsul i Kjøbenhavn (Pauli), som endog „nærede en vis Interesse for ham og hans Affairers Fremgang“, og af hvem han fik en Anbefalingsskrivelse til dennes Broder, som var Skibsreder i Flensborg.

Den 19. December 1824 begav Kirck sig da paa Vej over Flensborg til Nordtyskland; han fortalte i Helsingør, at han skulde over til Fyn, hvor han havde nogle Slægtninge; thi ingen i Helsingør maatte ane, hvad han havde for.

Medens han var borte, skulde hans Broder Lars Friderich styre Forretningen og tilse Huset paa Strandgade. Det var en ubehagelig Tid paa Aaret at foretage en saadan Rejse, og af Breve, som hans Broder skrev til ham, fremgaar, at han havde døjet meget. Det var ogsaa kedeligt netop ved Juletid at maatte flakke alene om i et fremmed Land, medens man hjemme i Helsingør morede sig med Baller og i det dramatiske Selskab, hvor Lars Friderich tilbragte Nytaarsaften, og hvor det ved Midnatstid, da de havde drukket tilstrækkelig Punsch, gik lystigt til. Men det var kun om Vinteren, der var Tid til Rejser, om Sommeren var man afhængig af Skipperne.

Kirck rejste til Hansestæderne for ved Tilbud om en ny Ordning af Klarerings-Honoraret at skaffe sig nye Forretningsforbindelser. Det var vist hans eget Paafund. Han tilbød at klarere Skibe for et bestemt Aarshonorar pr. Skib, forskelligt eftersom Skibet passerede Sundet 1, 2 eller flere Gange om Aaret. Efter hvad han selv bagefter berettede, syntes dette Forslag at have interesseret D'Hrr. Skibsredere, og flere lovede ved given Lejlighed at benytte ham.

I Lybæk, hvor Kirck boede fra den 6. til den 15. Januar 1825,

og hvor han indgav en Ansøgning til Senatet om at maatte blive lybsk Vicekonsul i Helsingør, afleverede han en Anbefalings-skrivelse til D'Hrr. Platzman & Söhne fra det kjøbenhavnske Handelshus Constantin Bruun & Co. Han blev meget venligt modtaget af Platzmans, og de medgav ham Anbefalingsbreve til andre Firmaer.

Grunden til, at Kirck søgte om at blive Konsul netop for Lybæk, var den, at de lybske Skibe endnu maatte betale en særlig Afgift, naar de passerede Sundet, den saakaldte Rosenobelafgift, som de andre Hansestæder var fri for. Dette havde Rederne beklaget sig over til ham, og han lod dem da forstaa, at han, hvis han blev lybsk Konsul i Helsingør, vilde virke for, at Lybækkerne blev befriet for denne Afgift.

Medens Kirck var borte, havde en af hans faste Kunder, Kaptajn Pouelsen, sendt sine Papirer til Helsingør for at faa klareret Sundtolden for Skibet, som paa Grund af en Lækage var gaaet ind til Kjøbenhavn. Kaptajn Pouelsen udbad sig et Raad angaaende Havariet, og da Lars Friderich ikke havde Begreb om, hvad han skulde svare, skrev han til Kirck og spurgte ham, hvilket Hus i Kjøbenhavn Kaptajn Pouelsen skulde henvende sig til; men inden Svaret kom, havde Pouelsen henvendt sig til Kirketerp & Sønner, som var Venner og Korrespondenter af Huset Dohnberg i Riga. Paa denne Maade fik Kirck Forbindelse med Kirketerp & Sønner. Da han kom hjem fra sin Rejse, blev han godt modtaget hos Kirketerps, og da han for dem udmalede sine Fremtidsplaner og fortalte om de mange Skibe, han skulde klarere Sundtold for, gik de ind paa at kautionere for ham ved Øresunds Toldkammer, skønt de ellers havde det Princip aldrig at kautionere for nogen.

Med Kirketerp & Sønner fik han i Aarenes Løb store Forretninger, da han lod dem omsætte alle sine Veksler. Skipperne betalte næsten altid med Veksler, trukne paa Handelshuse i Udlandet, og disse Tratter solgte Kirketerps paa Børsen og førte Beløbet ind paa Kircks Konto. I 1825 var deres Mellemværende kun 3,760

Rbd.; men allerede i 1829 var det oppe paa 36,090 Rbd. og gik nu opad i Forhold til Forretningens Fremgang.

Kirketerp & Sønner, som i sin Tid var mellem de største Handelshuse i Kjøbenhavn, fallerede i 1848. Efter den Tid havde Kirck, og senere hans Søn og Efterfølger, Vekselerer H. P. Hansen som Bankforbindelse og, efter H. P. Hansen juniors Fallit i 1885, Landmandsbanken.

Kircks Løfte til de tyske Redere var noget overilet. Han var jo endnu ikke anerkendt Skibsklarerer, og da han kort efter sin Hjemkomst søgte Kancelliet om Tilladelse til, skønt mindreaarig, at nedsætte sig som saadan, fik han Afslag. Derved kom han i en ubehagelig Situation. Han fortalte senere under en Retssag, som Købmandslauget anlagde imod ham for uberettiget at have drevet borgerlig Næring, at han havde bedt Skipperne sige til Rederne, at han endnu ikke kunde klarere Sundtold for dem paa den Maade, han havde foreslaaet, da han ikke havde faaet Borgerskab. De faa Klarerere, han havde besørget i dette Aar, var for de faste Kunder, som han betegnede som sine Venner, og af hvem han ikke tog Betaling for sin Ulejlighed.

Kontrakten med Dreyer udløb ved Oktober Flyttedag 1825, og da Kirck stadig ikke havde Borgerskab og ikke ønskede, at Butikken i hans Hus skulde være lukket, fik han Købmand Sallings Enke til at etablere en Handel der. Han gav hende et Laan, hvorfor hun indkøbte Varer til Forretningen. Som Sikkerhed for Laanet udstedte hun en Obligation med Panteret i Varelageret, og Kirck fik Fuldmagt til paa hendes Vegne at styre Forretningen. Denne Fuldmagt blev tinglæst, og de blev begge meget forundrede, da Lauget klagede til Politimesteren, og det saa viste sig, at der fordredes særligt Borgerskab til som Fuldmægtig at bestyre en Handel for en anden. Det var jo det samme Forhold, Kirck havde staaet i til Dreyer, uden at der dengang var blevet klaget derover, hvilket Kirck ogsaa trumfede ud med i Retten, idet han fremlagde den originale Kontrakt mellem ham og Dreyer med den Bemærkning, at havde han fejlet, saa var Bisidderen i

Købmandslauget, Dreyer, hans Medskyldige. — Lauget var dog i sin soleklare Ret, og Kirck og Mad. Salling maatte derfor indgaa paa Forlig, som sluttedes den 29. Oktober: Butikken skulde straks lukkes og Varerne overdrages til en handelsberettiget. Butikken var saa lukket hele Vinteren 1825-26.

Kirck havde iøvrigt nok at gøre med at forsvare sig mod Klager over, at han uberettiget drev borgerlig Næring ved at klarere Sundtold. Der flød meget Blæk i denne Strid, og hvert Øjeblik maatte han møde i Retten. Kirck paastod, at Klarering af Sundtold ikke var Handel og ikke vedkom Købmandslauget; det var kun et Ærinde, han udrettede for Skipperne ved at betale Tolden for dem. Han tabte dog Sagen og blev den 12. Jan. 1826 dømt til at betale 15 Rbd. i Bøde. Han var saa overbevist om, at han havde Ret, at han indankede Sagen for Overretten, hvor Procurator Høyer blandt andet paastod, at Købmandslauget ikke kunde bevise, at Købmændene i Helsingør havde nogen i Lovgivningen grundet Ret, endsige Eneret, til at klarere Sundtold, hvilken Ret naturligvis ej heller behøvedes, da det laa udenfor Lovgivningens Natur at foreskrive fremmede Staters Undersaatter, hvem de skulde bruge til som Fuldmægtig at udføre, hvad de havde at afgøre, ikke med Danmarks Undersaatter, men med Danmarks Konge eller Krone. Det lød jo meget flot; men uheldigvis havde Kirck selv forgæves ansøgt Kancelliet om Borgerskab som Skibsklarerer, og da han skulde bortforklare dette, sagde han, at han havde gjort det, fordi han ikke vilde støde an imod den i Helsingør indførte Skik. Dette blev nu brugt imod ham, og ved Hjælp af nogle Udtryk i to Skrivelser, en fra Helsingørs Magistrat og en fra det danske Kancelli, fik Lauget bevist, at der fordredes særligt Borgerskab til at drive Skibsklarering i Helsingør; den 26. Marts 1827 stadfæstede derfor Overretten Underrettens Dom, og Kirck maatte betale Omkostningerne, som beløb sig til 25 Rbd. Det var jo ærgerligt nok; men dels var der nu ikke saa lang Tid tilbage, inden han som 25-aarig kunde faa det ønskede Borgerskab, og dels havde han fornylig haft Lejlighed til at triumfere over Køb-

mandslauget, idet han et Par Maaneder i Forveien var blevet fuldstændig frikendt i en Sag, som Lauget havde anlagt mod ham.

Kirck havde nemlig i April 1826, efter at Butikken hele Vinteren havde været lukket, faaet en Købmand Eckelberg til at leje den og etablere en Handel. Straks var Lauget der og beskyldte Købmand Eckelberg for, at han laante sit Navn til en ikke handelsberettiget, og at Udlejningen kun var et Skalkeskjul.

Friderich Heinrich Eckelberg var nemlig en af dem, som Lauget var ude efter. Han var født 1786 i „det Mechlenborgske“ og blev i 1820 optaget som Handelskompagnon i det af Konsul Massonneau i 1818 stiftede Skibsklarerersfirma og fik Købmandsborgerkab uden at være Medlem af Lauget. I 1823 opsagde han sit Borgerkab og rejste fra Byen, men vendte allerede tilbage i 1825 og ønskede at faa sit Borgerkab igen. Dette satte Lauget sig imod; men nogle Maaneder efter fik han det alligevel; han havde søgt derom gennem det danske Kancelli. Eckelberg etablerede sig saa i Farver Langhorns Ejendom paa Stengade og havde i Forretningen en Handelsbetjent ved Navn Tofte. Lauget paastod nu, at Tofte var den egentlige Ejer af Forretningen, og at Eckelberg kun laante Tofte sit Navn. Det blev til en Politisag, som dog hurtig afsluttedes med et Forlig; men kort efter gik Forretningen istaa, og Butikken blev ryddet ved Eksekution.

Saa var det, at Kirck fik Forbindelse med Eckelberg, laante ham Penge og fik ham til at etablere ny Forretning i Strandgade Nr. 14. Straks var Lauget der igen: den 21. April 1826 klagede Købmandslaugets Oldemand G. A. Gradmann og Bisidderne I. C. Dreyer og Abr. Unna til Politimesteren og forlangte Eckelberg indkaldt for Retten og afstraffet efter Laugsartiklerne af 11. November 1744 § 9 og de i Kircks Gaard befindtlige Handelsvarer behandlede i Overensstemmelse med samme Lovbud og Butikken lukket. Begge Parter ønskede at fremskaffe nærmere Oplysninger, og Sagen blev derefter udsat til den 3. Maj. Lauget forlangte nu, at de forlængst afgjorte Sager angaaende Mad. Sallings Handel i Kircks Gaard paa Strandgade og Eckelbergs

Forretning i Farver Langhorns Ejendom paa Stengade skulde tages op igen, og en Mængde Vidner indkaldtes i den Anledning, nemlig foruden Handelsbetjentene Tofte og Dobbelaere, Købmændene R. Burd, H. Plum og Chr. Ulrick, som havde leveret Varer til Eckelbergs Forretning, Farver Langhorn og hans Kone samt dennes Datter af første Ægteskab, Jomfrue Knust, som havde været forlovet med Handelsbetjent Tofte, Mad. Salling og hendes Lavvæрге, Kaptajn Werner, samt den 14-aarige ukonfirmerede Dreng, Chr. Myhre, der havde været i Mad. Sallings Forretning og nu var hos Eckelberg. Kirck blev ogsaa indkaldt for Retten, og Lauget forlangte ham afstraffet efter Loven, fordi den i hans Gaard under Eckelbergs Navn aabnede Handel formentlig dreves for Kircks Regning.

Det blev en lang og omstændelig Proces. Retsprotokollerne fyldtes Side op og Side ned med lange Referater af Vidnernes Forklaringer, hvoraf man ikke blev meget klogere, da ingen af dem med Bestemthed vidste noget om Sagens Kerne. Kirck var nu blevet mere vant til at optræde i Retten. Under den forrige Sag, Lauget havde anlagt imod ham, havde han i sin ungdommelige Iver og Tro paa sin Sags Retfærdighed talt alt for meget i Retten og givet alt for mange Oplysninger, som blev ført til Protokollen og senere blev brugt imod ham; men da hans Sagfører havde faaet det at vide, havde han raadet ham til kun at protestere samt forlange Henstand og Udskrift af det passerede, og denne Metode benyttede Kirck og Eckelberg nu saa grundig, at Dommeren fandt det passende at oplæse Forordningen af 8. Marts 1799 for dem. Sagen blev saaledes trukket i Langdrag, og først den 7. Febr. 1827 faldt Dommen, hvorved Kirck og Eckelberg frikendtes for Laugets Tiltale.

Udlejningen af Butikken til Eckelberg var kun sket, for at Butikken ikke skulde være lukket, og det var derfor fastsat baade i Lejekontrakten og Obligationen, at begge Dele kunde opsiges med kort Varsel. Det har rimeligvis hele Tiden været Mening, at Andreas Wachtelbrenner, som allerede i Nov. 1825 var flyttet

til Strandgade Nr. 14, skulde leje Butikken, saasart han havde taget sin Eksamen og havde faaet Borgerskab som Købmand. Da han nu fik Borgerskab som Købmand og Skipperhusholder den 15. Marts 1827, blev Eckelberg sagt op og Butikken udlejet til Wachtelbrenner.

Under Sagen med Købmandslauget angaaende Skibsklarering var det gentagne Gange blevet fremhævet, at fremmede Konsuler kunde klarere Sundtold uden at have Borgerskab, og Kircks Lyst til at blive Konsul var herved yderligere vokset. Han skrev af og til til sine Forbindelser i Lybæk om Konsulatet; men da han tilsidst fik at vide, at Posten som Vicekonsul for Lybæk i Helsingør ikke vilde blive besat, saa han sig om efter et andet ledigt Konsulat. Der var ikke noget stort Udvalg; men de, som søge, skulle finde: Storhertugdømmet Toscana havde virkelig ingen Konsul i Helsingør. Med utrolig Dristighed skrev Kirck saa til Storhertugen af Toscana, Leopold den 2den, forklarede ham, at den tiltagende Skibsfart og Handel paa Østersøen „havde opvakt de fleste høje udenlandske Magters Opmærksomhed med Hensyn til i Danmark at ansætte Konsuler“, og han anmodede derfor hans hertugelige Højhed om at maatte blive Konsul i Danmark for hans hertugelige Højheds Rige. Dette Brev blev oversat paa Italiensk og vedlagt Anbefalinger paa Fransk fra „flere høje Magters Diplomater“, nemlig den russiske Konsul v. Habbe, den franske Konsul Mure de Pelanne og den svensk-norske Konsul Åhmann. Det hele blev sendt til et Handelshus „To der Horst & Wellerding“ i Livorno med Anmodning om at sende det videre til Storhertugen. Et Par Maaneder efter svarede „To der Horst & Wellerding“, at de havde modtaget Ansøgningen om det toscanske Konsulat; men da Kirck i sit Brev til dem havde omtalt, at han ventede at faa et passende Salær som Konsul, vilde de ikke sende Ansøgningen til Storhertugen, førend de havde gjort Kirck opmærksom paa, at den toscanske Regering aldrig lønnede sine Konsuler. De skrev ogsaa, at Storhertugens Titel var anført forkert i Ansøgningen, da han ikke blot var her-

tugelig Højhed som Hertugerne af Familien Medici, men som Ærkehertug af Østrig tillige kejserlig og kongelig Højhed. Kirck bad dem alligevel sende Ansøgningen til Storhertugen; han mente, at det med Titelen ikke havde nogen Betydning; men han hørte aldrig senere noget om Sagen.

Han havde nu ogsaa andre Jern i Ilden. Der var begyndt at komme Orden i det hele. Vrøvlet med Købmandslauget var overstaaet, Wachtelbrenner var nu Medlem af Lauget og havde Købmandsborgerskab, og Kirck selv havde den 16. August, faa Dage efter, at han var fyldt 25 Aar, faaet Borgerskab som Skibsklarer og Handelskommissionær. Saaledes var Grunden endelig lagt for en ordinær Handelsforretning i Helsingør; det gjaldt nu om at faa den til at vokse og trives.

Kirck havde siden sin Tur til Hansestæderne ofte tænkt paa at foretage en Rejse til Norge. Han kendte efterhaanden mange norske Skippere og havde altid følt sig tiltrukket af „de frie Nordmænd“, som han yndede at kalde dem. Denne Gang vilde han dog ikke, som paa sin Rejse til Hansestæderne, kun søge Skibsrederne for at tilbyde dem at klarere deres Skibe særlig billigt; nej, han vilde komme med Tilbud om at befragte deres Skibe; thi da var han vis paa at være velkommen, og saa kunde han altid i Samtalens Løb anbefale sin Klarerings- og Provanteringsforretning og i Reglen ogsaa faa indført en Paragraf i Certeparterne om, at Skibene i Helsingør skulde klarere og proviantere hos ham.

Udskibningen af Trælast fra Sverige til Frankrig og England var i disse Aar i stadig Stigen. I Slutningen af det 18. Aarhundrede havde der været stor Efterspørgsel til gode Priser paa norsk Trælast. Nicolai Benjamin Aall, en af de største Trælastudskibere i Skienfjord, havde paa et Aar udskibet 90 Ladninger; nu var det Huset James Dickson & Co. i Göteborg, som gik i Spidsen med Udskibning af Trælast fra Sundsvall. Ifølge den engelske Navigationsakt (af 1651) maatte fremmede Skibe kun føre deres eget Hjemlands Produkter til England; men da de norske og svenske

Skibe nu ifølge Mellemrigsloven, der var traadt i Kraft som midlertidig Anordning i 1825, var at betragte som hørende til samme Handelsmarine, kunde norske Skibe nu uhindret føre svensk Trælast til England. Da Kirck vidste, at Nordmændene sejlede billigere end andre Nationer, dels fordi deres Udgifter til Hyre var mindre, og dels fordi de var tilfreds med en mindre Fortjeneste, saa han, at her var en Chance. Han skrev henad Efteraaret til flere Handelshuse i Frankrig, England, Holland og Rusland, om hvem han vidste, at de aarlig befragtede store Skibe med Trælast fra Østersøen, fortalte dem, at han i Løbet af Vinteren vilde rejse til Norge for at besøge Skibsrederne, og bad dem overdrage deres Befragtninger til ham, da han var i Stand til at skaffe billige Skibe. Han fik paa denne Maade virkelig Forbindelse med to store Handelshuse, nemlig Rew. Prescott & Co. i London og Camille Cerclet i St. Petersborg.

Af Rew. Prescott & Co. fik han Ordre til at befragte store norske Skibe, som i Foraaret 1828 skulde sejle til Steder i den botniske Bugt, sædvanlig til Svartvik og Sundsvall, for der at indtage Trælast til London, Havre eller Nabosteder i Frankrig til en Fragt af 54 à 55 s. og 5 pCt. pr. Petersborg Stander for Rejsen fra Svartvik til London og en i Forhold passende Forhøjelse til franske Havne med 35 Liggedage for Skibe af 300 Tons og andre Størrelser i Forhold dertil. — Camille Cerclet tilbød 50 Hamb. Banco Mark pr. 120 Stk. Bræder 12 Fod lange, 11 Tom. brede og $1\frac{1}{2}$ Tom. tykke fra finske Havne eller St. Petersborg til en Række franske, portugisiske eller spanske Havne; men han forlangte 50 Liggedage, hvad der senere viste sig at være vanskeligt at faa Rederne til at gaa ind paa.

Kirck skrev nu til sine Bekendte i Norge om at faa overdraget Befragtninger. Han kunde nu meddele, at Rew. Prescott & Co. og Camille Cerclet havde givet ham Ordre til at befragte Skibe for dem. Et af de Firmaer, han søgte og fik Forbindelse med, var Helmund & Co. i Riga, om hvem han gennem Konsul Mure de Pelanne havde erfaret, at de havde faaet Leveringen af Tømmer til den franske Marine.

Kircks Norgesrejse var oprindelig bestemt til at foregaa i November, men blev af en eller anden Grund udsat. Endelig Mandagen den 14. Januar 1828 begav han sig ud paa den første af disse besværlige Norgesrejser, som han i en lang Aarrække, med faa Aars Mellemrum, foretog for at vedligeholde sine Forretningsforbindelser i Norge.

Fra Helsingborg, hvortil han lod sig fæрге over, fortsattes Rejsen med Skyds. Langs Hovedlandevejene var med nogle faa Mils Mellemrum Skydsstationer, hvor de Rejsende kunde skifte Heste, og ifølge Loven om Skydsvæsenet (af 6. Juni 1816) maatte de Rejsende kun opholdes $\frac{1}{4}$ Time, naar ikke alle Stationens Heste var optagne, og $\frac{1}{2}$ Time, naar der skulde benyttes Reserveheste.

Mil for Mil gik det da afsted ad daarlige Veje, gennem øde Egne, nu og da blev de forfulgt af Ulve og ofte overfaldet af Fygesne. — Turen fra Helsingborg til Christiania, som nu kun tager c. 14 Timer, var han i 1828 14 Dage om. Foruden sin Koffert førte han med sig en lille Mahogni Skrivepult, hvori han havde sine Papirer, og et Flaskeskrin. Udenpaa sin Kørepels havde han et bredt Læderbælte med 2 Pistoler, og efter Kanen slæbte en lang tynd Jernkæde, som skulde skræmme Ulvene.

Den 27. eller 28. Januar kom Kirck til Christiania, og efter nogle Dages Ophold her gik Turen til Drammen, hvor han var den 3. Februar. Den 9. var han i Tønsberg og den 15. i Porsgrund. Det tog Tid at besøge saa mange Mennesker. Nogle af Rederne boede udenfor Byerne paa deres Gaarde, og det var ikke let at slippe fra dem igen. Han blev baade denne Gang og paa sine senere Rejser modtaget med stor Gæstfrihed. Han kom jo fra et Sted, der var i nærmere Forbindelse med den ydre Verden, og han kunde bringe forholdsvis friske Efterretninger om Krigsbegivenhederne og den politiske Situation i Europa, Efterretninger, som dengang var længe om at naa op til Norges Afkroge. Af Statsraad Niels Aalls Kopibøger, som opbevares paa Ulefos, fremgaaer, at man en Uge efter Slaget paa Kjøbenhavns Rhed i 1801 endnu ikke havde sikre Efterretninger derom i Pors-

grund, og da Kjøbenhavn var blevet bombarderet fra 2.—5. September 1807 og den 7. havde overgivet sig, naaede Efterretningen herom først den 18. September til Ulefos. Meget bedre var Efterretningsvæsenet ikke blevet i den Snes Aar, der var gaaet siden; thi da Ludvig den 18. var død den 16. September 1824, fik man det først at vide i Helsingør den 26., og Kirck sendte den Dag Meddelelsen videre i et Forretningsbrev til Riga og betegnede den som „die grosse Neuigkeit“.

Da Handel og Skibsfart i høj Grad afgang af de politiske Forhold, har dette Emne sikkert ofte været drøftet under Forhandlingerne. Ogsaa Forholdet mellem Norge og Sverige var man dengang optaget af, og her holdt Kirck med Nordmændene i deres Krav om Norges fuldstændige Ligestillelse med Sverige. Han var saa ivrig i denne Sag, at han engang paa en af Skydsstationerne i Sverige kom i en hidsig Ordstrid herom med nogle svenske Officerer, som paa staaende Fod udfordrede ham paa Pistoler. Hertil skal han have svaret, at han aldrig skød paa Mennesker, da han var sikker paa altid at ramme. Og da Officererne ønskede at se, om han havde Ret i denne Paastand, blev der arrangeret en Skiveskydning, hvor Kirck viste sin Færdighed i at skyde med Pistoler.

Kirck havde beregnet 2 Maaneder til Norgesturen; men efter en Maanedes Forløb var han kun naaet til Porsgrund. Derfra rejste han den 17. Februar om Morgenen og kom Kl. 10 til Brevig, hvor han blev meget forsinket, da det smalle Sund mellem Brevig og Stathelle om Natten var tilfrosset, saa at Overfarten tog 2 à 3 Timer. Den 24. Februar kom han til Arendal, hvor han blev i 5 Dage, hvorefter han tiltraadte Hjemrejsen. Han opgav at tage helt til Stavanger, hvad der oprindeligt havde været hans Hensigt.

I Arendal boede han paa Byens første Hotel, som ejedes af en Skipperenke, Mad. Hanne Lund, hvor han for „Natteleie, Lys og Varme“ betalte 1 Mark pr. Nat. Her traf han Mad. Lunds 18-aarige Søn, Peter L. Lund, som senere blev en af Arendals største Skibsredere. Mad. Lund ønskede at faa sin Søn anbragt paa et Kontor

i Helsingør, hvad Kirck lovede hende at sørge for; men da han ved sin Hjemkomst ikke kunde skaffe ham en anden Plads, tog han ham i sin egen Forretning, hvor han blev i henved 7 Aar.

Da Kirck i April 1828 kom hjem efter denne sin første Norgesrejse, fik han forskellige Vanskeligheder og Uheld at kæmpe med. Resultater af Rejsen var endnu ikke til at øjne. Han havde nok gjort personligt Bekendtskab med mange norske Skibsredere, blandt hvilke der var flere, som senere blev hans bedste Kunder og altid lod deres Skibe klarere og proviantere hos ham; men der skulde aarelangt Arbejde til, før han naaede saa vidt. Det lykkes ham at befragte en Del Skibe, som alle i Certepartiet var forpligtede til at klarere og proviantere hos ham, og han fortsatte straks efter sin Hjemkomst med megen Iver sin Korresponderen om Fragter; men allerede 14 Dage efter, at han var vendt hjem, foraarsagede „de krigeriske Rustninger og den usikre Tilstand ved Tyrkekrigen“, at en Del Fragttilbud blev annullerede, og da den russisk-tyrskiske Krig kort efter brød ud, „lammedes al Handel og Spekulation“. Man vidste ikke, hvilken Retning Frankrigs og Englands Politik vilde tage. Fragterne blev lavere og lavere, og Kirck erklærede selv, at de Fragter, der tilbødes, efter hans Mening var uantagelige, især for Turen til Middelhavet. Han fortæller saaledes i et af sine Breve til en norsk Reder, at han havde haft Brev fra Ths. Joh. Hefty & Søn i Christiania, hvori de attraaede Fragt for deres Skibe og vilde være tilfredse, hvis de erholdt 40 fl. pr. Læst fra Memel til Livorno eller Toulon, for hvilken Tur en af hans Venner i Memel ikkun havde budt 30 fl. Han sluttede dog Brevet med nogle Bemærkninger om, at en bedre Periode forhaabentlig snart vilde indtræffe. Dette skete ogsaa, da der kom noget Liv i Kornforsendingerne fra Rusland til Middelhavet; men ikke alle Redere var ivrige efter at sende deres Skibe til Middelhavet, hvor der paa den Tid endnu var Sørøvere. — I 1825 var en af Kircks Bekendte, Kaptajn Heesch fra Hamborg, blevet taget til Fange af algierske Sørøvere, som dog havde behandlet ham og hans Mandskab over Forventning godt og og-

saa havde løsladt dem af Fangenskabet, efterat den hollandske, engelske og amerikanske Konsul i Hamborg havde faaet samtlige Konsuler i Tripolis til at tage Affære. — I 1829 gjorde Kirck sig forgæves Anstrengelser for at skaffe 2 smaa Skibe, som for den russiske Regering skulde hente Bly fra Adra i Spanien til St. Petersborg. Og da en Kaptajn H. Steen et Par Aar senere skulde til Middelhavet, rekvirerede han foruden Proviant en Salmebog, en Bog, som hed „Sømands Sjælero“, og saa 20 R ordentlig Kanonkrudt i en gammel Blikdaase og 20 à 30 Kanonkugler. — Der var ogsaa andre Steder, hvorhen man vanskeligt fik Skipperne til at sejle. Kirck kunde f. Eks. i 1831 ikke faa et Skib til at sejle fra St. Ybes til Memel med en Saltladning, da der ikke var Udsigt til at faa nogen Returfragt fra Memel.

Selv om Fragter og Varepriser, som det stadig omtaltes i Kircks Breve, var elendige, var der dog ogsaa i de daarlige Aar en Del Forretning. Foruden at klarere, befragte og proviantere gav Kirck sig af med lidt Handel, købte og solgte smaa Ladninger Korn, var meget optaget af at sælge Tovværk, som han havde et Oplag af for Kirketerp & Sønner, og i et Brev til Camille Cercler i 1827 omtaler han, at der ved den nye Havn i Helsingør skulde anlægges et Skibsværft, hvortil det var tilbudt ham at levere Tømmer. Som Handelskommissionær fik han ogsaa af og til Ordre til at købe en Ladning Sild, Salt eller lignende af de forbisejlende Skibe og fik for den Risiko, han løb ved at kautionere for rigtig Betaling, en Provision af 2 pCt., i Bogholderisproget kaldet Del credere. For 200,000 Kilogr. Salt, som Kirck i 1828 købte for F. Hagedorn i Libau, fik han saaledes 55 Rd. — Saa var der af og til Havarister, som dog ofte foraarsagede mere Spektakel og Strid end Fortjeneste, da det jo var umuligt at gøre alle Parter tilpas. Kirck sagde engang om et Havari, han havde ordnet, at han var overbevist om, at den strengeste Retfærdighed var sket Fyldest; det var tydeligt, at ingen af Parterne havde faaet for meget, da de alle var lige utilfredse. — I den strenge Vinter 1829—30 havde Kirck en meget uheldig Havarist, som frøs fast i

Helsingør og maatte blive der til langt hen paa Foraaret. Det var en gammel Skude „Christianssted“, som i November Maaned sprang læk ud for Kullen. Rederen, Konsul Madsen i Drammen, kunde ikke tage nogen Bestemmelse om, hvad der skulde gøres ved Skibet. Han bad Kirck i Samraad med Skipperen og Kirketerp's at ordne det paa den forsvarligste Maade og var bagtefter utilfreds med, hvad de havde foretaget. Van Deurs, som var Befuldmægtiget for Assurandørerne, gjorde, hvad de kunde, for at lægge Hindringer i Vejen og spille den kostbare Tid. De mødte ikke til Besigtigelsesforretningen og trak ved Hjælp af en Prokurator Forhandlingerne i Søretten ud i 7 Timer. Og efterhaanden som Ladningen blev udlosset, opdagede den „duelige Tømremester Løve“, at Forstavnen ikke var meget værd og at Agterstavnen var endnu værre. En Rebslager med Familie, som var med Skibet, blev først indlogeret i Helsingør, og da det viste sig, at Skibet ikke kunde fortsætte efter en mindre Reparation, forsøgte man at sende Rebslagerfamilien til Kjøbenhavn og derfra med et andet Skib hjem til Norge; men Vinteren var da allerede begyndt med stor Strenghed. Skibet som skulde føre dem hjem, blev stikkende i Isen ved Trekroner, saa Rebslagerfamilien maatte vende tilbage til Helsingør. Man havde forgæves forsøgt at faa et andet Skib til at føre Ladningen hjem, nu prøvede man paa at faa Skibet solgt, men uden Resultat. Der havde ogsaa været Tale om at sende Skibet til Kjøbenhavn eller Landskrona, hvor man mente, at Reparationen vilde blive billigere, men inden der blev taget nogen Bestemmelse herom, var Sundet tillagt med Is, og der var intet andet at gøre end at haabe paa, at „mildere Vejr snart maatte indtræffe“; men i Slutningen af Februar omtalte Kirck i et Brev til Rederen, at „Søen endnu var tillagt, saa langt Øjet fra Gilleleje Fyr kunde se“; først i Maj Maaned var Skibet repareret og kunde fortsætte Rejsen til Drammen.

De med Længsel ventede „bedre Tider“ syntes aldrig at ville komme, og da Kircks Forhold til Wachtelbrenner i de paafølgende Aar blev mere og mere spændt og i 1831 endte med et Brud, var

Kirck ved at opgive det hele; thi selv kunde han ikke faa Borgerkab som Købmand, da han ikke havde lært hos en Laugskøbmand, og søgte han Kongen eller Kancelliet om Købmandsborgerskab, vidste han af Erfaring, at Kancelliet spurgte Amtet, Amtet Magistraten og Magistraten Købmandslauget, om det ansøgte kunde bevilges, og fra det helsingørske Købmandslaug kunde han ikke vente nogen Imødekommenhed. Han tænkte da for Alvor paa at sælge Ejendom og Forretning og rejse til Norge, hvor han mente der var større Chancer. Den 11. Januar 1831 averterede han sit Hus og det dertil hørende Næringsbrug til Salg eller Bortleje; men da det ikke lykkedes ham at finde nogen Køber eller Lejer, var han nødsaget til at fortsætte, og han fik da en Købmand Rønning til at indtræde i Wachtelbrenners Sted som den, der havde Butikshandelen og leverede Provianten. Kirck havde nu den Ærgrelse, at hans Konkurrenter benyttede hans Avertissement i Helsingørs Avisen til at udsprede et Rygte i Norge om, at han havde forladt Helsingør. Han maatte se paa en eller anden Maade at dementere Rygtet og valgte da den at forandre Firmanavnet fra P. Kirck til *Niels Peter Kirck* og lod en Meddelelse herom indrykke i norske Aviser.

Samtidig viste der sig et lille Lysglimt i Mørket. Tolden paa canadisk Trælast blev forhøjet, og Kirck skyndte sig nu at meddele D'Hrr. Redere den glædelige Efterretning, at der nu nok vilde komme Liv i Skibsfarten paa Østersøen. Men desværre kom i Stedet for den asiatiske Kolera, som denne Sommer (1831) gik sin første Runde i Østersøhavnene. Det skadede selvfølgelig Skibsfarten meget. En Skipper fortalte saaledes i et Brev, at han havde ligget i Karantæne i 2 Maaneder paa Danzigs Red, og andre Beretninger i Skipperbreve fra den Tid lød lige saa nedslaaende. Saaledes skrev Kaptajn H. Steen fra St. Petersburg: „her er farligt at leve, da her er Revolution og Pest; men nu er det forefundet, at alle Wand-Poster og Boder, hvor der findes Levnedsmidler, er forgiftede af Polakkere, som har sneget sig ind i Staden“ o. s. v. Kirck havde fra Frankrig Tilbud om en Del Fragt slutninger med

Korn fra Østersøen, men de blev pludselig tilbagekaldt, saa han troede, at den franske Regering havde givet Rederne et Vink om, at det ikke var raadeligt at slutte med østersøiske Havne, „men een Ting er imidlertid vist“, skrev han til en af sine Venner i Norge, „Engelskmanden har i Sverrig ladet opkøbe betydelige Partier saltet Kjød og Flæsk og sendt til Gothenborg, sandsynligvis til Flaadens Proviantering“.

I de følgende Aar var der to Ting, som særlig beskæftigede Kirck. Flere Skippere havde talt til ham om den farlige Grund „Trindelen“ nordost for Læsø, som indgød dem stor Skræk i de mørke Nætter, naar de hverken kunde se Land eller Vager; af Frygt for Grunden var de kommet for langt over mod den svenske Kyst, da de intet Fyr havde at rette sig efter. Kirck indsendte til Kommercekollegiet et Forslag om Opførelse af et Fyrtaarn paa Læsø, eller, hvad han fandt rigtigere, Udlæggelse af et Fyrskib paa „Trindelen“, som han mente vilde koste 4 à 5000 Rbd. at anskaffe, medens Driftsudgifter og Vedligeholdelse aarlig vilde andrage c. 2600 Rbd. Sedler. Det lykkedes ham virkelig at faa Kollegiet til at tage Sagen under Overvejelse, og Resultatet blev, at der blev udlagt et Fyrskib paa Grunden.

En anden Sag, som Kirck var stærkt optaget af, var Oprettelsen af et Handelskompagni i Helsingør. Imellem hans efterladte Papirer findes en Mængde Udkast til et Agitationsskrift og en detailleret Plan. Som Forbillede benyttede han et af de københavnske Handelshuse F. Tutein & Co., Duntzfelt & Co. og Kortright Siverking & Co. i 1825 udsendt Opraab om Dannelsen af et Østersøisk Handelsselskab i København. Men medens Københavnerne begyndte deres Opraab med Ordene: København synes af Naturen udset til et betydeligt Oplagssted for Varer fra alle Himmelstrøg, begrundet Kirck sit Forslag med, at Helsingør aarlig besøgte af flere Tusinde Skibsførere, hvis Skibe førte Varer til og fra Østersøen, og altsaa var et Sted, hvor der gaves rig Lejlighed til at knytte Forbindelse med de paa Østersøen handlende Købmænd og farende Skibsførere, og hvor man altsaa hur-

tigere end andre Steder erfarede enhver pludselig Forandring i Handelskonjunkturerne. Denne Chance burde benyttes. Hidtil havde de skibsklarerende Købmænd i Helsingør ikke interesseret sig for at drive virkelig Handel; men det kom af, at de ved Provi-
 antering af Skibene havde haft et rigeligt Udkomme og Beskæftigelse nok. En anden Grund havde ogsaa været Mangelen af en Skibshavn; men denne Mangel var nu afhjulpet, og den Omstændighed, at Helsingørs Havn om Foraaret blev tidligere isfri end Kjøbenhavns og de andre Østersøhavne, var ogsaa en stor Fordel, da de Skippere, som ønskede at gøre flere Rejser paa Østersøen, kunde afslutte deres første Rejse i Helsingør.

Med dette Skrift gik Kirck til Borgmester, Etatsraad Stenfeldt for at faa ham til at interessere sig for Sagen. Stenfeldt, som senere i politisk Henseende blev Kircks ivrige Modstander, saa gerne denne Sag fremmet; men de blev dog snart enige om, at Købmandslauget var en væsentlig Hindring for Oprettelsen af et saadant Handelselskab. Stenfeldt var lige saa lidt som Kirck nogen Beundrer af Købmandslauget og tillod sig sommetider at handle stik imod Laugets Ønsker. Da Lauget f. Eks. i 1834 havde erfaret, at C. G. Tauson vilde søge Myndighedsbevilling og Borgerskab som Skibsklarerer, ilede det med at anmode Magistraten om at bevirke, at det ikke skete; men Stenfeldt brød sig ikke det mindste om denne Anmodning og lagde tværtimod sin Indflydelse i Vægtskaaalen til Fordel for Tauson, og da Skibsklarerer Alex. Gulstad i 1835 beklagede sig til Kancelliet over, at han var blevet uretfærdig behandlet ved Købmandseksamen og derfor androg om at maatte blive Købmand uden at tage Eksamen, kritiserede Magistraten disse Eksaminer, „som kunde behøve en forbedret og hensigtsmæssigere Indretning, selvom det i dette Tilfælde var foranlediget fra Supplicantens egen Side, at Examen ej var administreret med den fuldendte Orden og Ulidenskabelighed, som en saadan Forretning fordrede, og selvom Prøvens Udfald i dette Tilfælde ene var at tilskrive Supplicantens middelmaadige Evner“.

Tanken om Oprettelsen af et Handelskompagni i Helsingør

maatte altsaa foreløbig opgives; men Kirck forsømte ingen Lejlighed til at fremkomme med sine Meninger om „Kræmmerlauget“.

Efter Anlægget af den nye Havn og Skibsværftet havde man i Helsingør ventet en Opgangsperiode; men den udeblev ganske, og 1831—35 gik det i Stedet for i den modsatte Retning. Skibsfarten aftog, og nogle Forandringer i de engelske Toldlove bevirkede, at de engelske Skippere hjemmefra forsynede sig med Varer, som de tidligere havde købt i Helsingør. Tilmed var nu Skibsklarerernes Antal blevet meget forøget, hvorfor Magistraten, foranlediget af Kancelliets Skrivelse af 25. Marts 1834, foreløbig helt standsede med Udstedelsen af Skibsklarererborgerskab. Det hjalp dog ikke meget, da de, som ikke kunde faa Borgerskab, klarede Sundtold uden at have Borgerskab. Allerede nogle Dage efter den nye Ordning kom en 21-aarig Englænder, William Robert Larlham, til Helsingør for at nedsætte sig. Han henvendte sig til Magistraten om Borgerskab som Skibsklarerer, hvortil Stenfeldt, efter Larlhams Udsagn, svarede, at saadant Borgerskab ikke kunde erholdes, men at ingen kunde hindre ham i at klare Skibe. Han troede derfor, at Sagen var i Orden; men det varede ikke længe, før Købmandslaugets Repræsentanter kom anstigende for at værge Laugets formentlige Rettigheder, og Larlham blev indstævnet for Retten.

Paa et Møde i Lauget forlangte Oldermændene og Bisidderne de øvrige Interessenters Tilslutning til „at iværksætte alle de mulige Udveje, der gives for at forhindre et Princip's Antagelse, der med Tiden vilde ruinere alle“, uden at de dog vilde give Oplysning om, hvad det var for „Udveje“, de agtede at iværksætte. Interessenterne var saa forsigtige at erklære, at de vilde være tilfredse med ethvert „lovligt“ Skridt, som Repræsentanterne vilde foretage. Det blev en haard Kamp, hvori foruden Politiretten, Overretten, Magistraten og Generaltoldkammeret ogsaa den engelske Generalkonsul Macgregor, den engelske Gesandt og det kgl. Departement for de udenlandske Sager kom til at deltage.

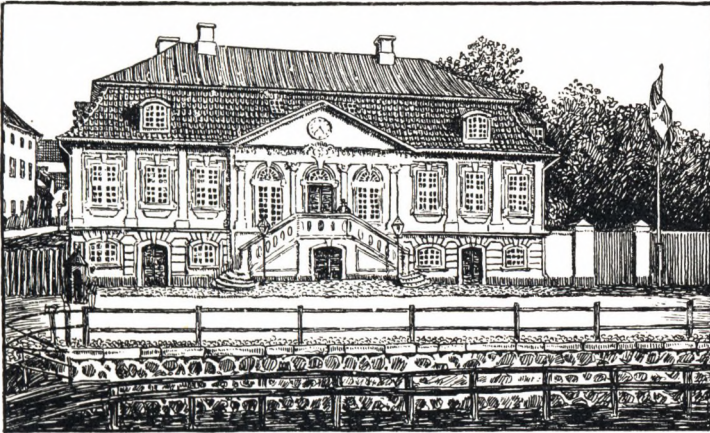
I en Erklæring til Generaltoldkammeret hældede Stenfeldt til den Anskuelse, at det ikke var nødvendigt at have Borgerskab for at klarere Sundtold, hvorimod Raadmand Rogert mente, at det var farligt at godkende dette Princip, da det „vilde aabne Døren for en grænseløs Uorden og Forvirring“. Enden paa Sagen blev den kgl. Resolution af 13. Dec. 1834, ifølge hvilken enhver uden at have Borgerskab, uden at være dansk Undersaat og uden at erlægge nogen Næringssskat kunde klarere Sundtold og derfor modtage en hvilken som helst Godtgørelse, som Skipper, Reder eller Ladningsejer vilde gaa ind paa.

Blandt de nye Klareringshuse, som i disse Aar opstod, var Jütting & Prytz, hvis Indehavere tidligere havde været ansat hos van Deurs. Ved gyldne Løfter søgte de at erhverve Kunder i Norge, og i deres Underbud med Hensyn til Sundtoldklareringen gik de saa langt ned, at Kirck skrev til en af sine norske Venner, at han ikke forstod, hvorledes det skulde lade sig gøre uden at sætte Penge til paa Forretningen, medmindre dette Hus tog det igen paa anden Bov.

Under disse vanskelige Forhold syslede Kirck igen — det var i Slutningen af 1833 — med Tanken om at opgive det hele. Mellem hans efterladte Papirer findes en Ansøgning til Generaltoldkammeret, hvori han, foruden at søge om Ansættelse ved Øresunds Toldkammer, fremkom med en Plan til Forandringer i Forretningsgangen ved Toldkammeret. Det er dog næppe sandsynligt, at han har afsendt denne Ansøgning, som vist ogsaa vilde være blevet optaget unaadigt, da det høje Generaltoldkammer næppe brød sig om at faa den Slags gode Raad. Har han afsendt den, satte han sig i alt Fald ikke hen for at vente paa Resultatet; thi allerede den 25. Januar 1834 rejste han i Storm, Regn og Snefog fra Helsingborg til Göteborg for derfra at fortsætte til Norge. Han kom dog ikke længere end til Göteborg, da det regnede uophørligt; han vendte om og lod sin Kontorist, Peter L. Lund, rejse i sit Sted.

Kirck havde ellers denne Vinter en særlig Grund til at rejse til Norge. Han havde nemlig noget godt Nyt at tilbyde Skibsrederne.

Paa sin første Rejse havde han medbragt gode Fragttilbud, denne Gang havde han billige Assurancetilbud fra de kjøbenhavnske Assurandører. Der var dengang kun to: Det kgl. octroyerede Søassurancecompagni og De private Assurandører. Deres Tilbud, som Kirck nu lod sin Kontorist Lund overbringe Rederne, gjorde en vis Lykke; i de nærmest paafølgende Aar vrimler det med Tilbud og Forespørgsler om Assurancer i Kircks Breve og Kopibøger, og mange norske Redere, som tidligere havde ladet



Øresunds Toldkammer. Nedrevet ca. 1860.

deres Skibe assurere hos hamburgske Assurandører, gik nu over til de kjøbenhavnske. Forholdene forandredes dog snart igen ved Stiftelsen af norske Assuranceselskaber i Slutningen af 30'erne og Begyndelsen af 40'erne.

Assurancepræmierne var dengang meget høje. I 1834 forlangte de kjøbenhavnske Assurandører 7 pCt. for al Fare af bevislig gode nye eller ikke gamle Skibe for Sejlads fra 1. Februar til 30. September til alle Havne paa denne Side Cap Finisterre paa Spaniens Nordvestkyst; men Assurandørernes Risiko var stor, da Bedømmelsen af Skibe nødvendigvis maatte være meget løse-

lig. Skibsregistre med Klassifikation af norske Skibe fandtes ikke, man var henvist til troværdige Personers Udsagn og sit eget Skøn, og der sejlede dengang mange gamle Skuder, hvis Alder af gode Grunde betegnedes som „ubekendt“. Stundom kunde Skibets Navn give nogle Oplysninger. Kirck skrev engang (inden 1839) om Skibet „Kronprinds Frederik“, at Navnet lod formode, at det var et meget gammelt Skib. Det hjalp heller ikke meget, at Henrik Carstensen i Risør kaldte et af sine Skibe „Solid“, naar det efterhaanden var blevet saa brøstfældigt, at Kaptajn Arentz i sin spøgefulde Journal fortalte om det, at Rotter og Mus kunde løbe gennem Naaderne. Berygtet for sin synkefærdige Tilstand var et gammelt Skib fra Tønsberg. Rederen, som selv førte det, troede, at det Held, som i mange Aar havde fulgt ham og hans Skib, ikke kunde overføres til et nyt Skib, og derfor blev der Aar efter Aar repareret paa det gamle Skrog, som til sidst blev forsynet med en Bandage af Jernkæder, der skulde holde sammen paa Stumperne.

Det var dog ikke givet, at et Skib var daarligt, fordi det var gammelt. Hvis det var bygget af Eg og var godt passet, kunde det være et godt Skib i Aarrækker, og af den Slags Veteraner var der mange. Langt ned i Tiden sejlede i Fragtfart paa Østersøen et norsk Skib, „Lougen“, om hvilket der fortaltes, at det var den berømte danske Orlogsbrig, som i Aarhundredets Begyndelse havde været med i mangan ærefuld Kamp. Og Briggen „Susanne“ af Tønsberg, som endte sine Dage paa Helsingørs Red en Efteraarsmorgen i Aaret 1870, var ogsaa et meget gammelt Skib med en paafaldende høj Agterstavn, hvorfor de andre Skippere spottende kaldte det „Susanne med den høje Rumpe“.

Da Skibsfarten om Foraaret 1834 atter begyndte, var Kirck igen allieret med sin tidligere Kompagnon, Andreas Wachtelbrenner, med hvem han fra nu af kom til at samarbejde lige til Sundtoldens Ophør. Dette Samarbejde blev til stor Gavn for dem begge, og naar det lykkedes saa godt, var det maaske, fordi den ene havde de Egenskaber, som den anden manglede. I 1837 giftede

Wachtelbrenner sig med Kircks Svigerinde, hvad der bidrog til at styrke Sammenholdet. Wachtelbrenner var en typisk Detailhandler, en af den Slags, som Kirck i sit stille Sind foragtede dybt, og som han morede sig med at betegne som Kræmmere og Diskehandlere. Nordmændene kunde ikke fordrage Wachtelbrenner, men det havde mindre at sige, da Kirck selv tog sig af Skipperne, medens Wachtelbrenner sørgede for den nøjagtige Ekspedition af de ordinerede Varer; nøjagtig var Wachtelbrenner, derom vidner hans sirligt affattede Regnskaber.

Betegnende for Wachtelbrenner var hans Beundring for det borgerlige Artillerikorps; medens Kirck aldrig drev det videre end til Constabel Nr. 34 og gjorde saa meget Vrøvl, at han forholdsvis hurtig slap ud af Korpset, trippede Wachtelbrenner op ad Rangstigen fra Bombardeer til Sergent, Komandersergent, Fyrværker, Secondløjtnant o. s. v., indtil han i 1850 blev Chef for 1. Kompagni og i 1864 gik af som karakteriseret Major.

Om Efteraaret 1834 fik Kirck en kærkommen Anledning til at at rette et nyt Angreb paa Købmandslauget. Der var nemlig blevet nedsat en Kommission, som skulde undersøge Færgelaugets Artikler og Takster, og da Kommissionen udbad sig Skibsklarerernes Mening om denne Sag, sendte Kirck et langt, skriftligt Indlæg til Kommissionen, hvori han efter først at have besvaret Spørgsmaalene om Færgelauget gav et ekstra Kapitel med Overskriften: „Helsingørs Handel“.

Han skriver heri, at han allerede ved sin Indtræden i den handlende Verden havde tænkt sig, at de fede Aar ikke vilde vedvare, at Udlændingene ikke for evigt vilde ligge i Dvale uden at henvende deres Opmærksomhed paa deres Skibes Fournissement i Helsingør. Desværre havde hans Gisning været rigtig, da det nu havde vist sig, at Englænderne var begyndt at forsyne deres Skibe med Proviant hjemmefra, hvorved Handelen i Helsingør havde lidt betydeligt, og han mente, at den vilde vedblive at gaa Krebsegang, saalænge „Kræmmerlauget“ med dets udstrakte Rettigheder eksisterede, og saalænge der ikke skete nogen Forandring i Told-

forholdene ved Varernes Salg en detail til forbisejlende Skibe. Kræmmerlaugets Artikler, som gav Kræmmerne saa udstrakte Rettigheder, var fra 1744. Af Indledningen til dem saa man, at saavel Haandværkere som Øltappere og Skibsfolk paa den Tid befattede sig med Handel, og til stor Skade for de Handlende i Helsingør udhøkrede og udprangede Varer baade i Købstad og paa Landet. Det var derfor naturligt, at der dengang blev sat en Skranke herfor, og at der dannedes et Samfund af Handlende, der kunde blive Landet til Nytte; men Resultatet var ikke blevet godt. Efter et Tidsforløb af 90 Aar var man ikke kommet synderlig videre, og Aarsagen laa efter hans ærbødige Formening deri, at Laugets Interessentere var i Besiddelse af Rettigheder, saa ingen kunde gøre dem Rangen stridig. I Stedet for at uddanne deres Lærlinge fandt de bedre Regning ved at lade disse forblive i Uvidenhed, for at de ikke som selvstændige engang skulde gøre dem Afbræk i deres Handel. Og hvor skulde de unge Mennesker, der med nogle Forkundskaber ønskede at uddanne sig til duelige og for Staten nyttige Handelsmænd, ty hen? Lod de sig uddanne hos Skibsklarererne eller dem, der forbandt Handel med Skibsklarering, kunde de ikke faa Borgerskab som Købmænd . . . For at hindre, at Skibene provianterede hjemme, foreslog han, at der i Nærheden af Havnen skulde indrettes nogle Boder, hvorfra Varer som The, Kaffe, Sukker, Tobak o. l. kunde udsælges en detail, uden at der af disse Varer blev betalt Told. — Han fik dog intet ud af sit Forslag, og heller ikke Procurator Jacobis Avisangreb paa Lauget, som Kirck vistnok fremkaldte nogle Aar senere, gjorde den mindste Virkning. Alt forblev ved det gamle, og først 30 Aar efter i 1864 indførtes Frilagerinstitutionen i Helsingør.

Det lykkedes Kirck i Vinteren 1834—35 at gennemføre sin Norgesrejse, og da han var vendt hjem, arbejdede han med stor Iver paa at skaffe sig Forretningsforbindelser paa flere Handelspladser i Østersøen for derigennem at skaffe Fragter til de norske Skibe. Endog til et saa fjernt Sted som Archangel søgte han at udvide sine Forbindelser. Kirketerp & Sønner havde opgivet ham Navnene paa

nogle Handelshuse i Archangel, og i April 1835 tilskrev han dem med Tilbud om store norske Skibe; en Skipper fra Tønsberg tog Brevene med til Firmaet Asmus Simonsen & Co. i St. Petersborg, med hvis Anbefaling de skulde sendes videre; men Brevene kom for sent frem. Et af Husene, Hill & Moberley, svarede, at det var for sent at forhandle om Fragtslutninger for det Aar. Kirck skrev derfor næste Aar til Hill & Moberley allerede i Februar; men det synes heller ikke denne Gang at have ført til noget, og Kirck overlod da Fragtslutningerne til Peter L. Lund.

Denne var efter at have tilbragt 7 Aar hos Kirck i 1835 rejst til Sundsvall, hvor han af Kirck var anbefalet til en Trælasteksportør Heffner. Her var han en Tid for at sætte sig ind i Forholdene, og om Efteraaret tog han saa hjem til Arendal for der at oprette en Befragtningsforretning.

De første Aar var temmelig vanskelige for Lund, da Tiderne var alt andet end gode. I Marts 1838 skrev han et meget pessimistisk Brev til Kirck, hvori han efter først at have sukket over de elendige Fragter og over, at de canadiske Uroligheder ikke blev til noget, saa at der intet var at bygge paa i den Anledning, skrev: „Trælastpriserne i Udlandet ere overalt saa usle, at man ikke veed, hvorhen man skal sende sin Last for at faa det mindste Tab; thi Fordeel er ikke at tænke paa“; men kort efter kom bedre Tider, og Lund fik snart god Gang i sin Forretning. Han udfoldede en utrættelig Virksomhed, rejste baade i Sverige og Norge for at slutte Fragter, købte gamle Skibe og lod bygge nye. Alleerede i 1839—40 byggede han, formodentlig i Fællesskab med Andre, et stort Barkskib „Aukathor“, paa 153½ Commerce Læster, og efterhaanden blev han korresponderende Reder for en anselig Handelsflaade.

Kirck hjalp i de første Aar Lund med Anbefalinger og Kredit, en Tjeneste, Lund aldrig glemte ham. Til Gengæld arbejdede Lund utrættelig paa at fremme Kircks Interesser bl. a. ved, saa vidt det stod i hans Magt, at forpligte de Skibe, han befragtede, til i Helsingør at klarere og proviantere hos Kirck. Da Lunds Magt og

Indflydelse var i stadig Stigen, fik dette den største Betydning for Kircks Forretning.

Lund holdt meget af at mindes sit Ophold i Helsingør. Han havde altid et lille Maleri af Kronborg hængende i sit Kontor, og naar han om Vinteren i sit store Hus paa Torvet i Arendal eller om Sommeren paa sit Landsted „Frivold“ samlede med sine Venner, Børn og Børnebørn — han havde haft 10 Børn, hvoraf 3 var døde i spæd Alder — var det en fast Regel, at han havde Kircks Datter, som var gift med Dr. Kittel i Arendal, til Bords, og han yndede ved saadanne Lejligheder i en Bordtale at mindes sin Ven N. P. Kirck og Helsingør, hvor han havde tilbragt syv lykkelige Ungdomsaar.

Efter at Lund var rejst til Norge, havde Kirck af og til en ung Nordmand i sin Forretning, og flere af disse blev efter deres Hjemkomst til Norge Købmænd og Skibsredere og fortsatte den venskabelige Forbindelse med Kirck. Den første af disse var Jacob Holst, som efter sin Bortrejse fra Helsingør nedsatte sig i Udlandet og først senere vendte hjem til Norge, hvor han levede og virkede som Købmand og Skibsreder. Han døde 1912 i Grimstad 92 Aar gammel. Af andre Nordmænd, som fik deres Uddannelse hos Kirck, kan nævnes Nicolay Fritzner, som i 1852 oprettede en Speditions- og Kommissionsforretning i Stettin, Brøndlund, som senere blev Dispacheur i Arendal, og Frederik Kreutz, der blev Trælasthandler i Fredrikstad. En af dem, Carl A. M. Lund, en Brodersøn til Peter L. Lund, forblev i Helsingør, hvor han senere etablerede egen Forretning.

I Slutningen af 30'erne oprandt, som alt bemærket, en bedre Tid for Handel og Søfart, og Arendal blev i Sejlskibenes Glansperiode den største Rederiby i Norge; i 70'erne hed det sig, at Arendal havde mere Tonnage end hele Tyskland¹.

Det var særlig Udskibning af Trælast fra Sundsvall til England og Frankrig, som de norske Skibe fik deres store Andel i, og dette skyldtes meget Lund, der kom i Forbindelse med Rew. Pre-

¹Amund Helland: Norges Land og Folk. 1904.

scott & Co. i London og andre store Trælastimportører i England og Frankrig. Da mellemstore Skibe paa 100—150 Commerce Læster særlig egnede sig til denne Trafik, begyndte Lund og andre norske Redere at købe eller bygge Skibe af denne Størrelse, og da det snart viste sig, hvor lønnende Farten var, voksede den norske Handelsflaade med rivende Fart. Medens Tilvæksten i de 22 Aar fra 1814 til 1836 kun havde været c. 8000 Com. Læster, var Tilvæksten i de 26 Aar fra 1837 til 1863 ikke mindre end 200,000 Com. Læster, og fra Ophævelsen af den engelske Navigationsakt, da det engelske Marked aabnedes ogsaa for norske Skibe, til 1879 overfløj den norske Handelsflaade i Størrelse efterhaanden den hollandske, italienske, tyske og franske og blev den tredjestørste i Verden.

Kirck var jo i høj Grad interesseret i at faa sine norske Venner til at sejle paa Østersøen, og han gjorde sikkert, hvad han kunde for at opmuntre dem til at bygge eller købe store Skibe. Han var ogsaa ivrig for at skaffe Oplysninger om Skibe, som var til Salgs i Kjøbenhavn eller andre nærliggende Havne, og ofte lykkedes det ham at købe gode Skibe meget billigt. Han købte f. Eks. i 1836 et ved Helsingør strandet fransk Skib „Benjamin“ til E. Børresen i Drammen for 3781 Rbd., hvad der omtaltes som en uhørt billig Pris; og da Helsingørsfirmaet Belfour, Ellah, Rainals & Co. i 1838 var kommet i Pengevanskeligheder, købte Kirck deres Brigskib „Fanny White Ellah“ paa 131 $\frac{1}{2}$ Com. Læster ligeledes til E. Børresen i Drammen for 15,500 Rbd.

Kirck begyndte ogsaa selv at drive Redervirksomhed. Allerede fra Begyndelsen af 30'erne havde han haft en Jagt, „Minerva“, som sejlede frem og tilbage mellem de nærmeste Havne og mest blev brugt til at hente Landbrugsprodukter fra Jylland og Fyn. Nu købte han $\frac{1}{3}$ Part i Skonnerterne „Sarah Marie“ og „Enigheden“, som han blev korresponderende Reder for, og efter den Tid havde han altid nogle Skibe, som sejlede med mere eller mindre Held.

Et af dem, Skonnerten „Søridderen“, som Kirck blev Reder for i 1841, var bekendt som et meget hurtigsejlende Skib. Det var

det første Skib, der byggedes paa Løves Værft i Helsingør, og det blev med stor Højtidelighed døbt af Pastor Boye, som i sin Tale ytrede, at de Danskes Vej til Ros og Magt ej alene var at vinde ved Orlog, men nok saa meget ved Handel og Søfart. Skibet rostes af alle kyndige som et i alle Maader udmærket Skib, og da Christian den 8de kort efter Stabelafløbningen besøgte Helsingør, maatte han og hele Følget om Bord for at beundre det. Det sejlede i en Aarrække med Held, mest paa Frankrig og Italien og ført af den dygtige Kaptajn Niels Jensen Pii fra Hornbæk, der selv havde Part i Skibet.

Han havde, fortæltes der, faaet sit mærkelige Navn Pii, fordi han ved Styrmandseksamen havde løst en matematisk Opgave ved en snedig Anvendelse af π . Han var et lyst Hoved og en dygtig Mand til at være „næst Gud, den øverste Herre over Skibet“, som det dengang hed. Naar Skibet sejlede nede i Middelhavet, var det jo ikke muligt for Rederen at faa hurtig Forbindelse med det, og selv om Skipperen havde faaet en omstændelig Instruks, maatte han ofte handle paa egen Haand eller i Samraad med Rederens Bekendte i de forskellige Havne. Naar det ikke var muligt at faa almindelig Fragt, var det af Betydning, at han var lidt af en Forretningsmand, der kunde tage en rask Beslutning, og i den Retning var Kaptajn Pii god nok, selv om han til andre Tider, naar der ikke stod noget paa Spil, kunde tage det med Ro, som da han engang skulde sejle fra Kjøbenhavn til Helsingør og blev forsinket, fordi han, just som Skibet skulde lette, gik i Land igen for at hente en fin Cigar, som Skibsmægler Hekscher havde budt ham, og som han havde lagt fra sig paa Hekschers Pult.

I 1848 blev „Søridderen“ stillet til Marineministeriets Disposition, og Kaptajn Pii følte sig vist som en drabelig Orlogsmand, da Skibet blev forsynet med Kanoner og afgik til Helgoland for at deltage i Blokaden af Hamborg, selv om han til sin Ærgrelse kun blev Næstkommanderende, da en Søofficer, Løjtnant Skibsted, blev Skibets Fører. Store Bedrifter kom „Søridderen“ dog ikke

til at udføre. Ifølge Kaptajn Piis Beretning holdt den sig i Nærheden af Fregatten „Gefion“, og da nogle hamborgske Skibe var blevet stoppet, fik „Søridderen“ den Opgave at bringe deres Mandskab til Kjøbenhavn. Derefter anvendtes „Søridderen“ en kort Tid som Tender for Vagtskibet i Sundet, men blev snart tilbageleveret og kom atter i Fragtfart, men Aaret efter forliste den paa Jyllands Vestkyst. Kaptajn Pii blev saa i 1853 Fører paa et andet af Kircks Skibe, Skonnerten „Danmark“, og med dette Skib kom han paa længere Rejser baade til Nord- og Sydamerika og oplevede mange mærkelige Ting, hvorom han i sin høje Alderdom kunde berette. Han døde først i 1908, 96 Aar gammel.

Skønt der, som alt bemærket, i Slutningen af 30'erne var god Opgang i Forretningen, tænkte alligevel Kirck endnu engang paa at forlade Helsingør og nedsætte sig i Norge. Under sin Norgesrejse i Februar 1839 tog han i Holmestrand Borgerskab som Trælasthandler og Grosserer. Anledningen til dette Skridt var sikkert de mange Angreb, som paa den Tid blev rettet mod Øresundstolden; det saa virkelig dengang ud, som om Sundtoldens Dage var talte; men da Uvejret trak over, blev Kirck i Helsingør. Hertil bidrog nok det, at han var blevet Medlem af Borgerrepræsentationen, ligesom ogsaa at han i 1841 blev valgt til Stænderdeputeret for Helsingør. — Der var jo nu Anledning for ham til at forsøge at faa realiseret nogle af de mange Ideer, han havde Hovedet fuldt af, og det lykkedes ham virkelig ogsaa at faa gennemført forskellige kommunale Forbedringer. Men han mødte stadig en Del Modstand, naar han skulde have med Købmandslauget at gøre. Dette var f. Eks. Tilfældet, da der i 1842 i Stænderforsamlingen af Regeringen blev fremsat Lovforslag om Lettelser for Handelen, særlig Toldlettelser. Kirck skrev til det helsingørske Købmandslaug og anmodede det om at fremkomme med Forslag, f. Eks. om Indførelse af Frilager i Helsingør, da han mente, at et saadant Forslag vilde blive modtaget med Velvilje af Stænderforsamlingen. Herpaa svarede Lauget, at der straks var blevet udnævnt en Comité til at overveje hans Forslag, og denne Comité

var kommet til det Resultat, at, hvorvel man tilfulde erkendte, at Handel og Omsætning i Helsingør trængte til Lettelse, og ogsaa forment, at denne Trang kunde afhjælpes ved visse Regeringsforanstaltninger, ansaa man dog Genstanden for dels ikke at vedkomme Købmandslauget alene og dels at være saa speciel og local, at den ikke egnede sig til Behandling i Stænderne for Øjeblikket. Lauget, hvori I. C. Dreyer nu var Oldemand, sluttede sin Svarskrivelse med: „Ifølge heraf have vi altsaa intet i Anledning af Deres Skrivelse at foreslaa“.

Mere Held havde Kirck med sine egne Foretagender. Der var en stærkt stigende Omsætning og Fortjeneste. Forretningen gav et saa rigeligt Overskud, at han ikke tog i Betænkning at anbringe en Del af det i Jordejendom. Der var jo ikke den Ting, han ikke interesserede sig for, og han havde længe haft Lyst til ogsaa at give sig af med Jordbrug. 1843 købte han nogle Jordlodder af Byens Overdrevsjord og begyndte at anlægge sit Landsted, det senere „Fredsholm“. I Aarenes Løb ofrede han ikke saa lidt paa denne Ejendom, som han vilde gøre til en Mønstergaard.

Da han trængte til mere Plads i sin Ejendom paa Strandgade, tænkte han i 1840 paa at benytte en Del af det smalle Stræde mellem denne Ejendom og Apoteket, som i langt over Mands Minde havde været afspærret for Færdsel. Ved at gennemlæse det ældste Skøde paa Gaarden, hvori Eilert Tschjerner i 1713 tilskødede den agtbare og velfornemme søerfarne Mand Skipper Roluf Rolufsen Gaarden Nr. 14 og blandt det overdragne udtrykkelig nævnede det imellem den solgte Gaard og Apotheqver Pechels Gaard „af Byen forundt tilfælles Stræde“ fik han den Forestilling, at Strædet egentlig var en Del af hans Ejendom, at han i hvert Fald havde Benyttelsesretten til det sammen med Apoteker-Naboen paa den anden Side af Strædet. Da Apoteker Steenberg ikke havde noget imod, at der blev bygget i Strædet, indsendte de to Naboer i Fællesskab et Andragende til Bygningskommissionen, hvori de nok saa flot skrev: „I det os tilhørende Stræde, der

vender ud til Strandgade, agter vi at opføre en liden Bygning“ o. s. v.; men Borgmester Stenfeldt, som var Bygningskommissionens første Medlem, vilde ikke gaa med til denne Fortolkning af det gamle Skøde, og Kirck maatte derfor holde sig inde paa sine egne Enemærker. Her lod han saa i 1844 opføre et Pakhus i 4 Etager, og paa Bygningens flade Tag anbragtes en Udsigts-pavillon, en saakaldt „Kikkenborg“, hvorfra man dengang havde en vid Udsigt over Sundet. Disse Kikkenborge, som allerede i 1764 omtales i Pontoppidans Danske Atlas, var ligesom de mange Vindfløje en Ejendommelighed for Helsingør. Vindens Retning og Skibenes Færden ude i Sundet var noget, man maatte vide Besked med, og naar man ikke var saa heldig, at ens Hus laa i første Række, saa man havde direkte Udsigt over Søen, maatte man op i Højden for at kigge ud over Hovedet paa de andre. Smukt maa det have været paa en Sommerdag at sidde oppe i Kikkenborgen og se de mange Sejlere med deres hvide Sejl mod det blaa Sund. Men i de travle Dage var der ikke Tid til at nyde Udsigten. Det overlod man til Kaptajnernes Koner og Døtre, som paa Forsommeren kom til Helsingør, hvor de afventede deres Mands eller Faders Ankomst for at tage en Tur med Skibet i Sommermaanederne; de tilbragte ofte Dage igennem i Kikkenborgen, af og til spejdende ud over Søen efter det ventede Skib, som de kunde kende i lang Afstand paa en eller anden Ejendommelighed.

Disse Aar i 40'erne var vel nok Kircks lykkeligste Tid. Om Vinteren var han beskæftiget med Politik eller paa Rejser, og om Foraaret deltog han med Iver i 28. Majfesterne i Egebæksvang. Om Sommeren drejede alt sig om Forretningen, hvor der var Liv og Travlhed, og naar der saa hen paa Efteraaret blev lidt Ro, gik han paa Jagt i „Kongens Vildtbane“ med gode Venner, Doktor Galschiøt, Købmand Fæster, Kammerraad Wessel og gamle Drewsen fra Strandmøllen. Drewsen, som var 25 Aar ældre end Kirck, var dengang op imod de 70 Aar, hvorfor han i Reglen ikke turde inklade sig paa at jage de 6 Dage i Træk, som

Indbydelsen ofte lød paa. Han boede i Helsingør, medens Jagterne stod paa, kom kørende i sin lille Wiener- eller Jagtvogn med sorte Heste og Kusk i brunt Livré og „logerede“, som han kaldte det, med sin Tjener og Hund hos Kirck. De havde det nok morsomt baade paa Jagterne og ved de efterfølgende Middage, hvor Drewsen og Forstraad Bjørnsen, Skovrideren paa Valdemarslund, som var den, der arrangerede og indbød til Jagterne, fortalte om deres Jægerbedrifter. Særlig Bjørnsen, som i sine unge Dage havde været i Norge, kunde mange spændende Historier om Ulve og Bjørne. Han var en af Kircks bedste Venner, og det var ikke saa underligt; thi de lignede hinanden i meget og havde flere fælles Interesser. Bjørnsen var som ung Forstmand i 1813 blevet sendt til Grevskabet Laurvik i Norge, hvor han i 1815 kun 25 Aar gammel var blevet Skovrider over Grevskabets 5. Distrikt, som var paa c. 70,000 Tdr. Land Skovgrund; kort efter havde han ved Dødsfald og Vakance faaet overdraget Overførsterembedet og et andet Embede, og alt dette havde han styret med enestaaende Dygtighed. Fra tidlig Morgen til sildig Aften havde han været paa Færde, til Hest og til Fods, og derefter arbejdet ved Skrivebordet til Kl. 12—1 om Natten. 1829 blev han Skovrider paa Valdemarslund, hvor han virkede til sin Død i 1857. Da han baade var en dygtig Forstmand og en ivrig Landmand, der indførte alle nye Forbedringer paa Landbrugets Omraade og baade med Raad og Daad hjalp Bønderne, fik han stor Betydning for Egnen. Blandt de mange Ting, han har udrettet, er ogsaa Udgravningen og Fredlysningen af Gurre Slots Ruiner.

I 1847, da der skulde være Valg til Stænderforsamlingen, var Kircks Forretning blevet saa omfangsrig, at han for bedre at kunne passe sine egne Sager, tænkte paa at trække sig ud af det politiske Liv. Kun hvis han blev valgt i Helsingør, vilde han modtage Valget, erklærede han, og da han her kun blev valgt til Suppleant, medens Højres Kandidat blev Stænderdeputeret, tog han ikke imod dette Valg og maatte som Følge af sin Erklæring anmode Vælgerne i 3. Købstadtdistrikt (Kalundborg, Holbæk og

Nykøbing), som ved et Prøvevalg havde givet ham de fleste Stemmer, om ved det rigtige Valg ikke at spilde deres Stemmer paa ham. Da han alligevel blev valgt i 3. Købstadtdistrikt, forandrede han dog sin Beslutning, fordi, som han sagde, det vilde være højst uforsvarligt, hvis han afslog det paa ham faldne Valg og derved svigtede den Tillid, hans højtærede Medborgere saa uindskrænket havde sat til ham. — Han var derefter Stænderdeputeret for 3. Købstadtdistrikt i Resten af Stænderinstitutionens Tid. 1849 blev han valgt til Landstinget, og skønt han flere Gange prøvede paa at slippe ud af det politiske Liv, lykkedes det ikke. Det medførte, at han maatte tilbringe meget af sin Tid om Efteraaret og Vinteren paa Landevejene, rumlende af Sted i egen Befordring eller i Diligencen mellem Kjøbenhavn og Helsingør, da hans Nærværelse ofte var nødvendig, snart det ene, snart det andet Sted. — Særlig om Efteraaret kunde det hænde, at Skipperne kom i stort Antal, og Forretningen maatte jo frem for alt passes. Konkurrencen mellem de mange Klareringshuse var stor, og det var ikke altid let at holde fast ved det engang indvundne.

Et særlig farligt Tilfælde indtraf i 1850, da en norsk Mægler, Thomas Schlytter, havde faaet overdraget nogle Fragtslutninger for James Dickson & Co. i Göteborg og i Certepartierne havde fastsat, at saavel Skibene som Ladningerne i Helsingør skulde klarere hos Belfour, Ellah, Rainals & Co. Schlytter havde lige siden Aaret 1812 haft Forbindelse med dette Hus og havde „alle-rede dengang som Yngling nydt meget godt i Belfours Familie i Edinburgh“. Kirck havde heller ikke noget imod, at Ladningerne blev klarerede hos Belfours; men da der mellem Skibene var flere norske, som hørte til hans faste Kunder og nu blev forpligtede til at klarere hos Belfours, saa han, hvor farlig Sagen var og reagerede straks. Han skrev et Brev til Dicksons og lod sin Fuld-mægtig, P. C. Wineken, rejse til Göteborg for at overbringe det og give mundtlige Forklaringer.

I Brevet skrev han, at han paa Grund af sin Stilling i den danske Rigsdag ikke kunde forlade Kjøbenhavn for personlig at

gøre sin Opvartning hos dem, ellers vilde han have været i Stand til at give dem tilfredsstillende Oplysning om den Misforstaaelse, som maatte være hændet, og tillige have fundet Lejlighed til at give dem Beviser ihænde paa, med hvor stor Interesse han vigilerede for deres Forretninger.

Brevet og Winekens Besøg gjorde den tilsigtede Virkning, og det mægtige Göteborghus skrev et imødekommende Brev til Kirck, hvori de forklarede, at det var en Nødvendighed, at alle deres Ladninger havde samme Kommissionær i Helsingør for at undgaa Uregelmæssigheder, naar Skibene skulde have deres Losseplads bestemt, idet de passerede; men da de aldrig havde ønsket eller besluttet nogen Modarbejdelse af Kircks Interesser i Sundet, vilde de ikke i Fremtiden tvinge nogen Kaptajn, som tidligere havde henvendt sig til Kirck, til at forlade ham; kun Ladningerne skulde klareres af Belfour, Ellah, Rainals & Co. Og de sluttede Brevet med at lykønske Kirck til at være blevet Medlem af Rigsdagen og til i sit nødvendige Fravær fra Forretningen at have en saa virksom og nidkær Fuldmægtig, som Hr. Wineken syntes at være.

Krigens Udbrud i 1848 og Blokaden af de nordtyske Havne foraarsagede en Lammelse af Skibsfarten; men man var dengang saa optaget af de store Begivenheder, og Standsningen var heldigvis kun forbigaaende. I de følgende Aar tog Skibsfarten atter til, og Begyndelsen af 50'erne blev en glimrende Tid for de helsingørske Handelshuse.

I 1854 naaede Kirck at faa et af sine højeste Ønsker opfyldt. Ved et Tilfælde fik han Lejlighed til at købe et Pakhus, som stødte op til hans Gaard paa Strandgade, og som han længe havde ønsket at købe for at skaffe mere Plads. Ejendommen tilhørte Købmændene A. C. & Joh. van Mehren, som ikke vilde sælge den; men da Joh. van Mehren døde den 2. Nov. 1853, forandredes Situationen. Hans Søn var nemlig August van Mehren, den senere Professor i semitisk og orientalsk Filologi, og han var straks villig til at sælge, da han ikke brød sig det mindste om at eje et Pakhus.

Til Pakhuset hørte en Beboelsesejendom paa Stengade (nuv. Nr. 70), som Kirck ingen Brug havde for, men som fulgte med i Købet. Derfor blev Købesummen forholdsvis høj, nemlig 11500 Rd. Selve Pakhuset var en grundmuret Bygning, hvis Murankre, der var formet som Bogstaver og Tal, angav, at den var opført i 1642.

Der blev straks taget fat paa Ombygningen. Huset skulde gøres kortere og forhøjes og forandres paa mange Maader. Det blev et langsomt og kostbart Arbejde, og da Kirck vilde have det saa solidt som muligt, kom det til at koste langt mere, end han havde tænkt sig. Da Pakhuset endelig i 1857 stod færdigt, skønt og solidt bygget med sin kamtakkede, blændingsprydede Gavl, der foroven afsluttedes med en gylden Vindfløj, var Sundtoldens Tid forbi, og Kirck indsaa, at det snarere havde været et Uheld end Held for ham, at han i 1854 havde faaet sit længe nærrede Ønske opfyldt. Ja, han gav endog den nye Ejendom Skylden for alle de Ulykker, der ramte ham, efter at han var begyndt paa dette Foretagende. Der fulgte Uheld med det nye Pakhus, mente han.

I 1854 var Angrebene paa Sundtolden begyndt igen. I 1855 gjorde Amerika Alvor af sin Trusel om at opsigte Handels- og Søfartstraktaten med Danmark. Den 1. Jan. 1856 etablerede Kircks „virksomme og nidkære“ Fuldmægtig P. C. Wineken egen Forretning og paaførte ham en voldsom Konkurrence. Samme Aar maatte Kirck sælge sit Landsted. Den 1. Jan. 1857 opsagde hans Svoger og Kompagnon Kompagniskabet og forlangte sin Andel, 29,781 Rd., udbetalt, hvad han ogsaa fik i Løbet af Aaret; men da denne Sum i Forbindelse med de 23,450 Rd., som Købet og Ombygningen af det nye Pakhus ifølge Vurderingen i 1857 mindst maa have kostet (Regnskabet over Byggeriet brændte Kirck, da han ikke ønskede, at hans Efterkommere skulde se det), blev hans Driftskapital pludselig formindsket med 53,231 Rd., hvad der bragte ham i nogen Forlegenhed. Saa kom endelig Sundtoldens Ophør den 31. Marts 1857. Det kom ganske overraskende. Man havde ventet, at der vilde blive forhandlet med Skibsklarererne, og at det i alt Fald først blev i 1858, at Tolden skulde ophøre. Selv Kirck, der

som Medlem af Landstinget hele Vinteren var i Kjøbenhavn, vidste ikke noget om Tidspunktet for Toldens Ophør. Hans Fuldmægtig skrev til ham og spurgte, om han havde nogle sikre Efterretninger om Sagen, da der igen var begyndt at gaa forskellige Rygter i Helsingør. Hertil svarede Kirck den 19. Februar 1857, altsaa 1½ Maaned før Katastrofen, at saa vidt han vidste, var der endnu ingen Bestemmelse taget, men at det var højst sandsynligt, at Tolden først ophørte 1. Jan. 1858.

Den Vinter, 1856—57, var Skibsfarten i Sundet vedblevet længere end sædvanlig, og stærke Efteraarstorme havde forårsaget megen Søskade, saa at Helsingørs Havn var overfyldt med Havarister. I Breve og Kopibøger fra den Tid mærkes det, at Tempoet i hele Forretningslivet var sat meget op. Det var Telegrafens rastløse Tid, der nu var begyndt. Særlig naar der var Tale om Fragt slutninger, benyttedes nu Telegrammer, og de gammel-dags udførlige Skrivelser fortrængtes mere og mere af ordknappe Depecher.

Da Kirck fik at vide, hvor nær Sundtoldens Ophør var, ilede han hjem til Helsingør. Han vilde foretage en Rejse til Norge; men inden han kunde rejse, var der mange Ting at ordne. Han skrev efter sin Hjemkomst mange Breve, da man var midt i Fragt slutningerne for den kommende Sommer, og til sine norske Venner skrev han, at han haabede, de fremdeles vilde lade proviantere hos ham og ikke lade deres Skibe sejle hans Dør forbi. Han holdt samme Priser som Kjøbenhavn, undtagen paa enkelte Smaating, som han ikke selv havde paa Lager, og Ekspeditionen var enestaaende hurtig, Dag og Nat, Hverdag og Søndag. Som Eksempel paa, hvor hurtig Ekspeditionen kunde foregaa, fortalte han, at han paa en Søndag i 1856 i Løbet af 8—9 Timer havde ekspederet og forsynet med Proviant henved 40 store norske Skibe.

Da man nu kunde risikere, at Skibene af og til vilde gaa til Kjøbenhavn for at proviantere, sluttede Kirck en Overenskomst med I. N. Amnitzbøll i Kjøbenhavn om, at de skulde drive deres Provianteringsforretninger i Forening, saaledes at Amnitzbølls For-

retning skulde fungere som Kircks kjøbenhavnse Afdeling og omvendt. Der blev trykt Cirkulærer om denne Ordning til de norske Redere og Skibsførere; paa Skibsmægler Northcotes Kontor i London, hvor de norske Skippere kom meget, blev anbragt en iøjnefaldende Bekendtgørelse herom, og i Begyndelsen af April rejste Kirck til Norge for at besøge Rederne. I henvend 2 Maaneder rejste han fra By til By og blev modtaget med stor Gæstfrihed. Der blev arrangeret Selskaber, hvortil alle hans Venner blev indbudt, og det lykkedes ham i Reglen at faa overbevist Rederne om, at Helsingør var det mest fordelagtige Sted for Skibenes Proviantering. Af de fleste modtog han da ogsaa Forsikringer om, at de fremdeles vilde holde sig til ham.

Hans ivrigste Konkurrenter i Helsingør paa denne Tid var P. C. Wineken, der var i Kompagni med en Nordmand Geo. Jæger, og Severin Stiesen. Deres Cirkulærer og Avertissementer i norske Aviser havde faaet flere til at tro, at der nu vilde blive en voldsom Konkurrence i Helsingør og lave Priser paa alt. Kirck skrev hjem til sin Fuldmægtig: „Der vil vistnok vise sig en stor Virvar i Førstningen, da saagar Mange tror, at man fra Helsingør vil sende store Baade fyldt med Proviant ud til Skibene og handle med disse, som det sker fra Bornholm . . . og D'Hrr. Jæger & Winekens Skraal har gjort sit til at forrykke Begreberne“. I et senere Brev skrev han: „Jeg tænker dog, at vi vil faa Broderparten“. Det skete ogsaa. Det blev et godt Aar med stor Om sætning (c. 202,000 Rd.) og god Fortjeneste, og da Kirck nu ved kgl. Bevilling var blevet optaget i Købmandslauget og havde faaet Købmandsborgerskab (den 9. Feb. 1857), behøvede han ikke som tidligere at være i Kompagni med en Laugskøbmand og slap der ved for at dele Fortjenesten med en anden.

Mest Besvær havde han nu med at skaffe den store Kredit, som ofte var nødvendig, og da Pengekrisen samme Efteraar brød ud, blev Situationen farlig. Skipperne betalte i Reglen, naar de var ankomne til deres Bestemmelsessted, med Sterling-, Franceller Hbg. Bancoveksler, trukne paa udenlandske Huse. Da Kri-

sen var paa sit højeste, kunde Vekselerer H. P. Hansen i Kjøbenhavn ikke faa disse Veksler solgt, og da han tilmed anmodede Kirck om ikke at trække paa ham i „disse pengeknappe Tider“, saa det en Tid temmelig truende ud. Kirck skrev den 12. Dec. fra Kjøbenhavn til sin Fuldmægtig, Konsul Petersen, og gav ham gentagne Ordre til ikke at „give en Skilling ud“ uden til Renter af Prioriteten i Ejendommen Nr. 14. „Giv ingen Penge ud, trasser Intet, lad Vekslerne, som ere remitterede, hvile hjemme“, skrev han. Konsul Petersen svarede, at han havde efterfulgt de givne Ordre med Undtagelse af, at han havde betalt en forfalden Veksler og Byskatterne tilsammen 954 Rd., hvorefter Kassebeholdningen af sig selv forbød større Udtællinger. Det kom alligevel til et Punkt, hvor Kirck skulde bruge en større Sum for ikke at standse, og han aflagde derfor Vekselerer H. P. Hansen et Besøg paa hans Kontor paa Højbroplads. Dette Besøg formede sig, efter hvad Kirck selv senere fortalte, paa en meget mærkelig Maade. H. P. Hansen vilde nemlig ikke give Kirck det omtalte Beløb, da han samme Dag havde nægtet andre af sine Kunder yderligere Kredit, men da han alligevel gerne vilde hjælpe Kirck i den vanskelige Situation, fandt han til sidst paa en Maade, hvorved han baade kunde hjælpe ham over det døde Punkt og med god Samvittighed kunde sige, at han ikke havde givet ham det omtalte Beløb. Han sagde nemlig til Kirck noget lignende som: „Der staar mit Pengeskab, og her er Nøglen, nu gaar jeg ind i det andet Kontor og lader Dem selv ordne Resten“, hvorefter Kirck selv lukkede Pengeskabet op og tog det Beløb, han skulde bruge.

Det lykkedes derved Kirck at komme over Krisen, og han led i Virkeligheden ikke nævneværdige Tab, da de norske Rederier, han stod i Forbindelse med, var meget solide. Det var dog en meget spændende Tid, da tilsyneladende grundsolide Huse rammes af Katastrofen. I et Brev fra denne Tid skriver f. Eks. Peter L. Lund i Arendal: At mit Londons Hus Rew. Prescott & Co. skulde standse, havde jeg aldrig villet tro, da det er et saa solid anseet Hus, som der næsten findes i hele London“.

Medens Kirck saaledes kom godt over de mange Vanskeligheder, han saa pludselig havde mødt, og i de følgende Aar igen havde megen Medgang, var det gaaet hans Svoger og tidligere Kompagnon Wachtelbrenner anderledes. Wachtelbrenner havde optraadt paa en meget hensynsløs Maade overfor Kirck, da han i det mest ubelejlige Øjeblik i 1857 havde forlangt sin Andel i Forretningen udbetalt med det samme, og han triumferede, da det saaledes lykkedes ham at redde sin Kapital. Han gav sig først til at spekulere i Flæsk, men bar sig forkert ad med Indkøb og Saltning, saa at Flæsket blev surt. Derefter købte han en Landejendom, Borsholmgaard, men var lige saa uheldig med dette Foretagende. I Løbet af kort Tid havde han mistet alt, hvad han ejede. Gaarden blev solgt ved Auktion, og en Købmandsforretning, han derefter etablerede oppe i Byen, trivedes ikke. Saa kom det til en Forsoning mellem de to Svogre, og Wachtelbrenner vendte tilbage til sin gamle Forretning, men denne Gang ikke som Kompagnon. Den 1. Juni 1860 skrev han i sin Dagbog: „Jeg fik Beskjæftigelse hos N. P. Kirck“, og der blev han Resten af sit Liv, bitter og indesluttet, hvad man ikke kan undres over. Naar han en enkelt Gang kom til at le, vakte det stor Opsigt i Kontoret. „Selv gamle Wachtelbrenner maatte le“, blev der sagt. Han døde i 1878, 82 Aar gammel, og da han havde været Kompagnichef og Major i det borgerlige Artillerikorps, blev der affyret Æres-salver over Graven.

Det maa sikkert have været noget trist for ham at se, hvor godt den Forretning, han i 1857 ikke kunde komme hurtigt nok bort fra, nu trivedes. Thi netop i 1860'erne og 70'erne blev der et Liv og en Travlhed i Forretningen som ingen Sinde tidligere.

Medens de norske Skibe tidligere helst havde holdt sig „paa denne Side Kap Finisterre“ og havde betragtet en Tur til Middelhavet som en ikke ufarlig Langfart, var de nu begyndt at gaa til ganske anderledes fjerne Steder. Efter at Navigationsakten, den føromtalte ældgamle engelske Lov, der forbød fremmede Skibe at føre andre end deres Hjemlands Produkter til England og Kolo-

nierne, var blevet ophævet i 1849, havde der aabnet sig store Muligheder for de andre Nationers Skibe, og de norske Skibe, som nu i stigende Grad kom ud paa Verdenshavene, fik deres Andel i de høje Fragter, som dengang bødes. Det var i denne Periode, at den norske Handelsflaade voksede saa stærkt, at den i 1879 stod som den trediestørste i Verden. Ogsaa Skibsfarten paa Østersøen tiltog. I 1856 passeredes Sundet af c. 20,000 Skibe, i 1860 af c. 30,000, og selv om de nu kunde sejle forbi uden at standse, vedblev mange at benytte Helsingør som Provianteringssted og deriblandt særlig de norske, som nu mere og mere fortrængte de hollandske og engelske Skibe¹.

Det blev nu ofte meget store Mængder af Proviant, som Kaptajnerne rekvirerede, naar de skulde paa de lange Rejser til Ost- og Vestindien, Sydamerika eller Australien, og da de gerne kom i Flok og Følge, kunde man om Sommeren og Efteraaret opleve travle Dage, hvor det var vanskeligt at tilfredsstille deres Krav om hurtig Ekspedition. Meget hjalp det, at der mellem Kontorpersonalet var mange, som havde lange Aarrækkers Øvelse. Carl Lund var f. Eks. i Kircks Forretning i 30 Aar, N. L. Petersen i 40 Aar og Baldur Fredstrup, som havde været i Forretningen fra sine Drengaar, blev der, til han døde i 1886, c. 67 Aar gammel.

Medens Kaptajnerne var i Land, fordrev de Tiden med at spise og drikke, ryge Tobak og fortælle om deres Oplevelser. Paa særlig travle Dage maatte de spise i flere Hold, da Spisestuen ikke kunde rumme saa mange Mennesker paa en Gang, og naar det ikke forslog, dækkedes der lange Borde under Lindetræet i Gaarden.

¹I 1857 fremdrog et Medlem af det engelske Underhus følgende Tal til Belysning af den engelske Skibsfarts Aftagen paa Østersøen siden Navigationsaktens Ophævelse:

I 1849	gik	6876	britiske	Skibe	gennem	Sundet.
I 1850	"	5464	"	"	"	"
I 1851	"	4794	"	"	"	"
I 1852	"	3202	"	"	"	"
I 1853	"	4654	"	"	"	"
I 1854	"	2000	"	"	"	"

Til at forestaa denne store Husholdning havde Kirck en gammel Pige ved Navn Grethe Gryderup, der regerede med stor Strenghed i Køkkenet. Hun var gammel i Gaarde og var i Tidens Løb blevet meget arrig og ubehagelig. Hun tyranniserede Pigerne og Karlene og blandede sig endog i, hvad de yngre Kontorister foretog sig. Da de engang under Kircks Fravær var blevet lidt for lystige inde paa deres Værelse, som var i Nærheden af Køkkenet, havde Grethe hamret saa kraftigt paa Døren med sin Gulvskruppe, at Dørfyldingen var gaaet itu. Hun var paa sit Omraade enestaaende dygtig og gik med stor Iver op i sin Gerning. I den travleste Tid om Sommeren arbejdede hun i Køkkenet til langt ud paa Natten, og ofte gik hun slet ikke i Seng, men sad kun et Par Timer og sov i et lille Rum under Trappen. Og her var det, hun engang, da hun sad for at nyde sin velfortjente Hvile, hørte nogen rumstere i Kontoret ved Siden af. Det var et Par Indbrudstyre, som var i Lag med at bryde Pengeskabet op, og det vakte almindelig Munterhed, da man næste Morgen fik at vide, at Grethe ganske alene havde slaaget Tyvene paa Flugt. Hun havde slaaget løs paa dem med Gulvskruppen, saa de ildsomst var flygtet. Da Grethe var gammel, blev hun sendt til Norge for at faa en magelig Stilling hos Kircks Svigersøn, Dr. Kittel i Arendal; men der blev hun kun en kort Tid; hun kunde ikke finde sig til Rette i de fremmede Omgivelser og nøjes med at lave Mad til 2—3 Personer. Saa kom hun tilbage til Helsingør.

Medens der saaledes, trods Sundtoldens Ophør, stadig var Liv og Travlhed i Forretningen og endog stor Stigning i Omsætningen, som i 1860 naaede op til 280,974 Rd., begyndte Kircks Helbred at svigte. Ofte kom han om Vinteren syg hjem fra Kjøbenhavn, og efter Nytaar 1864 maatte han holde sig inde og i fuldstændig Ro. Det var ham en stor Plage, og han længtes efter igen at komme i Virksomhed. Den 3. Marts skrev han til Dr. Kittel i Arendal, af hvem han allerede havde faaet forskellige Raad, og spurgte ham, hvad han yderligere burde gøre for at genvinde

sit Helbred. Han forklarede Sygdommens Udvikling og hvilken Medicin hans Læge, Dr. Müller, havde givet ham, men tilføjede: „Skal der skrappere Midler til, saa skriv mig og Müller til“. Der var dog ikke noget Middel, som kunde hjælpe. Under store Lidelser endte han sit virksomme Liv tidlig om Morgenen den 4. April 1864.

Hans sidste Tid var blevet formørket af de sørgelige Efterretninger om Krigens Gang og af mange ubehagelige Tanker om Fremtiden. I Arendal var netop oprettet et Dampbageri, og der var Udsigt til, at Skibene nu mere og mere vilde proviantere hjemme. Hvor længe det vilde vare, inden de helt holdt op med at standse i Helsingør, kunde man ikke vide.

Efter Kircks Død fortsatte hans Enke Petrea Kirck Forretningen under Bestyrelse af deres eneste Søn Vigo, som efter sin Moders Død i 1882 blev Firmaets Indehaver.

Skibsprovianteringerne vedblev endnu i mange Aar, tog dog mere og mere af, og da de endelig ophørte, var man forundret over, at de var vedblevet saa længe. Den gradvise Tilbagegang mærkedes, det hele fik en meget usikker Karakter. Naar Skibene havde god Vind, strøg de i Reglen forbi for fulde Sejl. Det var ærgerligt at se paa; men den Tid var forbi, da man havde Lov til at sende dem et Par skarpe Skud fra Vagtskibets Kanoner, hvis de ikke standsede. Heldigvis kunde Skibene dog ogsaa have Modvind, og da samledes de i Massevis paa Reden; da var der endnu travle Dage, hvor Skipperne optraadte i stort Antal. I 1871 fortæller saaledes Vigo Kirck i et Brev, at han en Dag fra Kl. 8 Morgen til Kl. 11 Aften havde ekspederet 52 Skippere, hvoraf Størstedelen provianterede til lange Rejser. Det var ikke saa lidt, de købte, naar de skulde til Australien eller helt om til Amurlandet ved den tartariske Havbugt¹. Særlig disse sidste, de saa-

¹ Som Eksempel paa en særlig stor Proviantering kan nævnes: 4262 // Skibsbrød, 540 // Hvedemel, 24 Tdr. saltet Studekød og Flæsk, 566 // Kaffe, 562 // Ris, 500 // Puddersukker, 1068 // Sirup, 240 Potter Eddike, 300 // Klipfisk og Stokfisk, 43⁵/₈ // Ejdammerost, 186 // Skinke og Spegepølse, 4 // Peber, 4 // Sennop, 50 // Rosiner o. s. v. til et Beløb af 4320 R. 5. M. 4 s.

kaldte Amurfarere, regnedes blandt de bedste Kunder. Det var Skibe, som for den russiske Regering førte Kanoner, Ammunition og Rugmel fra St. Petersborg til de russiske Besiddelser ved Amurfloden. Disse Forsendelser var begyndt i 1850'erne, efter at den siberiske Statholder, Grev Muraviev, i 1854 havde besat Amurfloden lige til dens Udløb og anlagt Nicolajevsk og en Mængde Handels- og Militærstationer langs Floden. I Aarenes Løb fik flere norske Skibe disse Fragter, som man ansaa for gode. (I 1860'erne mellem 4 £ 10 s og 5 £ pr. Ton). Til denne Fart brugtes Skibe fra 60 til 200 Com. Læster. Skibe paa 150 Com. Læster egnede sig bedst hertil, dels fordi der paa Barren ved Amurflodens Munding kun var 12—14 Fod Vand ved Højvande, og dels fordi Skibe af denne Størrelse særlig egnede sig til den kinesiske Kystfart. Turen til Amurfloden tog før Suezkanalens Tid ca. 6 Maaneder, og derefter gik Skibene i Reglen i kinesisk Kystfart og forskellige andre Ture i disse fjerne Farvande, saa at det kunde vare flere Aar, inden de igen kom forbi Helsingør paa Vejen til Østersøen. Naar disse smukke hvidmalede Skibe pludselig dukkede op paa Helsingørs Red, bragte de med sig ligesom et Pust fra „de varme Lande“, især naar de var bemandede med Negere eller Malajer og Kinesere, som roede Skipperen i Land og fulgte bag efter ham, bærende hans Pakkelliker.

I 1880'erne begyndte Tilbagegangen for Alvor at mærkes, og da Norges største Rederiby, Arendal, i 1886 rantes af en Katastrofe, hvorved Privatbanken og Sparebanken gik fallit, medens over 20 Firmaer med tilsammen 30 Millioner Kroners Forpligtelser kom i Vanskeligheder¹, mærkedes det ogsaa paa Provianteringsforretningen i Helsingør.

Det var derfor et Held, at min Fader Vigo Kirck i 1882 havde begyndt en Kulforretning, som straks havde faaet Leverancer til det helsingørske Dampskibsselskab og i Aarenes Løb fik andre

¹Peter L. Lund led store Tab; men han var dog ved sin Død (1892) en meget rig Mand, der efter Sigende efterlod sig en Formue paa 2 Mill. Kr.

gode Kunder, norske Dampskibe, Det forenede Dampskibsselskab, Svitzer, C. K. Hansen o. fl. Det lykkedes derved at holde Forretningen gaaende endnu i mange Aar.

