



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Glimt fra de Dage, der gik

*Troenseskipper
Christian L. Sørensens
Erindringer 1894-1928*



Glimt fra de Dage, der gik

Glimt fra de Dage, der gik

*Troenseskipper
Christian L. Sørensens Erindringer
1894-1928*

Udgivet ved Erik Gøbel

København 1997

Udgivet i samarbejde mellem:
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S,
Fiskeri- og Søfartsmuseet,
Tarpbagevej, 6710 Esbjerg, og
Svendborg og Omegns Museum,
Grubbemøllevej 13, 5700 Svendborg.

Redaktion:
Erik Gøbel og Jens Lorentzen (lay-out og produktion).

Sats og tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.

© Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Ekspedition:
Udgiverne.

ISBN 87-87947-01-3
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte af:
Kulturministeriets bevilling til almenkulturelle tidsskrifter,
Landsdommer V. Gieses Legat og
Alfred Good's Fond.

Indhold

Udgiverens indledning · 7

- 1 Dreng paa danske Smaaskibe 1894-1898 · 13
 - 2 Matros paa norske Skibe 1898-1900 · 28
 - 3 Matros i engelsk Kystfart 1900 · 40
 - 4 Matros paa engelsk Bark *Kilmeny* 1900-1901 · 51
 - 5 Andenstyrmand paa norsk Bark *Linnea* 1901 · 70
 - 6 Navigationsskole, Værnepligt og paa Skonnertbrig *Christine* 1901-1903 · 84
 - 7 Førstestyrmand paa Bark *Embla* 1903-1904 · 93
 - 8 Førstestyrmand paa Skonnerterne *Leif* og *Pallese* 1904-1905 · 101
 - 9 Førstestyrmand paa Bark *Tercera*, totalforlist ved Madagaskar, 1905-1906 · 106
 - 10 Paa Bark *Svanen* og Skonnert *Hejmdal* 1906-1907 · 143
 - 11 Fører af Skonnert *Yrsa* 1908-1914 · 147
 - 12 Mellemspil i ØK's Motorskonnert *Samsø* 1914 · 181
 - 13 Fører af Skonnert *Yrsa* 1915-1916 · 188
 - 14 Fører af Skonnert *Laurits*, sænket af tysk Ubaad, 1917 · 206
 - 15 Mellemspil i Damperen *Fornæs* og Skonnerten *Brødrene* 1918-1920 · 219
 - 16 Fører af Skonnert *Rossing* 1920-1921 · 222
 - 17 Fører af Skonnert *Minerva* 1922-1923 · 237
 - 18 Fører af Skonnert *Solon*, ex *Minerva*, 1924-1928 · 242
 - 19 Afslutning · 261
- Udgiverens efterskrift · 262

Hvad var Grunden til at næsten hver eneste
Troensdreng, som blev konfirmeret omkring Aarene
1880-1890 og tidligere, blev Sømand?

Var det en uforklarlig medfødt Uddragtel? Var
det en Lyst og et Haab om at opleve Svendyt? Var
det for at følge i Fædres Fodspor, eller var det en Folge
af, hvad en Dreng i de Dage under sin Opvækst stadig
haade for, nemlig "Byggepladen", som bejlede kaldtes; de hjemmekørende
Skibes Tilrigning, Udrustning og Afrejling om Foraaret;
deres Hjemkomst og Oplegning om Efteraaret eller Vin-
teren; de ganske stadige Duntale af Skibene og deres
Farter, saavel som deres (de ganske) egne Oplevelser som
Sømand? eller var det maaske et Sammenspil af
alle disse Faktorer i Forbindelse med den daglige
Ferden i og ved Svendborgsund, som drog mod Søen

Det var ganske sikkert ikke Forventning om
store Rigdomme og en herlig og let Tilværelse, som
virtuede Tellokkende - heldigvis, thi da vilde Skuffel-
serne snart have mellet sig med paafølgende
Audring af Livstælling, og det var kun ventagelens
at nogen gaa op.

Første side af selve teksten i Christian L. Sørensens erindringer, skrevet med hans omhyggelige
og let læselige håndskrift. (Privateje).

Udgiverens indledning

For nogle år siden henvendte Christian L. Sørensens barnebarn sig til Rigsarkivet og forespurgte, om der kunne være interesse for at publicere den spændende beretning, han lå inde med fra sin morfader. Svaret var naturligvis ja, og resultatet foreligger nu i form af nærværende bog.

Beretningen er den gamle sømands egen beskrivelse af sin baggrund og karriere, fra han stod til søs umiddelbart efter sin konfirmation i 1894, til han sluttede som sejlskibsfører i 1928 – mange interessante oplevelser rigere. Christian L. Sørensen formår at videregive sine indtryk i en både munter og indholdsrig form. Således fortæller han om alt fra dagligdagen ombord i små sejlskibe i indenrigsfart og til dramatiske farer og forlis på de store oceaner.

Personen Christian L. Sørensen

Christian Larsen Sørensen blev født den 31. marts 1880 i Troense på Tåsinge nær Svendborg. Den smukke lille skipperby lå midt i et af den sene danske sejlskibsfarts centre. Mere maritimt kunne det ikke blive.

Faderen Laurits Sørensen (født 1844 i Troense) var da også styrmand; men på grund af svigtende syn måtte han opgive dette erhverv. I stedet blev han en overgang fisker og sejlede derpå som fragtmand mellem Troense og Svendborg med sejljolle. I 1893 erstattede han dette hårde arbejde med jobbet som postbud i Troense.¹

Først i 1875 havde Laurits Sørensen giftet sig med Laura Helene Jensen (født 1848 i Troense). Efterhånden fødtes syv børn i ægteskabet, hvoraf dog kun fire sønner og en datter overlevede.²

Samme år, som Christian L. Sørensen blev født, byggede forældrene eget hus i Troense på adressen Troense Strandvej 10. Det skete under fæstereglerne, hvilket vil sige, at de selv bekostede opførelsen, men at øens ejer – baron Juel Brockdorff på Valdemar Slot – ejede grunden. Der betaltes både en indfæstningsafgift og en årlig fæsteafgift til baronen, og huset kunne hverken sælges eller belånes. Det var grundmuret og med tegltag, og det indeholdt en treværelses og en toværelses lejlighed samt loftsværelser. Desuden byggedes at baghus med to værelser og vaskehus. Det hele lå i en lille velholdt have med frugttræer. Familien Sørensen boede selv i den store lejlighed, den mindre blev udlejet til fastboende, senere til badegæster, hvilket også skete med familiens egen lejlighed om sommeren.

1. IHA 1131 side 1-7.

2. Folketællinger for Bregninge sogn, Sunds herred, Svendborg amt 1901 og 1916 (i Rigsarkivet) samt udskrifter af Bregninge sogns hovedkirkebog 1814-1891 (i Tåsinge lokalhistoriske Arkiv).

Familien levede i beskedne, næsten nøjsomme kår som så mange andre i Troense. Ofte serveredes grød om middagen, men ofte også kød, fisk eller sulemad i stedet. Hvert efterår kom en halv fedegrís og et lam i saltbaljerne. Moderen syede det meste af børnenes tøj, indtil de nåede konfirmationsalderen. Man var med til at holde avis, der cirkulerede mellem hele seks familier, anden læsning blev der som regel ikke tid til.

Ved syvårsalderen begyndte børnene skolegangen i kommuneskolen. Fagene var religion, læsning, skrivning og regning, om sommeren desuden en sang daglig og for drengenes vedkommende også gymnastik. Undervisningstiden var fire timer med ét frikvarter. Der vankede ikke sjældent lussinger eller spanskrør, men fysisk straf var drengene vant til hjemmefra – både fra moderen og faderen.

Fra tiårsalderen måtte Christian hjælpe til i hjemmet og ligeså hjælpe faderen med udbringning af gods. Der blev ikke tid til megen leg, og lektierne måtte læses om aftenen. I ferierne var drengen med på fragtturen til Svendborg, hvor faderen lærte ham at sejle jollen – foruden de forskellige sømandsudtryk og forskellige tovværksarbejder.

Christian L. Sørensens karriere til søs fremgår af resten af bogen her. I store træk forløb hans liv som følger.³

Han kom til søs i 1894 i en stedlig skonnert. Senere kom han til norske og engelske skibe i langfart. I 1903 blev han styrmand, og i 1907 fik han skibsførerbevis. Samme år giftede han sig med Alma Sørensen (født 1880), og efterhånden fik de tre døtre og en søn. Som vi senere skal se, fulgte sønnen Charles (født 1910) i faderens kølvand og blev sømand – ja, selv datteren Maja (født 1918) var med ude at sejle og var til den stolte faders store glæde meget optaget af det.

Efter en udmærket karriere som skibsfører i forskellige rederier blev Christian L. Sørensen ejer og fører af M/S *Maja* 1929-1936. Derefter var han bestyrer af Svendborg-Vindeby færgefart indtil 1949. Familien blev hele tiden boende på Tåsinge: fra 1908 i Slotsalléen 26, fra 1937 på Troensevej 7 i Vindeby og fra 1949 på ny i Slotsalléen 26.

Christian L. Sørensen var en af de mange sømænd, som på egen krop oplevede den helt afgørende overgang fra sejl til damp og motor i den danske handelsflåde.

Teksten

Teksten findes i et bind i privateje hos beretterens barnebarn. Den omfatter 503 sider i Christian L. Sørensens egen pæne håndskrift. Den er nedskrevet senest i 1965, hvilket ses af en påtegning bag i bindet. Efter alt at dømme er nedskrivningen sket i 1955.

3. *Navigatorernes Bog. Den danske Handelsflådes Befalingsmænd*, 1938, side 699-700, og Ove Nielsen (red.): *Hvem er hvem i dansk Søfart*, 1954, side 630.

Teksten er i det følgende gengivet, stort set som Christian L. Sørensen selv skrev den. Dog er bogstaveringen og navnlig tegnsætningen ændret visse steder for at gøre læsningen lettere for en moderne læser. Af samme grund er enkelte forkortelser opløst. Enkelte åbenlyse skrivefejl er rettet uden videre. Et enkelt sted er en halv side fejlplaceret tekst flyttet hen i den kronologiske sammenhæng, hvor den rettelig hører hjemme. For overskuelighedens skyld er teksten desuden blevet opdelt i nitten kapitler.

Udgiveren har indsat en række forklarende noter i teksten, især til identifikation af de mange havne og andre stedsangivelser. Derudover er i noter forklaret visse handelsudtryk og andre begreber, som ikke kan forudsættes almindelig bekendte i dag. Derimod er de mange maritime udtryk, som teksten er så rig på, som regel ikke forklaret. Et forsøg herpå ville have sprængt alle rimelige rammer. I stedet må én gang for alle henvises til de glimrende hjælpemidler, der foreligger, i form af leksika (fx *Salmonsens Konversationsleksikon* bind 1-25, 1915-1928), generelle ordbøger (fx *Ordbog over det danske Sprog* bind 1-28, 1918-1956, genoptrykt 1966), særlige maritime leksika (fx D. H. Funch: *Dansk Marine-Ordbog* bind 1-2, 1846-1852, genoptrykt 1976), særlige maritime ordbøger (fx C. L. L. Harboe: *Dansk Marine-Ordbog*, 1839, genoptrykt 1979), søhåndbøger (fx Jens Kusk-Jensen: *Haandbog i praktisk Sømandsskab*, 1924, senest optrykt 1993) eller moderne fremstillinger af sejskibsfarten og sømandslivet (fx Ole Mortensøn: *Sejskibssøfolk fra Det sydfynske Øhav*, 1987).

Der foreligger allerede trykt nogle mindre omfangsrige erindringer af Christian L. Sørensen. Det er dels i F. Holm-Petersen (red.): *Fra Sejl til Diesel. Dansk Skibsfart, Søhandel og Skibsbygning*, bind 4, 1953, side 83-128, og dels i Ole Højrup (ed.): *Skibsfører og skipper* (Søens Folk, bind 7), 1988, side 14-66. Disse to tekster minder meget om hinanden, dog stopper Holm-Petersen i 1917, medens Højrup dækker samme periode som nærværende bog – altså frem til 1928 og med afrunding om årene efter 1928.

Forlægget for Højrup udgave er den beretning, som Christian L. Sørensen i 1955 indgav til Nationalmuseets Etnologiske Undersøgelser i forbindelse med museets systematiske indsamling af industri-, håndværker- og arbejdererindringer. Højrup gengiver den in extenso. Holm-Petersen har tilsyneladende benyttet samme beretning som forlæg, men har forkortet den her og der og i det hele taget forholdt sig temmelig frit til den. Denne originale beretning findes i Nationalmuseet, medens en kopi er i Erhvervsarkivet. Arkivbetegnelsen er IHA 1131.

IHA 1131 er meget kortere end Christian L. Sørensens beretning, som gengives i det følgende; men de beskriver det samme, nemlig hans sømandsliv. Medens han i den følgende beretning helt og holdent koncentrerer sig om en detaljeret beskrivelse af livet til

søs, omtaler IHA 1131 også visse aspekter af familielivet og tilværelsen før og efter sejlskibskarrieren. Derfor er i det følgende enkelte steder indsat sådan supplerende tekst.

Tak

Udgiveren retter en varm tak til Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium i Roskilde og Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, som begge har ydet god hjælp ved overføringen af teksten til edb.

For uundværlig økonomisk støtte til trykningen af bogen takkes Kulturministeriets Tidsskriftstøtteudvalg, Landsdommer V. Gieses Legat og Alfred Good's Fond. Desuden har Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg sammen med Svendborg og Omegns Museum hjulpet Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning med at sikre økonomien i udgivelsen af bogen ved på forhånd at tegne sig for at aftage et pænt antal eksemplarer hver.

For megen praktisk hjælp med informationer og illustrationer skal lyde en tak til medarbejderne på Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør, Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum, Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv, Erik Bonde Hansen i Svendborg, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Det kongelige Bibliotek i København, Erhvervsarkivet i Århus, Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo og Porsgrund Bymuseum. Desuden tak til Rigsarkivets overfotograf Tage Ludvigsen for flot udført arbejde med refotografering af de fleste af bogens billeder.

Sidst, men ikke mindst må der lyde en stor tak til beretningens ejermand, Poul Damgaard, som har udvist en usædvanlig tålmodighed under den noget langvarige udgivelsesproces.

Snart sejler den sidste Skude
Ud over Bølgerne blaa,
Snart bjerges de sidste Klude,
Naar Kuling og Storm øger paa,
Og Sangen lyder ej mere,
Naar Merssejl og Bramsejl blier sat.
Man skal ikke brase og skvære,
Ej rebe i Uvejrets Nat.

Du er bukket under i Kampen,
Du Skude, som satte Rekord.
Nu er det Motoren og Dampen
Og Flyvemaskinen og Ford.
Men Skude, om og du forsvinder,
Du skænked os alle, som fo'er
Et Utal af herlige Minder
Fra Dage og Nætter om Bord.

Vi letted vort Anker paa Fjorden
Og kipped vort Flag til Farvel,
Saa stod vi paa Færden rundt Jorden
Og sejlte med vekslende Held.
Vi laa under Linien med Stille,
Det var kanske kedeligt nok.
Saa foer vi paa Vover saa vilde
Rundt Hornet for Stumper og Fok.

Paa Vagt i Passaten det hændte,
Man slang sig paa Storlugen hen
Og drømte saa sødt om den Jente,
Der da var vor kæreste Ven;
Men kom vi til fremmede Riger
I Land og i godt Humør,
Vi smilte til hundrede Piger
Af en eller anden Kulør.

Farvel da, du stolte Skude
Med Tak for alt hvad du gav,
For det vi var sammen derude,
Hvor Hjemmet var Himmel og Hav.
Naar Lillegut sidder saa stille
Paa Fanget med spørgende Blik,
Da vil vi fortælle den Lille
Om dig – og de Dage, der gik.

Skrevet af Captajn Tranberg, Christianssand i Aaret 1925



Postkort med promenerende sommergæster udfor Christian L. Sørensens fødehjem, Strandgade 10 i Troense. Kortet er poststempelt i 1907. (Privateje).

I · Dreng paa danske Smaaskibe 1894-1898

Hvad var Grunden til at næsten hver eneste Troensedreng, som blev konfirmeret omkring Aarene 1880-1890 og tidligere, blev Sømand?

Var det en uforklarlig medfødt Udlængsel? Var det en Lyst og et Haab om at opleve Eventyr? Var det for at følge i Fædres Fodspor, eller var det en Følge af, hvad en Dreng i de Dage under sin Opvækst stadig havde for Øje, nemlig Bygning af Sejlskibe paa »Byggepladsen«, som Værftet kaldtes; de hjemmehørende Skibes Tilrigning, Udrustning og Afsejling om Foraaret; deres Hjemkomst og Oplægning om Efteraaret eller Vinteren; de »Gamles« stadige Omtale af Skibene og deres Farter; saavel som deres (de Gamles) egne Oplevelser som Sømænd? Eller var det maaske et Sammenspil af alle disse Faktorer i Forbindelse med den daglige Færden i og ved Svendborgsund, som drog mod Søen?

Det var ganske sikkert ikke Forventning om store Rigdomme og en herlig og let Tilværelse, som virkede tillokkende – heldigvis. Thi da vilde Skuffelserne snart have meldt sig med paafølgende Ændring af Livsstilling, og det var kun undtagelsesvis, at nogen gav op.

Omkring Aarhundredskiftet var Troense¹ en udpræget Sømandsby med mange hjemmehørende Skibe, men var overgaaet af Thurø. En Del Søfolk fra Troense sejlede med Thurøskibe som Førere, Styrmand eller »forude.«²

Svendborg Toldsteds Flaade bestod hovedsagelig af Skonnerter, den Gang navnlig tomastede, senere mest tremastede Skonnerter; solide, velbyggede Fartøjer, næsten alle bygget paa de hjemlige Værfter. Deres Fartsomraader var særlig Nord- og Østersø, den engelske Kanal; dog ogsaa Island, Hvidehavet, Europas Atlanterhavs-kyst og Middelhavet besejledes en Del, hvorimod den egentlige Langfart, d.v.s. Fart paa Vestindien, som tidligere var dreven herfra, var ophørt.

Som tidligere nævnt var det altsaa Skik og Brug, at en Troensedreng gik til Søs. Det var dog ikke for at følge Skik og Brug, at jeg bestemte mig for Sømandslivet; jeg havde Lysten og jeg vidste hvad jeg gik ind til. Mine Forældre hverken tilskyndede eller fraraadede; det samme kom ogsaa senere til at gælde for mine tre yngre Brødre, som alle blev Sømænd.

Fader havde selv været Sømand, men paa Grund af en Svækkelse paa Synet, som forresten snart fortog sig, maatte han, efter at have været Styrmand i nogle Aar, forlade Søen. Han vedblev dog

1. Søfartsby på Tåsinge ved Svendborg, med 794 indbyggere i 1901.

2. Det menige mandskab logerede forrest i skibet.



*De tre brødre Sørensen.
Til venstre er det Thorvald,
Victor og til højre beretteren
Christian med det karakteristi-
ske overskæg. (Tåsinge Lokal-
historiske Arkiv).*

at være Sømand i Tale og Fremtræden. Af ham lærte jeg allerede i mine Skoleaar forskellige Skibmandsarbejder f. Eks. Splejsning af Tovværk, Platting, Knober og Stik. At sejle med en Jolle var jeg fuldt fortrolig med i 10 Aars Alderen, men det var en ret almindelig Foreteelse.

Og ikke ringere Betydning var det, at han foreholdt mig, at der skulde arbejdes, at en Ordre skulde udføres straks og hurtigt – en Tøven betød sandsynligvis en Lussing i Indtægt. Han indskærpede mig, at Orden og Akkuratesse var af største Betydning, at Pligtfølelse, Troskab og Ærlighed var de selvfølgeligste Egenskaber, som tænkes kunde. Han var selv et lysende Eksempel paa det alt sammen.

Min Moder lærte mig de mest elementære Ting, hvad Madlavning angaar, ogsaa hun stillede strenge Krav, hvad Orden og Renlighed angaar.

Som den ældste af Søkendeflokken maatte jeg tidlig udføre de forskelligste Arbejder, og de Legetimer, jeg havde efter 10 Aars Alderen, var faa. Dog synes jeg ikke, at jeg nogensinde var utilfreds af den Grund, mens jeg var Barn – og senere, da var jeg mine Forældre Taknemmelig for den Opdragelse, de havde givet mig.

Jeg mente, at jeg var forholdsvis godt rustet til at begynde min Livsgerning. Jeg maa erkende, at det var ialfald en god Grund, der var lagt, til at bygge videre paa. Naar jeg nu tænker tilbage paa det Tidsrum af ca. 42 Aar, jeg Tilbragte som aktiv Sømand, kan jeg sige, at jeg ingensinde under nogensomhelst Omstændighed har fortrudt mit Valg af Livsstilling – tværtimod.

Det kneb for mig at faa Hyre første Gang, jeg skulde ud. Jeg var for lille mentes der, og lille af Vækst det var jeg. Omsider lykkedes dog at faa Hyre med Skonnerten *Luna* af Troense, Captajn Jens Hansen. Og 14 Dage efter Konfirmationen – den 14. April 1894 – mønstrede jeg som Kok med en Hyre af 18 Kroner pr. Maaned.

Den tomastede topsejlskonnert Luna i Bogense havn. Fartøjet var på 123 BRT og havde C. J. Jensen i Troense som reder. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



Luna var bygget af Skibsbygmester Julius Jensen, Bregninge Skov i 1857, rigget som dobbelt Topsejl Skonnert (uden Bramsejl). Besætning 6 Mand ialt, nemlig Captajn, Styrmand, Matros, Letmatros, Ungmand og Kok. Besætningen mødte om Bord med deres Udrustning, som den Gang var ret omfattende.

Foruden godt og varmt Undertøj og Arbejdstøj var der Køjetoj, som Regel Dynner, et Knippe Halm eller en Madras, Olieøj, Søstøvler eller Træskostøvler, Skaffegrejer, Sytøj, Sæbe og Soda til Vask m.m. Desuden selvfølgelig et Sæt Landgangstøj, som Regel blaat Cheviot³ eller Kamgarn. Alt Fodtøj, som brugtes om Bord, maatte være uden jern eller Metal i Saaler og Hæle for ikke at ridse Dækket.

Til Transport og Opbevaring havde man en Køjesæk og en Skibskiste, sidstnævnte grønmalet med sort Laag. Den blev ogsaa til Siddeplads, da der ikke fandtes Bænke, og ejheller var Plads til saadanne ved Siden af Skibskisterne.

Lukafet var forude under Dæk, Bord anbragt paa Palstøtter, under Bordet en Krog til at hænge Kaffe- eller Thekedlen paa, Køjer, to i Højde, paa hver Side. En Kakkelovn fandtes ogsaa, men den brugtes selvfølgelig kun om Vinteren, og naar Skibet var ved Land; i Søen kunde den paa Grund af Vindens Nedslag fra Sejlene ikke anvendes og var derfor bortstuvet.

Kabyssen⁴ (Køkkenet) var bygget paa Dækket agten for Fokkemasten, og skønt jeg var lille, kneb det dog for mig at staa oprejst derinde. I Forkanten var et Komfur med to Kogehuller, paa dets ene Side var Plads til to høje smalle Gryder, paa den anden til Kaffe- og Thekedel. Der var endvidere en Kasserolle, en Stegepande, en Grydeske, Daaser til Kaffe og The samt en Kaffemølle, hvilket fuldstændiggjorde Inventaret. Paa Agterkant var en smal Kasse til Brændsel, den gjorde samtidig Tjeneste som Bænk. Der fandtes intet Bord, saa Bænken brugtes som saadant; Afstanden mellem Bænk og Komfur var ikke over en Alen.⁵ I hver Side var en Skydedør, den luv holdtes lukket under Sejlads.

Mødt om bord gik Mandskabet i Gang med at iskære det løbende Gods, slaa Sejl under, tage Ballast, fylde Vand og modtage Provianten. Ballasten⁶ leveredes fra Smaaagter, hvis Ejner med en Hjælper gravede fra Søen, og kommen langs Siden af skibet kastede de to Mænd det ind paa Dækket gennem Ballastporten, en Aabning i Skanseklædningen beregnet til samme Formaal; den blev selvfølgelig lukket med en Lem, naar Arbejdet var fuldført. Mandskabet kastede Ballasten i Rummet og læmpede den, saa at Skibet kom til at ligge rigtig »paa Manér« (Styrlastighed).⁷

Vand hentedes i den rengjorte Storbaad fra Kilder, hvoraf der fandtes flere langs Kysten af Troense. Storbaaden bugseredes af Skibsjollen, og Vandet haledes op i Pøse for at fyldes paa Vandfadene, som her var Træfade.

Styrmanden bortstuede Provianten og nedsaltede Kød og Flæsk. Det var ogsaa ham, der udleverede Kokken, hvad der skulde bruges i Kabysen og Rationerne til Mandskabet. Ja, om det saa var en Haandfuld Salt eller en Skefuld Mel til jævning, skulde det udleveres af Styrmanden. Det skal dog ogsaa nævnes, at ofte gav Styrmandene gode Raad og undertiden en Haandsrækning med Madens Tillavning, naar de havde Tid dertil, og det kneb for Kokkene.

Kokken skulde selvfølgelig bl. a. lave Mad, holde Kahyt og Kabys i nogenlunde Orden, men det ventedes eller forlangtes ofte, at han desuden skulde deltage i andet forefaldende Arbejde, gaa »Bavian«,⁸ naar Captajnen var i Land om Aftenen og skulde afhentes i Baad. Alligevel første Mand ud om Morgenen, saa at han kunde have Morgenkaffen færdig Klokken 5.30. Almindelig Arbejdstid for det øvrige Mandskab var den Gang fra 6 Morgen til 6 Aften – maaske en eller to Timer længere uden Extrabetaling.

Da *Luna* var blevet søklar i Løbet af nogle Dage, lettedes Ankre og krydsedes ud ad Svendborgsund. Der fortsattes gennem Smaalandsfarvandet og Grønsund ud i Østersøen. Rejsen gik mod Räfso⁹ for en Ladning Stav til Tyne.¹⁰

Kommen ud i Østersøen fik vi en Østlig Storm, og der holdtes ind paa Ankerplads Vest for Falsterbo. Der var allerede en Masse Sejlskibe til Ankers, da *Luna* ankrede for begge Ankre. Vi havde kun ligget der ganske kort, da den ene af Ankerkæderne knækkede. Der blev stukken noget mere ud paa den anden Kæde, Skonnertsejl rebet og Forestagejl gjort los, saa at det var klar til at hejse, og saa var det Frivagt for Bagbords Vagt, som bestod af Styrmand, Letmatros og Kok.

Netop som vi blev purret ud Klokken 6.20 om Aftenen, knækkede den anden Kæde, Forestagejl blev hejst og Skonnertsejl sat, og vi var heldige nok til at manøvrere klar af de nærliggende Ankerliggere.

Captajnen bestemte sig til at returnere til Svendborg, og der satte, hvad Sejl Skibet kunde føre, thi der skulde sejles haardt for at klare Møen. En svensk Skonnert forliste den Nat med Mand og Mus paa nævnte Ø. Jeg blev sendt i Kabysen for at lave The, sad og ventede paa, at nogen skulde komme og hente den, men der var nok ingen, der havde Tanke for Mad foreløbig, hele den øvrige Besætning opholdt sig agter nede paa Halvdækket. Dog omsider savnede man Kokken, og en Mand blev sendt forud for at finde mig. Jeg var jo paa en Maade paa min Plads, sad og frydede mig og sang af fuld Hals. »Sæt du nu bare Kedlen fast, vi skal ikke have noget, og kom saa agterud, du maa ikke være her.« Da Møen ud paa Natten var passeret, og Kursen kunde lægges lidt lavere, blev Vagten sat og Frivagten sendt til Køjs.

Næste Morgen i Dagningen var det flovet noget, og vi var ved at

3. Mørkt uldent klæde.

4. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 8-9.

5. 1 alen er 63 cm.

6. Ofteft sand.

7. Styrlostighed er forskellen mellem fartøjets dybgående for og agter.

8. Bavian kaldes den mand, der sættes til vagt i båden, når dens øvrige mandskab forlader den.

9. Finsk tømmereudskibningsplads (Reposaavi) ved Botniske Bugt.

10. Floden ved Newcastle i Nordøstengland.

stikke Reb ud af Storsejlet, da Ungmanden udbød: »Der staar en Prik.«¹ »Hvordan skulde her komme Prikker, dit Fæ?« sagde Cap-tajnen, som stod til Rors. Men da baade han og Styrmanden hurtig blev klar over, at Niels havde set rigtig, og at vi var ved at sejle ind i Tyskland, blev Kursen nok lagt om i en lynende Fart, og saa gik det jo hurtigt fremover for en agterlig Vind. Vi kom til Svendborg samme Aften efter ca. 22 Timers Sejlads fra Falsterbo, og Lods Peter Andersen lagde Skibet noget saa pænt til Kaj under Sejlføring og med et Varpanker paa Kæden til Hjælp.

Der blev selvfølgelig nogen Overraskelse i Hjemmet, da jeg mødte op. »Har I allerede været baade i Finland og i England? Det kan vel nok kaldes en hurtig Rejse«, sagde min Fader spøgende.

I Løbet af Ugen (det var en Søndag vi kom ind) havde vi faaet to ny Ankre og Kæder for, hvad vi havde mistet, repareret Ankerspil, som ogsaa var havareret, repareret nogle Sejl, der var skørnet, og sejlede igen følgende Søndag – og denne Gang med bedre Held.

Paa Rejsen fandt jeg hurtig ud af, at jeg havde nogle udmærkede Kammerater, ogsaa Styrmanden var usædvanlig flink mod os alle, ikke mindst imod mig. Kammeratskabet var forøvrigt den Gang ideelt. Det var sjældent nødvendigt at opfordre en Kammerat til at give en Haandsrækning, det var nærmest en Selvfølge, hvis han var i Stand dertil. Undtagelser var sjældne.

Fra Officerernes Side kunde der undertiden være nogen unød-vendig Haardhed, dette hørte vel nok med til Sejlskibstidens stræn-ge Disciplin, dog var der Tilfælde, hvor der blev skudt over Maalet. Jeg skal dog afholde mig fra alt for haard Kritik – og bør vist gøre det, da jeg selv ej heller var særlig blødhjertet, da jeg fik Undergivne.

Jeg syntes, at jeg havde det godt og søgte efter bedste Evne at udføre, hvad der forlangtes af mig. Men det var nu alligevel ikke saa let at lave Mad og holde rent i den lille, lave, tilrøgede Kabys, som det havde været hjemme i Mors Køkken. Retterne var ikke netop krævende, hvad Tilberedning angaar. Ugens Spiseseddel saa saaledes ud:

- Søndag: Fersk Suppe med Ris (ved Land)
Pudding og salt Kød (i Søen)
- Mandag: Byggrynsvandgrød og stegt Flæsk
- Tirsdag: Gule Ærter, salt Kød
- Onsdag: Klipfisk, Svedskevælling
- Torsdag: Brune Bønner, salt Kød
- Fredag: Byggrynsvandgrød, stegt Flæsk
- Lørdag: Klipfisk, Svedskevælling.

Endvidere uddeltes pr. Uge til hver Mand: 1 Pund Sukker og 1 Pund Margarine samt til Deling 1 Flaske Brændevin. Pølse og Ost var til Paalæg. Man fik Kaffe om Morgen og Eftermiddag, The til

Frokost og Aftensmaaltid. Brød og Kartoffler fik man saa meget, man ønskede, ligesaa Mel til Klatkager, saa der var som oftest et eller andet varmt, tillavet af Rester fra Middagen.

I Søen arbejdedes af begge Vagter fra Klokkeren 8-9½ à 10 og Klokkeren 1-3. Selv om der ikke blev arbejdet paa Grund af daarligt Vejr, blev man som Regel holdt paa Dæk til de anførte Klokkeslet, og saa var det tillige almindeligt at purre Frivagten ud, naar der skulde rebes Sejl.

Vi havde imidlertid fint Vejr, saa der blev god Lejlighed for mig til at lære at styre efter Kompas, Rosens Inddeling kendte jeg i Forvejen. *Luna* styredes med Rorpind, og den styrede let. Der kunde faktisk styres lige saa fint paa den Maade som med Rat, jeg tror endda, at det gav Mulighed for finere Styring. Farten maalt med Haandlog paa *Luna*, i de fleste andre Skibe brugtes Patentlog,¹² som baade var nøjagtigere at navigere efter og tillige bekvemmere.

Luna var en god Sejler og kunde løbe fra de fleste af de Skibe, vi kom i Følge med. Paa en Rejse fra Råfsø til Sundet krydsede vi os gennem og fra tre Sejlskibsflaader. Den Gang vrimlede Østersøen om Sommeren med Sejlskibe, og det var meget vanskeligt om Natten at krydse gennem Sundet, naar Modvind og Modstrøm havde Tvunget de mindre velsejlende Skibe til at ankre op. Saa mange og saa tæt laa Ankerligerne paa hinanden.

Efter Udlosning af Ballasten i Råfsø indtoges Ladningen paa Reden fra Pramme. Mandskabet langede Stavene ind paa Dækket, hvorfra de med passende Mellemrum styrtes i Rummet, hvor de blev stuvet af et Hold Kvinder af alle Aldre. Der afsluttedes med Dækslast og til allersidst en eller to Jollerfulde Brænde til Kabysbrug. Vi gjorde 2 Rejser fra Råfsø til Tyne. Første Gang havde vi Returlast af Kul til Fjellebro,¹³ anden Gang til Svendborg, hvorefter *Luna* blev oplagt i Pilekrog¹⁴ paa sin sædvanlige Vinterplads. Vi afmønstredes den 5. September.

Skønt vi paa Rejserne havde fint Vejr, var der to Gange, at jeg havde været en smule søsyg, dog kun lidt Kvalme og Opkastning, og saa kunde jeg godt fare til Maden igen og iøvrigt passe mit Arbejde. Jeg blev aldrig senere søsyg under nogensomhelst Forhold.

I Nordsøen fiskedes Makrel, naar Farten ikke var for stor, 3 à 4 knob blev anset for mest passende for at faa Fangsten ind. Naar vi saa havde en god Fangst, blev en Del røget. En Kasse blev anbragt paa Taget af Kabysen over Røret, de rensede Makrel ophængt i Kassen paa Tværpinde, og saa dækkedes Kassen med et Stykke Sejldug. Der fyredes med Egespaaner, som var gemt til dette Formaal, de maatte ikke flamme op, hvis de gjorde det, blev der stænket Vand paa. Glad var jeg over, at det ikke blev betroet mig at fyre, for det var Pokker til Røgeri baade ude og inde – og hvad Under, at Kabysen var tilrøget efter sliq Fremgangsmaade?

11. Sømærke i form af stage med topbetegnelse af halm eller kviste.

12. Automatisk slæbelog, hvor farten aflæses på logur ombord.

13. Sandsynligvis Fjellebroen ved Nakkebølle Fjord mellem Svendborg og Fåborg.

14. Pilekrogen (eller Pilshul) er den inderste del af bugten ved Troense.

Selvfølgelig var England, i dette Tilfælde Tyne, af største Interesse for mig, det var jo mange og ukendte Ting, jeg blev stillet overfor her. Allerførst Bugserbaadene som mødte os et godt Strykke ude fra Kysten; det var Hjulbaade, grønmalet Skrog med sort Skanseklædning, meget manøvreedygtige, og de manøvreredes fint. Saa var der de store Skibsværfter, Dokkerne med de solide Porte, Kulspouterne¹⁵ og Tidevandet og meget andet.

Vi lossede paa Floden ved en Kaj, hvor Skibet blev tørt ved Lavvande. Saa maatte der passes godt paa, at Skibet havde en passende Slagside mod Kajen, inden det tog Grunden, da man ellers kunde risikere, at det faldt udover, og saa kunde man ikke losse, før det rettede sig op igen. Det hændte en Gang for os, at den faldt udover, og det skete saa pludseligt, at Captajnen, som stod ved Storlugen og saa ned i Lastrummet, var nær ved at falde derned.

En Dag under Rejsen var jeg om Morgenen sat til at tømme Vandet fra et Fad over i et andet tomt. Det blev paalagt mig, at det skulde være færdigt til Middag. Jeg havde kun vort lille Vandmaal at øse over med, og der maatte intet spildes. Da det blev Middag, var Vandet fyldt over, men Ærterne stod i lunkent Vand, havde endnu ikke kogt, og der var ikke Ild paa. Der blev fyret med tørt Træ, saa alene for at vedligeholde Ilden burde jeg have været i Kabysen omtrent hele Tiden. Captajnen kom farende hen i Kabysen, han skulde »snart hjælpe mig.« Men da jeg havde en velbegrundet Anelse om, hvad det betød, benyttede jeg mig af, at der var to Døre i Kabysen, og da han kom ind ad den ene, gled jeg ud ad den anden i saadan Fart, at jeg ikke fik Tid til at Takke for Hjælpsomheden, men slap paa den Maade for en velfortjent Omgang.

Efter Afmønstringen fra *Luna* forsøgte jeg at komme ud igen. Gerne vilde jeg have været med *Hansigne* af Thurø, hvor Styrmand Povelsen fra *Luna* havde faaet Hyre, men da jeg fik Kendskab herom, var Pladsen optaget. Skibet forliste med Mand og Mus paa Rejse fra Frankrig til England. Paa et andet Forsøg, det var med tremastet Skonnert *Venus*, fik jeg det nedværdigende Svar: »Gaa hjem og bliv noget større.«

En Frugtskipper fra Troense, Carl Hansen, fandt mig stor nok til, at han kunde tilbyde mig 1 Krone pr. Dag og fri Hjemrejse for at tage Turen til Bruns Huse¹⁶ for Lastning af Frugt og saa videre til København, og jeg slog til.

Da jeg rejste hjem fra København, blev det Hverv overdraget mig af Captajn Wittr. Seidelin, at medbringe og aflevere til Valdemar Slot Arkiv 3 gamle Bøger, hvoraf de to var Niels Juels¹⁷ Skibsjournaler (originale). Selvfølgelig var jeg meget beæret over Tilliden, men havde vel næppe Forstaaelsen af, hvor uerstattelige Værdier, der blev betroet i min Varetægt.

Vinteren¹⁸ tilbragte jeg i mit Hjem, da der ikke blev Mulighed for at faa Hyre før Foraaret. Baade mine Brødre, som alle blev Sø-

15. Rør eller slidske, hvorved kul hurtigt og nemt kan lastes.

16. Ladested ved Helgenæs på Sydvestfyn.

17. Søhelten Niels Juel (1629-1697) ejede Valdemar Slot.

18. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 16.

19. Frederiksstad er en norsk havneby ved den østlige indsejling til Oslofjorden; Padstow en havn på vestkysten af Cornwall; Fowey en havn på Cornwalls sydkyst; Kotka en tømmerhavn i Finske Bugt; Charlestown en af havnene ved fjorden Firth of Forth i Skotland; Gävle en svensk havn lidt nord for Stockholm; Treguir en fransk havn i Nordbretagne; le Havre en fransk havn ved Kanalen.

Astræa af Thuro var en tomastet klipperbygget bramsejlskonnert på 137 BRT, bygget i 1881 på Thuro. Den ses her i engelske havn i 1907. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



mænd, og jeg boede vederlagsfrit hos vore Forældre i Ledighedsperioder, indtil vi selv stiftede Hjem. Selvfølgelig udførte vi, hvad Arbejde der var i Have og Hjem, for mit Vedkommende ogsaa husligt Arbejde.

Den 26. Marts 1895 udmønstrede jeg med Skonnerten *Astræa* af Thuro, atter som Kok, 22 Kroner pr. Maaned. Vi var i Aarets Løb i Frederiksstad, Padstow (Bristol Kanal), Fowey, København, Kotka, Charlestown, St. Petersborg, Nykøbing F., Gefle, Treguir, Havre og København.¹⁹ Oplagde i København den 22. Januar 1896.

Om bord i *Astræa* var Forholdet i hver Henseende bedre end i *Luna*. Captajn Rasmussen var med Rette anset for en af de bedste Førere fra Svendborg Toldsted i sit Forhold til Mandskabet, og det Samme kunde siges om Styrmand Frederiksen. Kokken var maaske ogsaa lidt bedre end Aaret forud, hvilket maaske i nogen Grad var

medvirkende til, at Forplejningen ogsaa var en Del bedre her. Jeg fik ialfald i Løbet af Sommeren et Løntillæg paa 3 Kroner pr. Maaned, efter at jeg var begyndt at deltage i forefaldende Arbejde paa Dækket om Eftermiddagen. Formiddagen havde jeg altid til Kabystjeste.

Jævnlig fik jeg »læst og paaskreven«, som man siger, fordi der var saa mistænkelig lidt af Svedsker og Rosiner i Sødsuppen. Dette var ikke uden Grund, da jeg var lidt af en Ynder af begge Dele, og at sidde er en hel Formiddag uden at smage paa disse Rariteter var mere, end jeg kunde holde ud. Styrmanden kom da ogsaa en Dag og vilde se, hvordan det stod til med de Rosiner, som han havde udleveret om Morgen: et tætpakket Krusfuld. Jeg havde haft dem ude paa et Grydelaag og omhyggeligt skilt dem og derpaa fyldt Kruset løst med omtrent Halvdelen, Resten tog jeg mig af. Styrmanden opdagede selvfølgelig mit Paafund, og den Middag var det lige saa selvfølgelig en extra varm Skulle, jeg fik af Captajnen. Jeg saa ingen anden Udvej end først at halvfylde Kruset med Gryn og proppe Rosiner ovenpaa; men den var ogsaa god nok – den blev aldrig afsløret.

Af andre mere nyttige Ting fik jeg lært at styre med Rat, at gøre Raa- og Forsejl fast og var med i andre lettere Arbejder.

Paa Rejsen fra Padstow til Fowey var vi ved at drive paa Wolf Rock²⁰ med Stille. Jollen sattes ud, og det lykkedes at bugsere Skibet saa meget, at vi af Strømmen førtes klar af Klipperne.

I St. Petersborg foregik Madlavningen i et primitivt Kogehus i Land, da det var forbudt at have Ild om Bord. Ved Ungmandens Hjælp fik jeg alle nødvendige Grejer og Ingredienser samt Brænde transporteret til Kogehuset, og saa kom han om Middagen og hjalp med at bære Maden om Bord.

Den 24. marts 1896 udmønstrede jeg som Ungmand, atter med *Astræa*. Vi lastede Stykgods i København for Isafjord. Der foretoges en Mellemprejse til Dysart efter Kul, som lossedes i Ønundafjord og Isafjord.²¹ Derpaa lastedes Klipfisk til Liverpool, herfra Sodaaske til Nørresundby. Hjemsejlede og oplagde ved Thurø. Afmønstret 30. November.

Den 4. Marts 1897 udmønstrede jeg som Ungmand med *Astræa*. Ommønstret til Letmatros 21. August. Gik ballastet til Faxe. Derfra Kalksten til Sarpsborg, Feldspat fra Frederikshald til Stettin, Ler til Kotka, Stav til London, Klid til Rudkøbing, Ballast til Uleåborg, Tjære til Vlaardingen,²² Kul fra Rotterdam til Danzig, Sveller til Køge.

Under Opholdet i Stettin toges den staaende Fokkerig ned for Eftersyn. Omlædning og Nybændsling, da Riggeren var af Tovværk. Her blev en god Lejlighed til at lære Riggerarbejde; thi selv om jeg kun var Hjælper, lærte jeg en hel Del, som jeg tog til Indtægt. Styr-

20. Klippe med fyrtårn i havet sydvest for Land's End (Cornwalls sydvestpynt).

21. Isafjord er en købstad i det nordvestlige Island; Dysart en havn i Skotland; Ønunda fjord en handelsplads i det nordvestlige Island.

22. Sarpsborg og Frederikshald er en norske byer på østsiden af Oslofjorden; Stettin er hovedstaden i Pommern; Uleåborg (Oulu) en finsk havn mod nord i Botniske Bugt; Vlaardingen en fiskerihavn ved Rotterdam.

manden, som forestod Arbejdet, havde arbejdet med Riggerne fra Thurø og var dygtig til dette, saavel som til alt andet Arbejde.

Paa Rejsen fra Danzig til Køge kom vi den 18.-19. November ud for Modvind og Storm. Storsejlet revnede og blev udskiftet med et Skonnertsejl, som var bedre end det andet Storsejl (Sommersejl). Da Skonnertsejlet jo ikke paa langt nær kunde række med Skødebarmen til Bøjlen i Storbommen, havde man taget en Udhalertørn med en Stikbout og dernæst surret Skødebarmen til Storbommen, alligevel var Underliget knapt saa langt som Gaffelens Længde.

Om Eftermiddagen den 19. November flovede Stormen af, og om Aftenen ved halvsyv Tiden var det nærmest Vindstille, men der stod endnu en betydelig og krap Sø, saa Skibet slingrede meget, og Sejlene slog voldsomt. Captajns Vagt, hvortil jeg hørte, var paa Dæk, og det var Styrmanden ogsaa, men hans Vagt var nede for Skafning.

For at forhindre at Storsejlet (Skonnertsejl) skulde lide Overlast, gav Captajnen Ordre om, at det skulde fires. Han tog selv Roret, Styrmanden Peaknedhaler, Ungmanden Peakfald og jeg Klofaldet. Da Sejlet var nedfired, sprang jeg op paa Kahytstaget for at fange Gaffelen, der skulde gøres fast til Bommen, før vi kunde gøre Sejlet fast. Jeg fik Gaffelen mellem mig selv og Bommen og et godt Tag i Udhalertørnen, og da Skibet slingrede til Luvart, knækkede Stødtallien, Bommen fulgte Skibets Bevægelse mod Luvsiden og Gaffelen et Stykke længere end Bommen. Jeg maatte slippe mit Tag og blev kastet favnevis ud fra Skibet, iført Olietøj og Træskostøvler og iøvrigt varmt paaklædt – og var en daarlig Svømmer.

Captajnen, som stod til Rors, slap dette, og idet han raabte til Styrmanden, om at være klar til at kaste mig Tampen af Storskødet, naar jeg kom op agterude, tog han selv samme Forholdsregel i modsat Side, da han antog at Skibet gjorde lidt Fart fremover. Vinden – samme lette Antydning, der var – var imidlertid kommen ind fra den Læ Side. Ungmanden blev ved Peakfaldet, klar til at række mig Tampen, som næppe kunde naa til Vandet. Han kunde se, hvor jeg var, paa Grund af Morild.

Selv forsøgte jeg at svømme hen til Skibssiden for om muligt at faa Tag i Lønningen, som slingredes omtrent til Vands, men blev tvunget fra Skibet, hver Gang det slingrede mod mig. Omsider varskoede dog Ungmanden, at »Christian ligger her!« Captajnen var hurtig henne og tilkastede mig Tampen af en Ende og aandede lettet op, da jeg sang ud: »Hal op!« Men først da han havde faaet mig til at tage en Bugt under Armene, blev jeg halet indenbords. Den anden Vagt kaldtes nu paa Dæk, og imellem dem blev jeg ført forud. En af dem blev sendt ned for at hjælpe mig med at skifte Tøj; det var næsten ogsaa nødvendigt, da jeg var bleven lidt valenfineret og frøs, saa at jeg knapt kunde tale.

Efter Omlædningen kom jeg atter agterud, for at afløse, fik en Irettesættelse, fordi jeg ikke havde raabt om Hjælp, en god Slurk af Romflasken og Ordre til at tage et Halstørklæde paa. Efter disse Formaliteter var overstaaet, kunde jeg løse af, og saa var alt i god Orden igen. Vi saa kort efter Hoborg Fyr²³ og fik i Løbet af Nat-ten Frostvej. Afmønstrede i Svendborg den 18. December 1897.

Den 24. Januar 1898 udmønstrede som Letmatros med Skon-nertribriggen *Neptunus* af Svendborg. Fra Svendborg i Ballast til Nykøbing F., lastede Byg til Lossiemouth, lossede det i Leith; derfra Kul til Königsberg, Korn til Kings Lynn, Kul til Odense.²⁴ Afmønstrede den 6. Juni samme Aar.

Paa Rejse mod Lossiemouth fik vi stormfuldt Vejr i Nordsøen. Ladningen forskød sig, saa at Vandet stod ind til Lugekarmen i Læ Side. Pumperne var uklare, fyldt op i Rørene af Korn, og Stor-bommen knækkede. Dette sidste opdagedes dog saa tidlig, at vi naaede at laske vore Læsejls- spir paa, inden den skiltes ad, saa den holdt indtil vi kom i Havn.

Skønt vi laa underdrejet og intet havde at foretage os og ikke kunde være paa Dækket for Vand, kunde der ikke være Tale om at faa Frivagt før Klokkeren 10 Formiddag og Klokkeren 3 Eftermiddag, vi kunde saa sidde i Baaden og vente.

Da Captajnen en Dag kaldte os Agterud til Skibsraad og fore-slog, at vi i Betragtning af Omstændighederne skulde søge Firth of Forth, havde vi intet herimod at indvende. Der blev sat Kurs efter Leithsfjorden. Vi kom ind Leith, hvor Ladningen blev opløst og solgt, vore Smaahavarier udbedret og Kul for Königsberg indtaget.

En Eftermiddag, da vi havde faaet Frivagt, spurgte Kokken:

»Tror du den Gamle er syg?«

»Nej, hvorfor dog det?«

»Jeg har ikke faaet Prygl i to Dage.«

I det samme blev der ringet efter Kokken, og da han kom tilbage, erklærede han med et bredt Grin: »Nej, han fejler intet.«

Neptunus var noget i Retning af »a hard case.« Styrmanden var der ingen Grund til at klage over, men »den Gamle« var ikke helt almindelig. Naar der skulde rebes Storsejl, tog han Roret og skældte saa ud, saa længe det stod paa. Saa rigt var hans Ordforraad, at han næppe nogensinde gentog det samme Skældsord to Gange ved hver Lejlighed. Han var fyndig saavel i Ord som i Handling, meget nævenyttig. Dersom man ikke øjeblikkelig satte sig i Bevægelse, naar der blev givet en Ordre, kunde han give en god Affart,²⁵ han var ikke karrig med en Lussing, underligt at der ingen var til mig ogsaa.

Det forlangtes, at alt Arbejde skulde udføres pinlig nøjagtigt. Var et Sejl ikke ordentlig oppe paa Raaen og med Skind,²⁶ naar det var gjort fast, saa »Om igen!« Mens vi laa i Leith og en Dag havde soda-vasket indenbords og var netop færdig, da Captajnen kom om

23. På Gotlands sydspids.

24. Lossiemouth er en havneby i det nordøstlige Skotland; Leith en by ved Edinburgh på sydsiden af Firth of Forth; Königsberg (Kalinograd) en havn i Litauen; King's Lynn en havneby i det østlige England.

25. Kunne sørge for hurtig afrejse.

26. Den del af sejlet, der vendte udad, skulle ligge helt glat som et strakt skind.

*Skonnertbriggen Neptunus
havde C. E. Møller i Svendborg
som reder. Den var bygget i 1876
i Troense af R. V. Møller og var
på 143 BRT. (Søfartsarkivet på
Svendborg og Omegns Museum).*



Bord, tog han et hvidt Lommetørklæde frem bøjede sig ned og strøg Lommetørklædet over Malingen helt oppe under Lønningen. Der kom en ubetydelig Plet paa Tørklædet. »Styrmand«, kaldte han, »se her, I kan gøre det hele om.«

Kosten var der ingen Grund til at beklage sig over, men ogsaa her fordrede han Nøjagtighed ved Udleveringen. Styrmanden fik saaledes en Dag en Overhaling, fordi han ikke talte Svedskerne, han udleverede.

Ved en anden Lejlighed, mens vi laa i Kings Lynn, sagde han i mit Paahør: »Hvis den Sorte (Kokken) kunde lave Rabarbergrød, saa skulde I faa stegte Makrel og Rabarbergrød til Middag, men det kan han nok ikke – ingen af Delene.«

Det lød svært tillukkende, saa jeg tillod mig at sige: »Det kunde maaske ordnes, Captajn.«

»Naa, kan du maaske og vil du?«

»Ja, hvis De bare har Sago- eller Kartoffelmel.«

»Gaa du saa op i Kabyssen i Formiddag og lad os se, hvad du duer til der.« Resultatet blev tilfredsstillende for alle Parter.

Op ad Odense Kanalen bugserede vi Skibet ved Hjælp af Dybvandslodlinen fastgjort i Mærset og tre Mand i Land for at trække i den anden ende af Linen. Det var nok en stræng Skole, og hvad der ogsaa gjorde Tilværelsen der ombord noget mindre attraaværdig var, at Matrosen holdt noget for meget af Flaskefoder. Der var flere komiske Situationer, naar Peter var fuld, men ogsaa flere ret uhyggelige.

Skønt jeg for eget Vedkommende ikke havde særlig Grund til at være utilfreds – Captajnen klagede aldrig paa mit Arbejde, af hvad Art det end var, og han talte al Tid pænt til mig – saa syntes jeg dog ikke om at blive om Bord; men jeg var glad for at have været der. En haard, men god Skole, havde det været.

Neptunus var røjlriget og havde Boenfok. Ved en enkelt Lejlighed havde vi Læsejl sat.

Den 21. Juni 1898 udmønstrede jeg som Letmatros med Skonert *Hertha* af Thurø. Ballast fra Thurø til Uleåborg, Tjære til Vlaarlingen, Pibeler fra Rotterdam til Karrebæksminde. Afmønstrede 15. September samme Aar.

Her om Bord tog jeg ofte Vagten for Captajnen om Natten. Naar han saa havde sovet godt ud hele Natten, fik Styrmandens Vagt ofte tidligere Frivagt, mens vi to, som var paa Captajnens Vagt, til Gengæld blev holdt paa Dæk noget længere. Muligvis har han tænkt, at han sov for os ogsaa, maaske var det blot en Tankeløshed fra hans Side. Jeg var ikke særlig begejstret for denne Ordning.

Dette, at en Fører overlod et Par Drengene til at passe sin Vagt, var en Undtagelse. Da jeg saaledes en Morgenvagt var Vagtschef, og vi befandt os inde i en Flaade af engelske Sejltrawlere, bemærkede jeg, at Baaden blev sat i Vandet fra en af de nærmeste, og da jeg vidste fra tidligere Lejligheder, hvad det betød, kaldte jeg paa Captajnen. Han kom paa Dækket, netop som Baaden lagde langs Siden, vi brasede bak, og Fiskeren langede en stor Fiskekurv med nyfanget Fisk op til os. De fik saa de traditionelle 2 Flasker Brændevin og nogle Pakker Tobak og retournerede tilfredse.

Det kunde Captajnen ogsaa være, for der var ca. 40 Pund store flotte Rødspætter, 1 Havkat og 1 Rokke. Vi fik saa Ordre til at gøre Rødspætterne i Stand, »men de to der kan du smide overbord.«

»Maa jeg faa dem?« spurgte jeg.

»Ja, gerne – og Velbekomme, de kan ikke spises.«

Jeg vidste bedre, havde kendskab til dem fra Islandsturen. Da jeg

om Aftenen var ved at stege dem, kom Captajnen hen i Kabysen og vilde smage paa dem.

»Du vidste vidst, hvad du gjorde, da du vilde have dem.« Det kunde jeg ikke benægte.

Vi fik kogte Rødspætter til Middag den Dag, Resten blev lavet til i Gele. Men vi forude saa ikke mere til dem, saa de har nok været gode.

Paa den ene Rejse opdagede vi om Morgenens, at Bramraaen var knækket. Vejret var godt, men dog saa megen Vind, at Bramsejlet var fast. Styrmanden og jeg blev sendt op for at rigge den ned. Det var lidt besværligt, da den skiltes i to Stykker, da jeg rørte ved den, men Jakstaget holdt begge Dele sammen, saa vi skulde først have Sejlet slaaet fra. Navnlig var det vanskeligt at ligge paa den Del af Raaen, som var i Forbindelse med Rakken, og kun lidt støttet af en Brase. Det gik imidlertid programmæssigt – undtagen det at Styrmanden blev søsyg af at se mig ligge paa den slingrende Raa, han maatte give Hals.

Da *Hertha* blev det sidste danske Skib, som jeg sejlede forude i, vil jeg passende kunde afslutte dette Kapitel her.

2 · Matros paa norske Skibe 1898-1900

Fra jeg begyndte som Sømand, ja vel længe før den Tid, havde jeg stadig næret Ønske om en Gang med Tiden, at komme ud paa længere Farter, end de hjemlige Skibe aabnede Muligheden for: at komme ud med større Skibe og i Fart paa Troperne, at lære andre Forhold at kende og om muligt at komme ud med et engelsk Skib bl.a. for at lære det engelske Sprog. Dette sidste, indsaa jeg, vilde kunde blive til stor Gavn senere.

Ganske vist havde jeg i 13 Aars Alderen i en Aftenskole lært de mest elementære Grundsætninger i engelsk Sprog og det, jeg havde lært, »sad godt« og var lært rigtigt. Udtalen var korrekt, og den Smule Skoleundervisning gav mig Lejlighed til ved egen Hjælp at lære at læse og skrive ialfald til Husbehov.

Nu mente jeg at have faaet den fornødne praktiske Uddannelse til at kunde tage Hyre som Matros, skønt i Skonnerterne kunde det næppe tænkes foreløbig, dels paa grund af min Alder (min Størrelse blev der ikke mere klaget over, endda jeg altid hørte til de Smaa), dels fordi man efterhaanden gik over til at klare sig med Letmatros i Stedet for Matros. I enkelte Tilfælde anvendtes Betegnelsen »mellem Fuld og Let«, en Grad som intetsteds hørte hjemme.

De Krav, der den Gang stilledes til en Letmatros, og som det fra dennes Side var en Æressag at efterkomme, var saaledes, at han kunde sidestilles med en Matros i hvilket som helst andet Skib end netop i de danske Skonnerter. Derfor behøvedes der jo heller ikke at betales Matrosyre, naar de kunde faas som Letmatros.

Jeg besluttede, at nu skulde der prøves, hvad jeg duede til – og det som jeg længtes efter. Den 11. Oktober 1898 anmeldte jeg Afrejse til England paa Svendborg Mønstringskontor. Afrejste med D.F.D.S.s *Storebælt* fra Svendborg til Newcastle. Overrejsen kostede 1 £ paa Dæksplads, d.v.s. dertil kom saa Kosten, som jeg købte af Hovmesteren. Kommen til Newcastle tog jeg efter Damperens 1. Styrmands Raad med Floddamper til North Shields, hvor jeg fik Logi paa Royal Sailors House mod at betale 1 uges Forskud.

Det var med et Slag at komme ind i en helt anden Levemaade. Ikke en eneste Kammerat, eneste Skandinav paa Hjemmet, et helt andet Kostreglement og mit Engelsk var jo yderst mangelfuldt. Kamrene var gode, Forplejningen var jeg tilfreds med, jeg syntes godt om den. De andre derboende Søfolk var flinke mod mig, saa i den Henseende havde jeg det godt.

Jeg tog hver Dag til Dokkerne, Albert Edwards og Howdon

r. Havneby ved Tynes munding ved Newcastle i det nordøstlige England.

Dock paa Nordsiden og ofte til Tyne Dock paa Sydsiden. Der var billig Færgesforbindelse, baade en »penny ferry« og en »halfpenny ferry.« Dampere var der nok af, men store Sejlskibe kun faa, og jeg fik intet ud af mine Ture; muligvis var jeg for tilbageholden. Min forhaandenværende Kapital svandt i foruroligende Grad. Jeg erindrere, at jeg tilsidst gik en halv Snes Dage med kun 3 halfpennies i Kontanter.

Dog jeg havde jo Logi og Kost. Bestyreren paa Sømandshjemmet havde dog henledt min Opmærksomhed paa, at jeg kun havde betalt for 1 Uge, og nu havde jeg snart boet der i 3 Uger, det var egentlig i Strid med Reglementet ... Naa ja, lad os saa se paa lidt endnu. Vist havde der været Udvej, maaske en Damperhyre – ialfald havde jeg da Tøj, der kunde pantsættes, men ingen af Delene tiltalte mig.

Saa henvendte jeg mig en Dag til en svensk boardingmaster med Forespørgsel, om han kunde skaffe mig en Hyre. Han mente det, men saa skulde jeg flytte hen til ham. Da han hørte, hvor meget jeg skyldte paa Sailor House, frafaldt han dog sit Forlangende. Jeg for min Del havde hørt fortælle en hel Del om Landhajer, og det var næppe helt uberettiget, naar dette Navn var hæftet paa en vis Klasse Erhvervsdrivende.

Der var varslet Sømandsstrejke, som skulde træde i Kraft om to Dage, da jeg fik Brev fra min Fader, hvori han tilraadede mig, at give op »for a bad job« og returnere. Vedlagt fulgte Penge til at betale min Gæld og Hjemrejse. Jeg havde knapt læst Brevet færdig, da der blev spurgt efter »the young Dane« – det var Svenskeren. Om jeg vilde tage en Hyre som Letmatros med en norsk Bark, som skulde med Kul til København? Ja selvfølgelig, og glad til under forhaandenværende Omstændigheder.

Den 12. November 1898 mønstrede jeg med Bark *Demetra* af Christiania. Skibet var lastet og søklar, saa det var om at komme om Bord med det samme efter at have »udklareret« hos boardingmaster og paa Sømandshjemmet.

Atter ude for Forandring, men til noget bedre. *Demetra* var et ældre Træskib paa 400 à 500 Tons D.W., men i helt god Stand; Ruf paa Dækket, hvad jeg fandt var hyggeligere end under Dæk. Kosten var god, Officerer og Kammerater flinke og venlige. Styrmandene var ældre Folk 50-60 Aar, men raske, rørige og muntre.

Captajnen havde paa Rejsen fra Østersøen til Tyne mistet sin Søn i Øresund en Nat med fint Vejr. Man fandt hans Livrem paa Bakken og forstod saa, hvorledes det var gaaet til. En Dreng fra Bergen kom om Bord i Sønnens Sted samtidig med mig. Han havde haft et mindre propert Logi, men var fornuftig nok til med det samme at fortælle Kammeraterne, at han var befængt med Lus. Der blev straks taget Forholdsregler, saa at han blev rensat saavel som hans Klæder, saa Utøjet var udryddet med det samme. Iøvrigt var Ber-



genseren saa søsyg paa Rejsen, at han smed sig paa Dækket i Skvalpevandet, saa jeg antager, at denne hans første Sørejse ogsaa blev den sidste.

Vi kom til København uden særlige Oplevelser. Mens vi laa der under Losning, fik begge de gamle Styrmand mig med paa en Aftentur rundt i Gaderne. De havde aldrig været der før, vilde gerne se lidt af Byen, men var bange for, at hvis de gik paa egen Haand, kunde det hænde, at de ikke kom længere end til det første Værtshus. Jeg stillede den Betingelse, at vi slet ikke skulde paa noget Værtshus. De mente dog, at jeg skulde have noget for min Ulejlighed, men gik dog ind paa Betingelsen. Vi gennemførte Planen, og de var begge veltilfredse med Turen – trods alt. Jeg maatte ogsaa en Gang imellem hente en Flaske Brændevin til 2. Styrmand. »Naar du, som er Dansker, køber den, saa tør de kun tage den rette Pris; hvis jeg kommer, koster den Tredobbelt«, sagde han. Jeg betvivlede det, men efter den Pris, han opgav at have betalt, havde han Ret. Landhajer igen!

Efter Udlosning indtoges Ballast og afsejledes for Porsgrund.² Vi kom paa Grund af Modvind til Ankers paa Helsingør Red. Kammeraterne haabede paa snart at komme videre, saa at de kunde komme hjem til Jul. »Det gør I ikke, men til Nytaar vil I være hjemme«, fortalte jeg dem. De lo selvfølgelig og spurgte: »Hvor kan du vel vide derom?« »Vent og se.«

Vi kom ikke Langesund ind før efter Jul, lossede Ballast ved Kolbjørn, et stejlt Fjæld ved Brevik.³ Dette var den sædvanlige Losseplads for Ballast, og mange Ballaster er i Tidens Løb losset udenbords her, men stadig Vanddybde nok til mange flere. Vi laa an mod Fjældsidens med Fendere mod Fjældvæggen, og Fjældet var saa stejlt, at da jeg en Dag havde vovet mig et godt stykke op ad den

2. Sydnorsk købstad ved Skienselvns udløb i Langesundsforden.

3. Langesund fører ind til Porsgrunn og Skien; Brevik er en købstad halvvejs inde.



Den travle norske søkøbstad Brevik havde omkring århundredskiftet godt 2.000 indbyggere og en hjemmehørende flåde på 20 sejlskibe og 3 dampere. Stedets vigtigste udførselsvare var tømmer. (Norsk Sjøfartsmuseum).

næsten lodrette Fjældvæg, gik jeg om Bord ad den indbrasede Fokkeraa.

Under Losningen var jeg i Rummet og fyldte i Kurvene. Vi brugte indstropperede Vidiekurve. Jeg arbejdede lige under Lugen, da Losseløberen knækkede, og den fyldte Kurv faldt med og stejfede mit Knæ og Skinneben. Første Styrmand stod ved Løberen, han gav et gisp fra sig og udbød:

»Hvad med dig da, Gut?«

»Det var Kurvene, der faldt ned.«

»Og du fejler ikke noget? Ramte den dig ikke?«

»Kun et Strejfskud, Styrmand.«

»Jeg kunde jo godt have slaaet dig ihjel.«

»Saa havde det ialfald ikke været med Deres gode Villie, saa hvorfor bryde sig mere derom.«

»Nej sandt for Dyden var det ikke med min Villie, men jeg kunde have kasseret den gamle Løber; godt du tager det paa den Maade.«

Ballasten blev losset, Sejlene slaaet fra og Skibet bugseret til Porsgrund, hvor det oplagdes, og vi blev afmønstret den 30. December. »Saa kom det endda til at passe, hvad du fortalte os paa Helsingør Red,« sagde en af Kammeraterne, da de pakkede deres Tøj sammen. De havde travlt for at naa hjem til Nytaarsaften; kun Bergenseren og jeg blev om Bord til næste Dag. Han rejste hjem, og jeg tog ind paa Sømandshjemmet; et meget godt og hyggeligt Sted at bo, og baade Bestyrer Lassen og hans Frue var meget elskværdige.

Hvis jeg ikke allerede gennem mine Erfaringer fra *Demetra*, var bleven meget indtaget i Nordmændene, vilde jeg være bleven det her; men Indtrykket blev yderligere forstærket under mine Ophold



Madam Ellen Henriksen (1824-1913) var en markant skikkelse i den norske søfartsby Porsgrund. Hun var enke efter en søkaptajn og bestred i mange år effektivt hvervet som forhyringsagent, også kaldet hyrebas. (Porsgrund og Omegns Sjømandsforening).

paa Sømandshjemmet i Porsgrund. Paa Hjemmet var der Skole for Stuerter* (Kokke). Blandt Eleverne var en Dansker, Hans Christian Høyer fra Fredericia, jeg lærte ham flygtig at kende den Gang. Han var et Par Aar ældre end jeg, var oprindelig udlært Bagersvend, var saa gaaet til Søs og havde sejlet som Matros.

Paa min Forespørgsel om, hvorledes man fik en Hyre her, blev jeg henvist til Madam Henriksen. Ja, det var virkelig en Dame, som var Forhyringsagent, men en Dame, som fuldt ud magtede at Bestride Hvervet. Hun var respekteret af Søfolkene, myndig i Optræden og kunde, sagdes der, nok sætte et uroligt Hovede paa Plads. Det kan her indskydes, at Danskere og da navnlig danske Søfolk var vel anskrevne paa de Kanter, bl.a. og vel især paa Grund af deres gode Uddannelse og Disciplinen fra de danske Skonnerter.

Jeg henvendte mig saa til Madam Henriksen og fik Hyre med Briggen *Anna* af Brevik. Mønstrede 9. Januar 1899 som Matros. Rejsen gik til Methil med Minetømmer, derfra Kullast til Larvik.¹

Det var en lille Brig, Besætning 6 Mand ialt. Den gik under Navnet »Kommoden« og lignede maaske ogsaa i nogen Grad et saadant Møbel, men sejle kunde den, krydsede fint og var en nem lille Tingest at manøvrere. Vi afmønstrede i Larvik den 21. Februar.

Paa Banegaarden i Porsgrund, hvor jeg atter søgte hen, traf jeg Captajn Jørgensen, *Demetra*. Han spurgte, om jeg havde Hyre. Ja, *Demetra* skulde ikke ud at sejle endnu, men det varede nok ikke saa længe, og om jeg til den Tid var ledig, saa vilde han gerne have mig med. Jeg tilbød ham min Søfartsbog med det samme.

»Nej, du Gut, der kan komme andre Chancer, saa du skal ikke binde dig endnu.«

Det var omtrent som at komme til sin Familie, da jeg indfandt mig paa Sømandshjemmet. Der var ingen Hyre at faa netop da, saa jeg slog mig til Ro i nogle Dage. En af Dagene kom H. Chr. Høyer og foreslog, at vi skulde være Skibskammerater, han var nu færdig med sit Kursus og skulde ud med Briggen *Grimstad* af Skien. Skibet skulde være ikke saa værst, Captajnen meget flink, og Maden garanterede Hans Christian for skulde blive udmærket. Der var Mulighed for at blive 2. Styrmand. Jeg indvendte, at jeg havde kun været Matros i 1½ Maaned.

»Navigator skal du ikke være, det er egentlig Bedstemand, men du skal kunde lidt af hvert. Hvad Alderen angaar, da vil enhver antage, at du er 23-24 Aar. Din Tid som Letmatros i danske Skonerter vil kunde sidestilles med lige saa lang Tid som Matros i norske Skibe. Tag nu en Bestemmelse, inden Pladsen bliver optaget.« Det lød jo egentlig rigtig fornuftigt og godt i mine Øren, og Beslutningen blev taget saa hurtigt, at jeg rejste mig og gik til Madam Henriksen straks.

»Naa, er du der Gut, skal du have Hyre! Her har jeg tre Skibe, som du kan vælge imellem: en Bark, som gaar paa Tur (Langfart), en Brig, som sejler paa Rejse (Nord-Østersøfart) og en Bark paa Rejse; men du skal vel paa Tur, du?«

»Hvad med den Brig? den har jeg Lyst til.«

»Der kan du endda blive 2. Styrmand.«

»Jeg er ikke Navigator.«

»Det skal du heller ikke være, men du skal passe Captajnens Vagt, kan du nu det?«

»Ja, det kan jeg.«

»Hvor gammel er du?«

»Snart 19 Aar.«

»Er du da splintrende gal du, vil du være 2. Styrmand og er ikke en Gang fyldt 19?«

»Forslaget kom fra Dem, Madam Henriksen. Jeg tør paatage mig Stillingen.«

»Hvor længe har du faret som Matros?«

»Det staar i min Søfartsbog.«

4. Det engelske ord er egentlig steward.

5. Methil er en by på nordsiden af Firth of Forth; Larvik en købstad ved den vestlige indsejling til Oslofjorden.

»Ja, du maa absolut være helt gal, 2 Maaneder med *Anna* og 1½ med *Demetra*.

Det fremgik ikke af Søfartsbogen, at jeg kun var Letmatros i *Demetra*.

»Hvor gammel skal man være, og hvor lang Matrostid forlanges for at kunde mønstre som 2. Styrmand? Forresten har jeg været Letmatros i danske Skonnerter, læg den Tid til.«

»Det staar vel ikke skreven noget Sted, om hvor gammel man skal være, ejheller om Matrostiden, og vel ved jeg, at I lærer godt i de danske Skonnerter; men om nu du alligevel ikke kan klare dig som 2. Styrmand, saa kan hverken Captajnen eller du eller jeg være tjent dermed.«

»Det bliver vel nærmest min Risiko. Om jeg ikke kan klare, hvad der paahviler mig, kan Captajnen ifølge Søloven nedsætte min Hyre indtil det halve. Men det sker ikke.«

»Du har jo da aldrig passet en Vagt før?«

»Aa jo, ogsaa det har jeg.«

»Naa ja, naar du tør, saa maa jeg vel lade dig selv raade. Du kan faa 55 Kroner pr. Maaned.«

»Hyren er da vist 60 Kroner om Maaneden.«

»Ja, men naar du ikke er ældre.«

»Jeg troede, at jeg skulde gøre fuldt Arbejde.«

»Selvfølgelig, hvor kan du tro andet?«

»Ja, saa vil jeg ogsaa have fuld Løn. Jeg har forresten betalt Forskud paa mit Logi, har endnu Penge paa Lommen og er sikker paa, at Lassen vil give mig Kredit, hvis jeg har Brug derfor, saa jeg har egentlig Raad til at vente, til Isskibene gaar i Fart, og der er Hyren jo 70 Kroner for Matros. Saa Farvel Madam Henriksen, vi ses nok senere.«

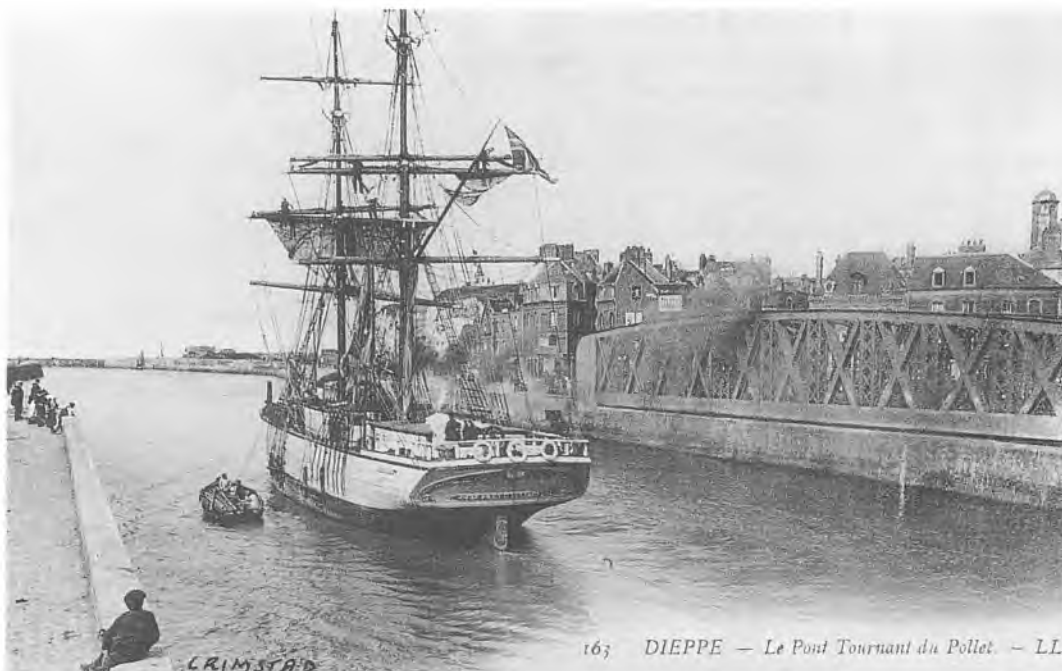
»Kom saa din Fant⁶ og skriv under paa Kontrakten, du er jo slet ikke til at komme an med.«

Næppe havde jeg sat mit Navn, før en af mine Kammerater fra *Anna* indfandt sig. Vi var jævnaldrende, og han boede i Porsgrund; han vilde ud som Matros. »19 Aar! Du er ikke for gammel til at være Letmatros, du Far.« Og derved blev det.

Vi mønstrede 27. Februar 1899 med *Grimstad*, Captajn Landgraff. Skibet laa ved Borgestad og lastede Minetømmer for Sunderland.⁷ Besætning 8 Mand. Hans Christian Høyer og jeg skulde møde om Bord før den øvrige Besætning, ja før Mønstringen. En Styrmand var om Bord, men han havde ikke bestemt sig til, om han vilde tage 1. Styrmandshyre paa *Grimstad*, derfor mente han, at jeg maatte have Kommandoen og Ledelsen, ialfald indtil videre. Han meddelte, at han havde bemærket, at Rakkebeslaget paa Fore-Under-Mærseraa var saa slidt, at det godt kunde trænge til at repareres, men nu kom Captajnen op ad Formiddagen, om jeg saa vilde tale med ham om det.

6. Fant (no.) er en ung lømmel eller spasmer.

7. Borgestad er et sydnorsk ladested ved Porsgrunn; Sunderland en havneby i det nordøstlige England.



Den norske brig Grimstad under bugsering ud af den franske Kanalhavn Dieppe. En del af mandskabet arbejder med at sætte sejl. (Handels- og Søfartsmuseet).

Jeg var saa til Vejrs og besigtige den omtalte Rakke og sagde, da jeg kom ned:

»Den skal selvfølgelig repareres, vi maa have det Beslag ned først af alt.«

»Vi maa da hellere vente, til Captajnen kommer om Bord, og faa Besked af ham. Vi ved dog ikke, hvor Grejerne er henne, vi kan heller ikke klare det, vi er jo kun tre Mand.«

»Naar Captajnen kommer om Bord, saa skal vi have det Beslag paa Dækket; det skal repareres, og Captajnen kan saa faa det sendt til Smed med det samme. Det skulde da være som Pokker, om vi ikke kunde finde et Ankertakkel og en Skruenøgle, og deroppe paa Bakken staar jo et Gangspil, som vi har Lov til at bruge, eller Ankerspillet, om det andet ikke forslaar, saa lad os faa begyndt.«

Beslaget var paa Dækket, da Captajnen indfandt sig, og han var glad for, at det var klar til at sendes til Smeden, for han havde ikke megen Tid den Dag. Han gav nogle Anvisninger paa, hvad han videre ønskede udført, og tog af Sted igen.

Det blev saa den Styrmand alligevel, som blev min overordnede; men det blev nærmest mig, som ledede alt Arbejde, og det udviklede sig snart til, at hvis vi skulde forhale, og Captajnen ikke var om Bord, saa havde jeg Kommandoen.

Første Styrmand var altfor skikkelig og vilde helst gaa og passe sig selv, og jeg var skam mere end villig til at tage hans Plads, selv om der undertiden kunde være lidt Knurren af Mandskabet, hvor-

af Ungmændene ofte var paa min Alder. De var jo ikke vant til dansk Disciplin, og jeg kendte kun den – søgte at gennemføre den ogsaa her om Bord og havde Held dertil.

En Dag, da jeg havde en lille Kontrovers med Mandskabet agterude, kaldte Captajnen mig ind i Kahytten og sagde, at han havde hørt det hele gennem et aabentstaaende Koøje. Han satte Pris paa, at jeg holdt paa Disciplinen, som den var i de danske Skibe, i norske var den altfor slap; og jeg skulde vide, at jeg al Tid vilde have ham paa min Side, og han vilde understøtte mig om fornødent. Dette blev imidlertid ikke nødvendigt nogensinde. Vi skiftede Besætning, hver Gang vi var i Norge; men inden vi havde endt Rejserne, havde jeg hver Gang opnaaet at faa Mandskabet til at indse, at paa min Maade kunde det ogsaa gaa helt godt. Men, sagde de, vi var jo ikke vant saaledes i de andre Skibe, at de stillede Krav til os. Tak for det.

Paa den ene Rejse havde vi to gamle Matroser paa ca. 50 Aar, de var dygtige Folk, og undertiden, naar jeg havde givet dem en Ordre, kunde en af dem finde paa at spørge, om de ikke skulde gøre det paa en anden Maade.

»I skal gøre, som jeg har sagt.« Naar jeg saa vendte dem Ryggen kunde jeg høre: »Han har jo Ret. Naar han giver en Ordre, saa har vi bare at lystre. Det er jo dog ham, der har Ansvaret.« Altsaa rigtig gode Folk, naar først vi havde lært hinanden at kende nærmere.

En Rejse fik vi en ung Gut med, det var hans første Rejse, og jeg fik hurtig Interesse for ham. Han var hurtig i Vending og Opfattelse, lærevillig, snarraadig og en kraftig Fyr. Jeg tog ham altid til Hjælper, naar jeg havde et Arbejde, som fordrede en Hjælper, og naar saa han havde set nogen Tid paa, hvordan Arbejdet skulde udføres, saa byttede vi over, og han fik Lov til at prøve, og saa slap jeg ham ikke, før han kunde klare det ogsaa. Dette enten det var at gøre et Leje fast eller et Stykke Skibmandsarbejde eller hvadsomhelst andet. Næste Rejse var han Letmatros med os – og en god Letmatros tillige trods sin korte Læretid.

Skulde vi gøre Merssejl eller Undersejl fast, var han altid ved siden af mig paa Raaen, hvilket vel nok en Gang reddede mit Liv. Vi var under Kuling alle Mand incl. Første Styrmand oppe for at gøre Bomfokken fast. Jeg var noget foran de andre med at fange Sejlet ind, og idet Skibet slingrede mod Luvart, slap alle Sejlet undtagen jeg, som havde fast Tag i Underliget. Resultatet blev, at Sejlet trak mig af Perten og op paa Raaen, og om ikke min Sidemand hurtigt havde faaet Tag i Benene paa mig og halet mig tilbage, saa havde jeg enten faldet paa Hovedet i Dækket eller gaaet overbord. Det var vel nok en skrap Omgang, jeg omgaaende serverede de andre, Styrmand som Dreng, men vi holdt bedre fast næste Gang. Og Telemarksgutten havde betalt godt for, hvad Interesse jeg havde vist ham. Jeg var meget stolt af ham i det hele taget.

En Dag paa den første Rejse til England, mens vi sad ved Eftermiddagskaffen, talte Captajnen om Krigen mellem Tyskland og Danmark 1864.

»Men det kan De jo ikke huske, 2. Styrmand.«

»Jeg er undskyldt, for da var jeg ikke født.«

»Hvor gammel er De egentlig?«

»Snart 19 Aar.«

»Det kan da nu ikke passe.«

»De har jo min Søfartsbog, Captajn.«

»Dægen snøvse mig,⁸ nu har jeg ikke kendt Mage.«

Hvad han mente med det sidste Udbrud, fik jeg ingen Forklaring paa, men tog det til Indtægt.

Stuerten holdt, hvad han i sin Tid havde lovet. Han lavede god Mad og varierede den paa bedste Maade, ligesaa bagte han udmærket Brød. Kammeratskabet mellem os to var og blev det allerbedste. Han boede forude; jeg delte Kammer med 1. Styrmand, og vi kom ogsaa godt ud af det sammen.

Jeg⁹ delte Kammer med Styrmanden og spiste sammen med Captajnen og ham. Kostforholdene i norske Skibe var betydelig bedre end i danske Skonnerter, i Særdeleshed var de gode her, da Høyer var en dygtig Kok og ikke sparede nogen Anstrengelse for at faa det bedst mulige ud af Provianten.

Naar jeg fremhæver Kostforholdene i norske Skibe paa de danskes Bekostning, maa det erindres, at i danske havde man en Dreng til Kok, som maaske skulde oplæres helt fra Bunden, og oftest var det Styrmanden, som var Læremesteren, og han havde Masser af andre Ting at varetage end Madlavning. Naar Drengen var nogenlunde oplært som Kok, blev han gerne Ungmand, da det var yderst sjældent, at han vilde vedblive at være Kok. I norske Skibe var der som Regel voksen Kok ligesom paa *Grimstad*, som dog kun havde 8 Mands Besætning i alt.

Mandskabslukafet paa norske Skibe var i en Opbygning paa Dækket agten for Fokkemasten (Ruf). Kabyssen var i samme Bygning, og Maden blev gennem et lille Hul i Skottet stukken ind til Lukafet, ialfald i de mindre Skibe, paa alle større Skibe af alle Nationer var Mandskabet kvarteret i Ruf. Ruffet bød paa adskillige Fordele fremfor Lukaf under Dæk. Det kunde spules, ligesom Dækket og var derved lettere at gøre rent. Køjerne var firkantede, hvad der ikke var Tilfældet med hine, og de var tillige tætte fra oven, hvad de sjældent var under et Dæk henne i Boven, hvor Dækket blev udsat for stor Kraftpaavirkning baade under Sejlads og ved Ankring – ligesaa ved at ligge til Ankers i megen Søgang.

Vi gjorde ialt 4 Rejser fra Skiensfjorden til Sunderland, en Gang Returlast til Frederikshavn, en Gang til Limhamn og to Gange til Skiensfjord.¹⁰

Da vi sejlede fra Frederikshavn hjemover, var det en Middag, at

8. Kraftudtryk, idet dægen (no.) er djævelen.

9. De følgende 3 afsnit er fra IHA 1131 side 24-25.

10. Skiensfjorden ligger lidt vest for Oslofjorden; Limhamn er en havn nær Malmö.

jeg syntes, at Stuerten teede sig noget underligt, da han serverede Maden. Jeg havde haft Frivagt om Formiddagen, saa jeg var henne ved Kabysen, saa snart jeg havde skaffet, for at finde ud af, hvad der var paa Færde. »Jacob bad mig om at gemme en Flaske Cognak, saa at Toldvæsenet ikke skal finde den, og jeg skal love for, at det skal de nok lade være med.«

Han havde drukken den, saa det var forstaaligt, at han var lidt underlig. Jeg fik ham jaget til Køjs omgaaende, for han var ikke tilgængelig for en Moralprædiken netop da. Da han havde sovet et Par Timer, sendte jeg en Mand ind for at passe ham; men det gik ikke. Jeg maatte selv derhen og løftede ham ud af Køjen, men han krøb ind igen. Da jeg saa begyndte at haane ham med, at han var ude af Stand til at gøre sit Arbejde, sølle Skrog, saa kom der Liv i ham; han skulde vise mig, at han kunde. Og saa kunde han og kom kort efter og spurgte om, hvordan Maden var, om Captajnen havde mærket noget, hvad han havde sagt? Da jeg kunde berolige ham med, at der ialfald ikke var sket noget udover, at han havde drukken sig fuld i Jacobs Cognak, og hvad jeg mente om saadan Opførsel af en Kammerat og Landsmand, tog han det til Efterretning og lovede, at det skulde ikke ske oftere. »Nej«, sagde jeg, »der er næppe Sandsynlighed for, at Jacob vil have gemt sin Cognak paa den Maade en Gang til.« Han takkede mig for, at jeg havde reddet Situationen for ham. Nu kunde han igen, og Captajnen var endnu ikke færdig med sin Middagslur, saa der var intet gaaet i Stykker.

Naar vi kom til Norge, blev Maaneden opsagt for samtlige, da der lossedes af Havnearbejdere og lastedes af Stuverer. Da vi efter første Rejse havde losset Ballasten, blev vi altsaa opsagt. Jeg var ved at pakke mine Sager sammen, da Captajnen kom forbi Døren.

»Hvad er det dog De laver, 2. Styrmand, vil De ikke med igen?«

»Det vil jeg da gerne, men er jo da opsagt ialfald foreløbig.«

»Det gør vi al Tid; men jeg har betinget hos Stuveren, at han skal tage Dem og Stuerten med i Arbejdet, hvis De ønsker at være med. Ellers er her da andet Arbejde om Bord, som De kan udføre, f.Eks. male indenbords. Stuverarbejdet tjener De jo meget mere end Deres Hyre ved, og saa længe der er Proviant om Bord, maa De bruge, hvad De vil deraf. Jeg har saa til Gengæld Dem om Bord til at passe paa Skuden, saa jeg ikke behøver at komme her hver Dag, og det vil jeg være glad for.« Saadan blev det. Styrmanden kunde ogsaa nok være kommen med i Stuverarbejdet, men han vilde hellere være hjemme hos Familien.

Hver Gang vi laa under Lastning, kom Captajnen, hans Frue, hans Broder, som var Købmand i Skien, og en anden Aktionær om Bord en Søndag for at faa gule Ærter til Middag, for det kunde ikke laves saa godt i Land som om Bord, mente de.

Vi afmønstrede sluttelig fra *Grimstad* paa Grund af Vinteroplægning den 17. Januar 1900. Meget godt havde jeg faaet med fra det Skib: mange gode Minder, en god Kammerat og en meget udviklet Selvsikkerhed.

3 · Matros i engelsk Kystfart 1900

Hans Christian foreslog nu, at vi skulde rejse til England og forsøge at faa Hyre med engelsk Skib, saavidt muligt begge paa samme. Det var som talt ud af mit Hjerte, og vi afrejste snart med S/S *Prospero* fra Larvik til South Shields.¹

Vi fik Logi i et norsk Sømandshjem, som hovedsagelig søgtes af norske Styrmand og Maskinister. Det laa i South Eldow Street 62 og indehavdes af en fhv. Metodistpræst Mr. Hansen og hans Frue. Det var et godt Sted at bo paa, saavel hvad Lokaliteterne som hvad Kosten angik. Efter at vi i en halv Snes Dage forgæves havde søgt efter Hyre paa egen Haand, kom Mr. Hansen en Aften og sagde, at han havde Hyre til en af os til næste Dag i en norsk Dampers.

»Aa nej, for det Første skal vi begge med samme Skib, og det skal være et Sejlskib, dernæst skal det være et engelsk Skib.«

»Har I da Udsigt til saadan Hyre? Jeg kan kun skaffe Jer Hyre med norske Skibe, og I har kun betalt for en Uge i Forskud.«

»Vi har ingen Udsigt i Øjeblikket; men vi skal nok selv sørge for det og vil have Lov til at bestemme, hvad Skib vi vil om Bord i.«

Hansen kom endnu med flere Indvendinger, men de blev bestemt tilbagevist, saa han maatte give ind, hvor nødigt han end vilde.

Lidt senere samme Aften sagde Hans, at vi kom til at gøre et Forsøg i Sunderland næste Dag og eventuelt tage nogle Maaneder i Kystfart indtil videre. Han havde selv tidligere sejlet med en Kystskonnert en kort Tid. Næste Dag rejste vi til Sunderland, søgte langs Flodens Sydside op til en Flaskefabrik; herudfor laa en hel Del Kystskonnerter fortøjet i Bøjer. Vi prajede, og der kom en Baad fra en af dem. Paa vor Forespørgsel svarede Sømanden, at *Conoid* vistnok manglede to Mand, og han satte os om Bord i dette Skib, en Skonnertbrig.

Føreren, som vi traf om Bord, sagde, at han havde Brug for en Matros og en Letmatros. Matroshyren var 3 £ 15/- og Letmatros-hyren 2 £ 15/- pr. Rejse Sunderland til Whitstable² og Retur. Vi var begge Matros og vilde med samme Skib. »Well, jeg har kun Brug for en Matros og vil gerne have den ene af Jer, hvis I kan blive enige derom.« Hans og jeg var hurtig enige og erklærede saa: »Hvis De vil have den ene, maa de tage den anden ogsaa – Matros og Letmatros, vi deler Hyren, og De udpeger, hvem der skal være Matros.« Captajnen valgte mig som Matros, antagelig fordi jeg tilsyneladende var den ældste.

Vi rejste tilbage til Shields og hentede noget Tøj; en Del lod vi blive paa Hjemmet, dels som Sikkerhed for vor Gæld; men mest fordi man i Kystfart ikke skulde have altfor meget med sig, det var ikke almindeligt i denne Fart. Hvis man havde væsentlig mere end Kammeraterne, kunde man risikere at noget blev bortstjalet, eller at Kammeraterne skulde vente, at man delte med dem, som var mindre velforsynet. Mr. Hansen var heller ikke Tilfreds med denne Ordning, men maatte ogsaa give sig denne Gang. Nu havde han ialfald intet Valg.

Næste Dag, den 9. Februar 1900, travede vi atter ad Sunderlands Gader, den ene af os med vore medbragte Ejendele i en fælles Køjesæk, den anden med to paa Vejen indkøbte Madrasser paa Ryggen. En Vogn – det tænkte man da ikke paa den Gang og havde vel daarlig haft Raad dertil. Ganske vist havde vi Penge, endda saa mange at vi nok kunde have betalt vort Logi i Shields, men vi fik ikke Forskud i Kystfarten, og helt pengeløse vilde vi ikke gerne være. Desuden var der jo en god Lejlighed til at faa vort Tøj opbevaret, naar det stod som Pant. Gælden blev imidlertid afviklet første Gang, vi kom tilbage til Sunderland, og alligevel fik Tøjet Lov til at blive paa Sømandshjemmet indtil videre.

Conoid var paa 168 Reg. Tons, syv Mands Besætning, hjemmehørende i Taversham og gik stadig Fart mellem Sunderland og Whitstable, en Tørhavn paa Themsen. Styrmanden var Nordmand, Bob, der var en engelsk Matros, George, en Letmatros, Fred, og Kokken, Toby. Lukaf under Dæk, ingen faste Køjer, men Hængekøjer, faste Bænke i begge Sider, intet Bord, men en fast Kakkellovn, som der blev fyret i, naar det tiltrængtes, enten vi var i Søen eller ved Land.

Kosten til Frokost: Kiks og Margarine, The og hvad der var tilovers fra foregaaende Middag – koldt. Til Middag: Roast beef, Kartofler, Turnips og »dough.«³ Sidstnævnte lavet af Mel, Nyretalg, Salt og Vand; om Søndagen kom der tillige Rosiner i, og saa hed det »plumdough.« Det kogtes i et Stykke Lærred, »doughcloth«, sammen med de skrællede Kartofler og Turnips. Kødet stegtes i Ovn og var al Tid af god Kvalitet og velmagende. Ensformigt med denne Menu 14 Gange om Ugen; kun tre Gange i Løbet af 4 Maanedre blev der afvejet herfra. Frokost og Middag indtoges i Kahytten som et Fællesmaaltid. »Suppen«, som bestod af Kiks, Margarine og The, tog vi i Lukafet.

Captajnen var en pæn og flink Mand, kun vant til Kystfart, men den kendte han tilfulde. Styrmanden var ikke netop Afholdsmand, tværtimod, men altid ædru i Arbejdstiden. George var noget saa glad for Øl, at han aldrig var ædru nogen Aften, naar vi laa ved Land, enten han havde Penge eller ej. Han kunde al Tid vinde til en Rus i Kortspil, for han var en meget dreven Spiller, selv om han var beruset. Mangen Gang maatte vi samle ham op paa Dækket, naar

1. Havneby ved Tynes udmunding ved Newcastle.
2. Tørhavn på Themsen.
3. Egentlig dej eller bolle.

han kom om Bord; maaske kravlet ned ad Pælen i Bolværket, naar det var paa Lavvande, men faldt saa paa Dækket og var hjælpeløs.

Af Tøj ejede George, hvad han gik og stod i og ikke mere. Naar han gik til Køjs, tog han Jakken af, rullede den sammen og brugte den som Hovedpude, sparkede Støvlerne af og holdt Resten af Tøjet paa – en overtallig Hængekøje over sig som Tæppe. Men som nævnt, der var al Tid Varme i Lukafet. En Morgen skældte han Kokken ud og paastod, at han havde hældt Vand i Køjen til George, da han purrede ud. Kokken nægtede det.

»Tror du ikke, at du kan have gjort det selv, George?«

»What do you mean! Do you think I have pissed on myself?«

»I do.«

Han strøg med Haanden ned ad Bukserne, snusede til det og udbød: »You are right.«

George var særlig flink som Baadmand. Vi havde kun en Baad omtrent paa Størrelse med Storbaaden i en dansk Skonnert. Der blev al Tid vrikket, naar der førtes Trosser, og disse var de uhaandlerlige Pertliner; men George klarede det al Tid fint.

Naar vi fortojede i Bøjer, var det al Tid med Kæde for og agter, selv om vi kun skulde ligge en Nat over. Men det var ikke saa slemt, idet vi først satte Ankerkæden ud for og i kort Afstand fra Bøjen, stak ud paa Kæden og hev klods paa Agterbøjen i Trosse, førte Fortøjningskæde ud fra hver Side, Trossen los og hev midt mellem Bøjerne.

Kulladningen blev under Losningen »jumpet« op, d.v.s. at tre Mand paa Dækket hejste den fyldte Kurv op fra Lastrummet ved at gaa op paa et Stillads bygget op ved den ene Side af Lugekarmen – et Hal, et baglæns Spring og endnu et Hal, og Kurven var paa Dækket, hvorfra to Mand i Land bragte den videre til Vognen paa lignende Maade. Vi skiftede for hver Jernbanevogn fra Dæk til Rum og omvendt. Det var en hurtig Lossemaade; men der skulde nogen Øvelse til at styre Kurven klar af Lugekarmen, den skulde nemlig styres fra Lastrummet.

Naar vi skulde gaa i Havn i Whitstable, foregik dette under Sejl. Sammen med Lodsens kom der tre Mand (hoppers) om Bord for at hjælpe til med Sejl og Trosser. Den ene Gang kom vi temmelig trekantet fra det, fordi Under-Merse-Givtov og Over-Merse-Nedhaler var ombyttet i Vejviserkloden i Styrbord Side. Jeg havde gjort Styrmanden opmærksom herpaa; men han havde sagt, at saadan skulde det være, hvortil jeg havde sagt, at for min Skyld maatte det gerne være, som det var, men det var og blev forkert.

Vi ramlede sammen med to-tre andre Skibe, inden vi fik tørnet op, og kun fordi der blev taget fejl af Over-Merse-Nedhaler og Under-Merse-Givtov, hvilket igen foraarsagede, at Sejlene ikke kom saa hurtigt væk, som de burde have været. Vi gjorde imidlertid ikke noget Havari, hverken paa *Conoid* eller paa nogen af de andre Ski-

be. Nu vilde Styrmanden nok indrømme, at han burde have hørt efter, hvad jeg havde sagt, og ladet os rette Fejlen; men han var da ogsaa ærlig nok til uopfordret at lade Captajnen vide, at han (Styrmanden) havde Skylden, og at han var bleven gjort opmærksom paa, at de to Ender skar forkert.

Efter Losning i Whitstable sejlede vi den første Rejse et Stykke op ad Floden for at tage Ballast, d.v.s. fuld Ladning af Kridt for Sunderland. Dette betød 5/- Tillægshyre pr. Mand.⁴ Læns-pumpningen besørgede vi selv, vi fik herfor et vist Antal Kuponer i Forhold til Ladningens Størrelse. For disse Kuponer kunde der købes Øl i et nærliggende Værtshus, som indehavdes af Formanden i Kridtbruddet.

Heroppe hændte det en Nat, da det omtrent var Lavvande, at Skibet faldt udefter. Vi svingede lidt i Hængekøjerne, idet det faldt, og vi vaagnede. Hans, som sov ret haardt, blev helt forskrækket. Han kaldte paa mig og opfordrede mig til at skynde mig op paa Dækket, for vi var bleven paasejlet, og Skibet var ved at synke, havde allerede stærk Slagside. »Tag den bare med Ro, Hans. Den synker ikke længere, end den er, for den staar snart Tør, og der er ikke sket andet, end at den er falden udover; men nu gaar jeg op og ser efter Fortøjningen.«

Captajnen var hjemme, og Styrmanden havde været i Land, og foruden den obligate Rus havde han en »Dame« med om Bord, og jeg regnede med, at han maaske kunde sove fra Begivenheden. Vi forude tørnede ud alle, slækkede Fortøjninger og satte fast igen, ingen af dem var sprængt. Men saa kom Styrmanden alligevel, han vidste ikke, hvad han nu skulde gøre, men var klar over, at han ialfald skulde have en Lejder sat ud, saa at han kunde komme ned og se, om der var Hul i Bunden af Skibet – og saa skulde vi gaa Vagt. »Du skal bare gaa til Køjs igen, Bob«, sagde jeg. »Alt er i Orden, Fortøjningen slækket og sat fast igen. Gaa Vagt? Nej det er unødvendigt, da vi er oppe, inden Skibet er flot. Du kan hverken se, om Skibet har taget Skade eller reparere den i Nat, ej heller kan du rette Skibet op igen, før Vandet kommer, og forresten kan jeg trøste dig med, at der er ikke Spor af Grund til at tro, at Skibet har lidt nogetsomhelst Skade. Gør du nu ligesom jeg – og jeg gaar til Køjs.«

Jeg tænkte i øjeblikket ikke paa hans Besøgende, men han fik da Hans til at hjælpe sig med at hænge Stormlejderen ud. Den rakte kun halvvejs ned, men han fik hende dog i Land ad den Vej, d.v.s. først faldt Styrmanden det resterende Stykke, derefter Damen lige i Hovedet paa Styrmanden, og det saa bogstaveligt, at han fik hendes Skørter over Hovedet. Hun gav sig til at skrike, og han samlede hende op som en Pakke under en Arm (stærk var han) og saa hurtigt, som det kunde lade sig gøre, op paa Vejen med hende og slap hende løs der.

Vi hverken hørte eller saa noget til denne Forestilling, men Bob

4. Beløb i engelsk mønt anføres i pund (£), shillings (/) og pence (d.), for eksempel 2£ 3/- 6d.

maatte ud med Historien næste Dag, da vi opdagede at han havde vasket sine Underbenklæder tidlig om Morgenen. Desuden viste det sig, at jeg ikke var den eneste, som vidste, at Bob havde haft Selskab.

George var ikke om Bord den Morgen, han var rømt. George var gift, men han var nok ikke nogen særlig god Ægtemand. Han havde ikke set sin Kone i lang Tid – i aarevis blev der sagt, og hun boede dog i Nærheden af Whitstable. Penge har hun sikkert aldrig faaet fra ham; men denne Gang havde hans Moder faaet at vide, at han sejlede med *Conoid*, og havde slaet ham for 1 £ til Konen, men saa havde hun til Gengæld bragt George et Skift Undertøj og en Hovedpude, som han forresten var meget stolt at. Han har dog nok ment, at det var bedst at sikre sig mod Gentagelser, da han nok kunde omsætte sine Penge ved egen Hjælp. Vi klarede os ham foruden paa baade Op- og Nedrejse. Hans blev Matros og kom paa Styrmandens Vagt, Letmatrosen indtil videre paa Captajns Vagt.

Der kom nu den Ændring paa Styrbord Vagt, at om Natten kom Letmatrosen ikke til Rors; jeg tog de første to Timers Rortørn og Captajnen blev nede. Hvis der var noget, jeg ikke var klar over, skulde jeg stampe i Dækket, ligesaa hvis det blev Regnvej, saa kom han med sin Oliekappe. Der var forresten kun Captajnen og jeg, der havde fuldt Olietøj, udover vort fandtes en Olietrøje og en Sydvest.

Naar jeg havde haft mine to Timers Rortørn, løste Captajnen af, og saa kunde jeg gaa ned og ryge, læse eller sove, om jeg vilde. Han ventede ikke og ønskede ikke at se mig paa Dækket, før han kaldte mig, men Fred og senere begge Drengene skulde opholde sig paa Dækket, holde Udkik, derunder holde Øje med egne Lanterner, vedligeholde Ilden i Kakkellovnen i Lukafet og have The til mig.

Vi sejlede jo al Tid langs Kysten indenom Bankerne, og var det Krydsning, saa var alle Mand paa Dæk under Sejladsen. Der ankredes, mens Modstrømmen løb haardt; en Mand Ankervagt, uanset hvor vi befandt os.

Mens vi laa for Kultørn i Sunderland, blev *Conoid* pudset op. Da Styrmanden en Morgen satte os til at lapsalve – Hans og jeg Fortop og Spryd, Styrmanden og Letmatros Stortoppen – foreslog Hans, at vi skulde faa Akkord paa Arbejdet, saa at vi kunde faa Udskejning, naar vi var færdig. Styrmanden mente nej, men Captajnen sagde jo. Ved Middag havde vi Fortoppen færdig, mens Storvantet kun var godt halvt nede. Styrmanden mente, at vi havde sjusket os fra det, men vi sagde, at han ikke vilde kunde finde en eneste Helligdag. »Ja, men hvad er det, du har der? En gammel Vante! og jeg har kun en Tot Værk. Kan det gøre saa stor Forskel, saa maa jeg have fat i et gammelt Strømpeskaft.« Det kunde det, og vi rejste til Shields om Eftermiddagen.

Vi spurgte ogsaa Captajnen, om han ikke kunde mønstre os paa Maanedshyre, som var 3 £ 10/-. Det kunde han ikke for Rederiet,

sagde han, og hvis vi kom paa Maanedshyre, saa vilde Arbejdstiden ved Land blive fra Klokken 6 Formiddag til Klokken 6 Eftermiddag. Nu er den fra 8-4, eller som det passer Jer. »Tror De, at vi saa vil faa udført mere Arbejde?« »Nej, vi er jo i Forhaand for alle andre, ogsaa de der arbejder fra 6 til 6, men af Hensyn til mine Kolleger vilde jeg se mig nødsaget dertil«, mente han.

Vi tog saa en Rejse til paa samme Betingelser, og denne Gang skulde vi som Returlast have Rødtræ fra Westindia Dock i London til Newcastle. Det blev regnet i Hyretillæg lig $\frac{1}{4}$ Rejse.

Der skiftedes Styrmand i Whitstable, fik en ældre Englænder, Tom; ogsaa en ny Kok og en Dreng. Begge disse sidstnævnte kom fra et Skoleskib og var hjemmehørende i London.

Nu blev det meget lettere at være Baadmand, hvilken Post jeg havde overtaget efter George. Styrmanden og jeg blev hurtig enige om, at de smækre Græsliner, vi havde, var meget bekvemmere baade at føre ud og at hale eller hive ind end de stive uhaandterlige Pertliner, som Bob i sin Tid insisterede paa at bruge. En Forhaling foregik nu paa den Maade, at Styrmanden udpegede Pladsen, vi skulde til, og spurgte: »Hvordan mener du saa vi skal?« Jeg kom med mit Forslag, og saa gik vi i Gang, og uden stort flere Ord end »Hal ind!« og »Lad gaa!« kom vi baade hurtigt og let over Forhalinger.

Vi kom ind i Westindia Dock en Søndag Morgen. Captajnen bad mig om at følge med hen og se paa Ladningen, som stod opstabledt paa Kajen. Det var nok første Gang, at han skulde have med Trælast at gøre. »Kan du og Hans stuve den Ladning, eller skal jeg tage en Stevedor?« spurgte han. »Hans og jeg er vant til at stuve Trælast. Vi har bl.a. arbejdet i Stuvergang,¹ da vi var i vort forrige Skib. Dette er meget forskellige Længder, hvad der vil lette Arbejdet meget. De vil vel nok kunde faa en Stevedor, men der er ingen Garanti – vel næppe Sandsynlighed – for at han forstaaer sig paa Trælast. Lad os om det, vi skal nok klare den sag tilfredsstillende.«

Jeg var derefter en Tur ovre ved en dansk Skonnert, som laa paa den anden Side af Dokken. Det var tremastet Skonnert *Triton* af Troense, Captajn Alfred Nielsen – det første danske Skib, jeg var om Bord i, siden jeg rejste ud.

Captajn Nielsen sagde i Samtalens Løb: »Hvorfor vil du nu ligge der og sejle med norske og engelske Skibe i Stedet for at holde dig til vore egne?«

»Det skal jeg saamænd sige Dem, Captajn Nielsen. Hvis jeg kommer og spørger Dem, om De vil have mig med som Matros, saa vil De i Betragtning af min Alder tilbyde mig Letmatros-hyre. Nu har jeg været 2. Styrmand i 10 Maaneder i norsk Skib og har klaret det godt og kan gøre det samme igen, hvis jeg vil. De danske Skibe har været mig en god Skole, som har sat mig i Stand til at klare, hvad der paaahvilede mig; men nu faar jeg mere ud af dette til Gavn for

¹. Sjak af stuverarbejdere.

Fremtiden, haaber jeg. Maaske ikke netop øjeblikkelig økonomisk Vinding, men paa længere Sigt.«

»Tænker du da ikke paa at komme hjem igen og gaa paa Navigationsskolen?«

»Jo da, paa begge Dele. Men da jeg rejste ud, var det min Agt, at lære at tale Engelsk og lære andre Skikke og Metoder at kende, dernæst at komme paa Langfart. Nu kan jeg tale og læse Engelsk, har ogsaa lært og set andet end det hjemmevante; men Langfarten mangler endnu.«

Næste Morgen begyndte vi Lastningen. Captajnen havde alligevel antaget en Stevedor, som havde forsikret ham, at det kunde vi ikke klare uden Assistance. Stevedoren og jeg blev, inden den første Time var gaaet, meget uenige om Arbejdet.

Selv havde han ikke Spor af Begreb om, hvordan der skulde arbejdes, og da han saa alligevel begyndte at jage med Drengene for at faa dem til at lave noget forkert, kogte det over for mig, og jeg gav ham en Overhaling. Han sagde, at han var ikke kommen om Bord for at arbejde, men for at lede Arbejdet. »Lede Arbejdet, ja. De er sikkert gammel nok til at kunde være min Fader; men gammel nok til at lære mig at stuve Træ, det er De ikke, bliver ej heller.«

Det virkede lidt afkølede paa ham. Han lovede, at han skulde nok arbejde, naar bare jeg vilde vise ham tilrette. Det gik jeg ind paa, men det var vanskeligere at faa ham til at forstaa Gangen i Arbejdet, end det var at faa Drengene med paa det.

Da jeg en Dag fik en Planke over den ene Fod, saa at jeg var ude af Stand til at arbejde, blev det helt galt. Lørdag Middag, da Arbejdet for den Dag var ophørt, kom Hans grinende ned i Lukafet og fortalte, at nu var vi lastet agter.

»Hvad vil det sige?«

»Vi er fyldt til Agterkant af Storlugen.«

»Det har du ladet ham gøre. Du er vel nok et stort Fæ, at du ikke har fortsat, som vi var begyndt. Der var jo da fint Bundlag at fortsætte paa.«

»Det bliver morsomt at se, hvordan han vil slutte af.«

»Du tror altsaa, at han kommer og gør færdig?«

»Det gør han vel.«

»Har han ikke været henne og faa penge?«

»Det har han, men alligevel kommer han vel.«

»Du maa male mig grøn, om vi ser mere til ham. Det bliver nok os to, som kommer til at gøre færdig. Jeg kan vel nok gaa i Arbejde paa Mandag, og saa kan vi begynde med at flytte en hel Del af, hvad I har puttet ind i Dag. Vi er interesseret i at fremme Rejsen og Arbejdet. Du kan stuve lige saa godt som jeg, og saa gaar du og laver saadan noget.«

»Det kan jo dog være, at vi kan fylde Forrummet, uden at vi behøver at flytte noget.«

»Hvor skal vi faa tilstrækkelig af korte Længder fra? I har selvfølgelig plukket alle de korte ud.«

»Ja, en hel Del er gaaet med for at faa de jævne Ender ved Lugen.«

Hans var noget slukøret efter den Omgang, men han havde da ogsaa godt fortjent den.

Da vi om Mandagen stod klar til at fortsætte, spurgte Styrmanden: »Well boys, are you ready?«

»Vi er klar Styrmand, men mangler Stevedoren.«

»Vent ikke paa ham, han kommer ikke igen. Dette kommer I til at gøre færdig uden ham.«

»Jeg kan nok stuve almindelig Trælast, men jeg ser, at Rødtræ skal stuves paa en Maade, som er mig fremmed.«

»Jeg kan ogsaa nok at se, at der er noget forkert ved det. Jeg sagde ogsaa til Fred (Captajnen), at det skulde han overlade til Jer og give Jer en extra Dusør for det.«

»Vilde der da være noget urimeligt i, at vi fik, hvad Stevedoren skulde have haft for Resten?«

»Jeg gaar og spørger ham derom.«

Captajnen fandt det rimeligt, og vi fik med noget Besvær ændret, saa at der kunde fortsættes. Men da Captajnen kom derned og vilde hjælpe, fordi han mente, der manglede en Mand, og han brugte samme Fremgangsmaade, som Stuveren vilde have brugt, tabte jeg Taalmodigheden og sagde: »Nu gaar jeg.«

»Hvorhen?«

»Foreløbig over og faar et Glas Øl, og derefter maa jeg hellere blive paa Dækket, for paa denne Maade kan jeg ikke fortsætte.«

»Der skal da ogsaa ligge noget der.«

»I alfald ikke endnu. Hvordan skal vi saa faa de sidste Længder ned?«

»Du har Ret. Gaa I bare og faa et Glas Øl, og saa skal jeg nok holde mig herfra, hvis du mener, at I kan klare det, nu da I mangler en Mand.« Vi klarede det og opnaaede at faa det beregnede Kvantum ind og at faa Skibet paa Trim.

Mens vi laa under Lastning, fortalte Styrmanden en Morgen, da vi kom hen til Frokost, at der havde været nogen nede i Kahytten og taget hans Tobak. Han havde hørt, at der var nogen i Kahytten, men troede, det var Mike (Kokken), som havde været nede og se, hvad Klokken var, for han havde set en Person eller rettere Benene af en Person med et Par Bukser, der lignede Mikes Uniformbukser fra Skoleskibet, og Mike havde været hjemme om Aftenen.

Efter Frokost var vi forude og røg en Pibe Tobak, og jeg vilde se paa mit Uhr, om det var Tiden til at tørne til. Det skulde være i Vestelommen paa mit Landgangstøj, som hang paa Skottet. Det var der ikke – ejheller min Pengepung. Ved Eftersyn viste det sig, at

det sikkert var Mikes Bukser, som Styrmanden havde set, selv om Benene ikke var hans.

Samme Dags Aften sad jeg i Lukafet og læste. Da hørte jeg, at der var noget, som ganske forsigtig traadte fra Lønningen ned paa Dækket. Jeg listede op i Kappen. Saa ingen, men kunde høre, at der var nogen bag Kabysen. Jeg listede videre hen til Kabysen, rundt Hjørnet og sprang frem og slog en Klo i Kraven paa – Captajnen! Da han fik Forklaringen paa mit »Overfald«, lo vi begge ad Fejltagelsen.

Paa Rejsen ud ad Themsen ankrede vi op paa Gravesend Red paa Grund af Modvind. Captajnen tog i Land hver Eftermiddag, saa skulde jeg hente ham om Aftenen, men begge Drengene skulde følge med og ro Baaden for at faa Øvelse. Vi behøvede aldrig at vente, Captajnen mødte al Tid præcis som aftalt.

Saa var det en Eftermiddag, at han var kommen i Tanke om, at vi laa for langt ude, der var for langt at ro. Vi hev ind paa Kæden og lod Strømmen skære Skibet indefter med slæbende Anker; men paa en Gang tog det et Gir til forkert Side, og vi drev rask ned mod en norsk Jernbark, var tæt paa den. Captajnen gav Ordre til at hejse Klyveren. Den var fastgjort, og en Dreng var paa Vej derud. Jeg sprang hurtig op paa Bakken, halede Drengen tilbage og fik i en Fart reven Sejsingen af Klyveren. Captajnen gav samtidig Ordre til at lade det andet Anker falde. Jeg naaede lige at komme ind paa Bakken, da *Conoid* lagde Nokken af sin Klyverbom ind over Barkens Lønning. Der var lidt Søgang, og idet den duvede, knækkede Bovsprydet af lige over Stævnen og faldt selvfølgelig langs Siden af os. Vi drev saa klar af Barken og lod Ankret falde i passende Afstand fra den.

»Hvorfor lod du ikke det andet Anker falde, Tom?«

»Mener du ikke, at vi har faaet Skade nok? Hvorfor skulde vi ankre i Barkens Kæde og falde langs Siden af den og maaske faa vor Rigning uklar af dens Rær?«

»Du har Ret, det tænkte jeg ikke paa.«

En Slæbebaad indfandt sig og tilbød sin Assistance men det blev afslaaet.

»Vi faar et nyt Spryd lavet hjemme og sendt hertil med en Barge.⁶ Det behøver vi da ikke at lægge til Land for«, mente Captajnen, »men nu maa vi se at faa fisket Stumperne op.«

At faa Forsejlene slaaet fra var let nok, vi kunde hale dem op til os og kappe efterhaanden. Saa blev Ankertaklet slaaet paa Spryd og Klyverbom, men vi kunde ikke løfte begge Dele samtidig.

»Lad os tage et Stykke ad Gangen«, foreslog jeg.

»Hvordan kan vi det? de hænger jo sammen, og vi kan da ikke skyde Klyverbommen ind, før vi faar Klyver- og Jagerlejder skaaren ud.«

»Det kan vi da nok! Vi skal bare have den anden Ende af Kly-

6. Pram, lægter.

verbommen ud af Æselhovedet, og det er der Luft nok og rigeligt slæk paa Lejderne til.«

»Ja Herregud, staar vi allesammen her, og ingen af os kan se det uden Chris.«

Jeg fik en Mand med i Baaden. Der var baade Strøm og Søgang. Men det blev gjort, og vi fik Stumperne indenbords, og saa gik det let med at faa Lejdere, Vaterstag og Stængestag fri og støtte Stængestaget med Tallie.

Inden vi roede i Land med Captajnen, sagde Hans: »Vi kommer nok til at lave Riggerarbejdet. Sørg nu for at vi faar Extrabetaling for det.«

»Det synes jeg ikke, at vi kan gøre Krav paa. Det er jo kun almindeligt Skibsarbejde.«

»Nu er du forkert paa det. Dette er ekstraordinært og er Riggerarbejde. Rederiet vil vist være glad for, at det kan spare Riggerne mod at yde os en Dusør.«

Mens vi roede i Land, spurgte jeg saa Captajnen: »Skal vi selv udføre Riggerarbejdet?«

»Ja, kan du og Hans ikke nok det?«

»Det kan vi. Faar vi noget extra for det?«

»Jeg har tænkt at I to skal have 1 £ hver, er det godt?«

»Ja Tak, og vi skal klare det saa godt som Riggere.«

I Løbet af nogle Dage fik vi Sprydet. En Tømmermand fulgte med for at passe det til, og vi riggede til. Da vi slog Forsejlene under, skiftede Vinden, som hele Tiden indtil da havde været Østlig, om til Vest, og vi afsejlede.

I Newcastle forlangte Havnearbejderne, at der skulde et Par Mand af deres om Bord i Skibet, for, sagde de, ellers vilde Losningen gaa for langsomt. Captajnen fortalte mig det og tilføjede, at han ikke vilde antage nogen af dem. »Vi har Tid nok til Losningen, og at Havnearbejderne ikke faar den Fortjeneste ud af det, som de venter, det er ikke min Sag. Kan vi rigge op, saa at Fred og begge Drengene kan hive op, og du og Hans gaar i Rummet?«

»Vi kan sætte Klapløber paa. Men jeg tror, at jeg skal kunde klare det ene i Lastrummet og endda give dem nok at bestille paa Kajen.«

»Det bliver der ikke Tale om, I to skal i Rummet, saa rig du nu til, som du foreslog. Har vi, hvad du har Brug for dertil?«

Da vi var udlosset – og hurtigere end Havnearbejderne havde ventet – opsigde vi begge Maaneden. Captajnen sagde, at han gerne vilde have beholdt os, men at han paa den anden Side godt forstod os, vi havde jo været for længe om Rejserne, og vi vilde jo nok have mere ud af det end lige til vort Øl. Om vi vilde følge med til Sunderland for hver 5/- og fri Tilbagerejse til Shields? Vi fulgte med. Styrmanden fortalte mig, at han vilde ikke sejle mere, naar *Conoid* kom til Whitstable, og saa vilde Captajnen gerne have

haft mig som Styrmand. Vi afmønstrede i Sunderland den 2. juni 1900.

Denne Gang havde vi haft en forholdsvis bedre Fortjeneste, nemlig $\frac{1}{4}$ Rejse for Lastning i London, Dusør for Stuvning af Restladning, 1 £ for Riggerarbejde, 5/- for Turen Newcastle-Sunderland (in Tow)⁷ og endelig begge Matroslyre. Vi havde været fælles om vor Hyre i den Tid, vi var om Bord, som Aftalen var, da vi tog Hyren. Egentlig paa den Maade, at naar den ene havde Penge, saa havde den anden ogsaa, og uden at vi holdt Regnskab med, om Pengene var brugt af den ene eller den anden eller til fælles Bedste, og det samme var Tilfældet, hvis det drejede sig om et Klædningsstykke.

Vi rejste tilbage til South Shields og vort forrige Logi, hvor vi fik en god Modtagelse, og lærte denne Gang at sætte stor Pris paa Fru Hansen, som var en meget elskværdig og god Dame. Hansen var i Norge, hvorfor hun kun tog mod Folk, som hun kendte fra tidligere Tid, og som hun vidste, at der ingen Bryderier var med. Hun havde skiftet Pige. Første Gang, vi boede der, havde hun to norske Piger, nu kun én – Ingeborg, fra Stavanger. Hun var ung, men klarede det lige saa godt, som da der var to om Arbejdet.

Hans fik omsider Hyre som Stuert paa en norsk Damper og forsøgte at overtale mig til at tage med samme Baad. Men jeg vilde kun med Sejlskib, saa vi tog en bevæget Afsked med hinanden, da han rejste. Det havde været et usædvanligt godt Kammeratskab mellem os to. Han var den bedste Kammerat, jeg nogensinde har haft, og det var svært at skilles fra ham.

Jeg⁸ fik flere Gange Tilbud paa Damperhyrer, men afslog, hvilket havde til Følge, at jeg maatte vente en Maaned, før jeg kom ud igen. Tiden faldt dog ikke lang for mig, da jeg fandt paa at gøre mig nyttig i Huset. Jeg ordnede mit eget Kammer, jeg hjalp Fru Hansen med at lægge Vasketøj sammen og med at rulle det, jeg hængte Gardiner op, og jeg hjalp Ingeborg – en lille sød Stavangerpige – med at vaske op. Dersom Fru Hansen skulde ud om Aftenen, bad hun mig om at holde Ingeborg med Selskab og være hende behjælpelig, hvis der kom noget, som hun ikke kunde klare. Hun talte endnu ikke ret meget Engelsk, og nu kunde jeg klare mig i det Sprog. Hansen var i Norge, derfor var min Assistance velset. Ingeborg og jeg gik undertiden en Tur om Aftenen, og jeg var ærlig talt meget skuffet, da jeg næste Gang kom til Shields og erfarede, at Ingeborg var rejst hjem.

7. Ved bugsering.

8. Dette afsnit er fra IHA

1131 side 30-31.

4 · Matros paa engelsk Bark *Kilmeny* 1900-1901

En anden Dansker havde taget Ophold hos os, da Hans rejste. Han hed Andreas Nielsen og var fra Hjørring, han var meget religiøs. Han var senere en Tid Navigationslærer paa Færøerne og derefter paa Svendborg Sømandshøjskole som Assistent. Ogsaa han havde sejlet paa Kysten med en Faversham Skonnert ved Navn *Adolphe & Laura*.

Paa en af mine Spadsereture, havde jeg bemærket en grønmalet Bark ude i Bøjerne. Den var rigget med dobbelt Bramsejl uden Røjler og saa i Afstand ret »handy« ud. Jeg fortalte til Andreas, at jeg næste Dag agtede mig om Bord i Barken og vilde forsøge at faa Hyre med den. Andreas vilde gerne med, for, som han sagde, vi kan vel godt blive Skibskammerater nu, efter du har taget Afsked fra din gode Ven, som jeg forstaar, du har holdt meget af.

Vi kom om Bord i Barken. Den saa meget indbydende ud, var 6 Aar gammel, hed *Kilmeny* og var hjemmehørende i Glasgow. Den var bygget af Ailsa Shipbuilding Co., Troon,¹ maalte 1630 Brutto Tons, 1469 Netto Tons, D. W. 2500 Tons. Dimensioner 256,5 × 38,2 × 21,4 feet. Poop 44 feet og Bak 29 feet. Som tidligere nævnt var den dybgrøn udenbords, lysegrøn indenbords.

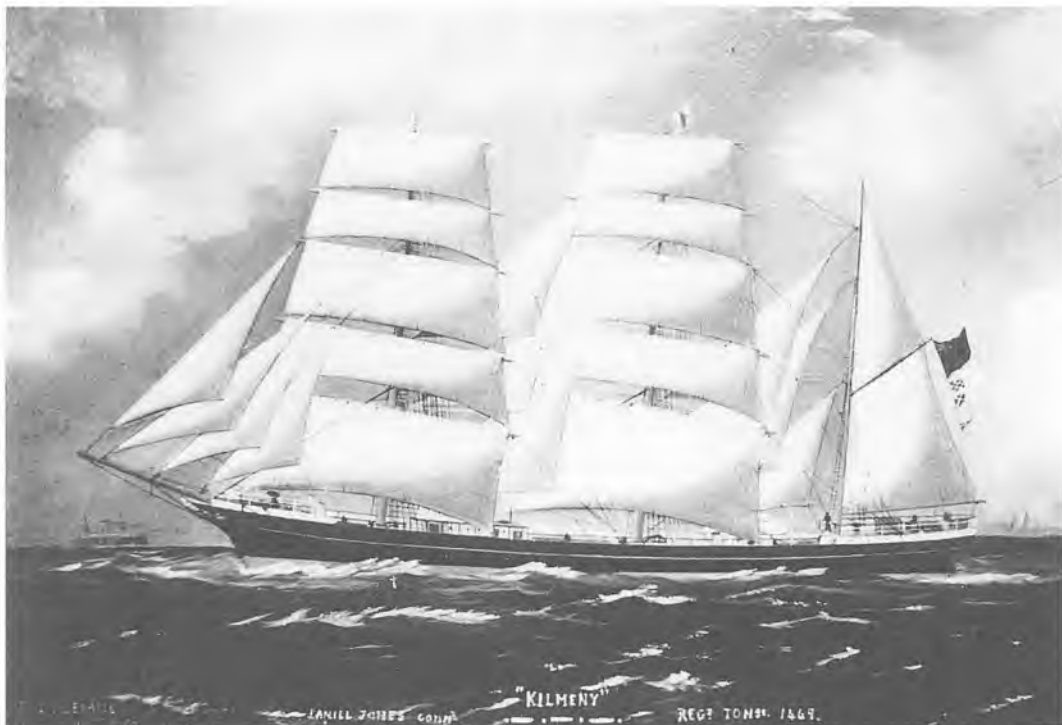
Den første, vi traf paa Dækket, var Stueren. Paa vor Forespørgsel, om Captajnen var om Bord, svarede han bekræftende, spurgte om vi var Hyresøgende og om vor Nationalitet. »Dansker, det er jeg ogsaa. I faar nok Hyre her.« Captajnen kom kort efter ud paa Dækket, og vi blev antaget som Matroser.

Den 3. Juli 1900 mønstrede vi og fik Ordre til at møde om Bord næste Dag. Skibet var lastet og laa nu i Shields Bøjer søklar. Vi mødte sammen med den øvrige Besætning paa en Mand nær, en Engländer, som muligvis ikke vilde være eneste »native« blandt saa mange Dutchmen. Vi var i Lukafet: 4 Finner, 3 Nordmænd, 1 Tysker og 2 Danskere – ialt 10 Matroser. Officererne var Welshmen: Captajn Wm. Jones, 1. Styrmand ogsaa Jones, 2. Styrmand Thomas. Sejlmageren var norsk, Baadsmanden New Zeeländer, Tømmermanden fra Wales, en skotsk Apprentice² og en Letmatros af samme Nationalitet, to Drengene fra Wales, Stewart og Kok, dansk og tysk. Det var bemærkelsesværdigt, at hele Besætningen mødte fuldstændig ædru og uden Ledsagelse af nogen »boardingmaster« eller dennes »runner«.

Af en eller anden Grund blev Afsejlingen udsat til næste Dag, og der blev sagt til os Matroser, at vi kunde gaa i Land til næste Mor-

1. Havneby i det sydvestlige Skotland.

2. Sejlskibslærling.



gen eller blive om Bord, efter hvad vi selv havde Lyst til. Andreas og jeg blev om Bord, de øvrige tog i Land igen.

Om Eftermiddagen kom en indgaaende hollandsk sejlrigget Bark i Ballast langs Siden af os, og under Manøvreringen fangede dens Bramraa vort Under-Bramskøde, hvorved Givtovet knækkede. Jeg fik da Øjnene op for, at naar *Kilmény* saa lavtrigget ud, var det Øjenbedrag, siden at den ballastede Barks Bramraa gik under vor Under-Bramraa. *Kilmény*s Rig var tilsyneladende lav, fordi Ræerne var saa lange. Vi havde 22 Duge i Raaliget paa Over-Bramsejl, 48 Duge i Undersejlenes Raalig. Styrmanden spurgte, om jeg kunde splejse Wire, og sendte mig saa op for at reparere Skaden. Jeg fandt saa ud af, at der var virkelig langt op.

Vi afsejlede den 5. Juli, blev bugseret ud klar af Land – ikke ned i Kanalen, som oftest brugtes – og vi klarede saa os selv videre. Skibet var bestemt til Valparaiso³ med Kul. Da alle Sejl var sat og Dækket klaret op, blev Vagterne delt, hvilket foregik paa den Maade, at alle Mand blev kaldt agterud paa Stordækket. Første Styrmand tog en Mand, som gik til Bagbord Side, 2. Styrmand tog en, som gik til Styrbord Side, og saaledes vedblev de skiftevis, indtil hele Flokken var gaaet igennem.

»Der er ogsaa en Mand ved Roret«, sagde Captajnen. »Ham tager jeg«, kom Svaret fra 1. Styrmand. Manden ved Roret var mig. Jeg havde god Grund til at blive tilfreds med at komme paa Bagbords

Den store britiske bark Kilmény var på hele 1630 BRT og godt 80 meter lang. På skibsportrættet ses det imponerende fartøj for fulde sejl. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

3. Havn på vestkysten af Chile.

Vagt, da 1. Styrmand var en meget dygtig Sømand og Styrmand, hvorimod 2. Styrmand ikke var stort bevendt hverken i den ene eller den anden Henseende.

Var det en Tilfældighed, eller kunde det være ud af Erfaring, at 1. Styrmand havde faaet de mindste af os paa sin Vagt, mens 2. Styrmand havde alle de store? Det er ialfald givet, at Bagbords Vagt var den bedste helt igennem og under alle Forhold. En medvirkende Aarsag var det unægtelig, at Mr. Jones holdt en skrap Disciplin, aldrig saa gennem Fingre, naar der blev gjort noget forkert, og at han aldrig var bange for at tage et Tag med selv, eventuelt gaa i Forhaanden. Men naar man passede sit Arbejde og kunde udføre det, som det skulde udføres, saa kunde man ikke ønske sig nogen bedre Officer.

Det var ikke netop om at komme hurtig fra Arbejdet, der kom i første Række, men mere at det blev nøjagtig udført og fremfor alt, at man ikke sneg sig fra det, for saa var han der med det samme. Han kunde have hele Mandskabet i Gang paa forskellige Steder af Skibet, men saa snart en Mand gik fra Arbejdet, stillede Mr. Jones med det samme og spurgte, hvor han nu var bleven af, og var Synderen saa ikke i lovligt Ærinde, saa fik han læst og paaskrevet.

En af de første Nætter kom jeg saaledes ud for en Omgang. Jeg var paa W.C., da der blev kaldt til Braserne. Jeg kom lidt efter de andre og fik en Skyll: han vilde knække Halsen paa mig, hvis jeg en anden Gang ikke mødte straks, naar Fløjten lød. »Det synes jeg dog ikke, De skulde gøre, Styrmand, for den Fornøjelse kan De kun faa en Gang«, vovede jeg at ripostere. Ved en anden Lejlighed fløjtede han to Gange, før vi hørte det, og da lod han os vide, at hvis der ikke blev svaret omgaaende, og vi ikke stillede senest straks, saa skulde vi komme til at holde vor Vagt paa Stordækket foran for Poopen. Han fløjtede aldrig mere end én Gang derefter.

I det hele taget kom jeg inden længe til at se op til og respektere, ja holde af den Mand. Jeg regner ham for den dygtigste og bedste Styrmand, jeg har kendt, og jeg har forsøgt efter bedste Evne at benytte ham som Forbillede, uden at jeg derfor vil paastaa, at jeg naaede at komme paa Højde med ham.

Kilmény havde Bram- og Mærsefald paa Spil. De havde den Fordeel, at man kunde slippe dem naarsomhelst, f.Eks. hvis Skibet bordfyldte under Hejsning af Sejlet. De stoppede sig selv ved en Snekke, som ogsaa anvendtes til Nedfiring. Ankerspillet var Pumpespil med to Arme til hver Side; et Gangspil paa Bakken og et paa Agterdækket begge med Udveksling til dobbelt Kraft.

Til en Begyndelse blev alle Matroser sat til Skibmandsarbejde, formodentlig ment som en Slags Eksamen; thi efter nogle Dages Forløb blev Topsgasterne udtaget, og derpaa blev alt Skibmandsarbejde udført af dem. Jeg, som var næstungste Matros, fik Fortoppen med Andreas og Adolf, en Finne, som Hjælper, naar der var

mere, end jeg selv kunde klare. To Nordmænd – en af hver Vagt – kom til at hjælpe Sejlmageren, de var begge Sejlmagere.

Lukafet var ved et Midterskot delt i to Dele, et til hver Vagt. De var ikke særlig hyggelige, idet Pladerne, som Ruffet var bygget af, ikke var klædt op med Træ, kun ved Yderkøjerne var der anbragt et Par Revler for at holde Køjetøjet fri af Jernet – ellers intet. Dette medførte, at i koldt Vejr, naar Døren maatte holdes lukket, drev Emmen ned ad Skotterne. Opvarmning af Lukafet var der ingen Mulighed for.

I hvert Lukaf var en Vandtank til Drikkevand. Vi var rationeret af Vand fra første til sidste Dag, og der blev ikke indtaget Vandforsyning i Løbet af de 10 Maaneder, vi var om Bord. Rationen var $\frac{1}{4}$ Pøs Vand pr. Mand pr. Dag, for 6 Mand blev der $\frac{1}{4}$ Pøs Vand daglig til Tanken, det øvrige gik til Kabysen til Madlavning og Brødbagen. Selvfølgelig var det yderst sjældent, at man kunde tillade sig, at aftappe saa meget, at man kunde vaske sig i Ansigtet, Tøjkask var udelukket, det maatte vente, til det blev Regnvejr. Opvask af Skaffegrejer maatte hver især selv sørge for, og naar det foretoges, var det i koldt Søvand – det var der rigeligt af.

Kosten var ensformig: mest salt Kød og Flæsk, Ærter og Bønner, lidt Konserves, lidt hjemmebagt Brød, Margarine, Marmelade og Kiks, Kaffe og The. I Mesan Mærs stod en Kasse Klipfisk, men det var beregnet til Officererne. Kartoffler fik vi ogsaa. I kolde Klimæer fik vi skiftevis Havre og Byggrynsgrod med Melasse (coal tar)⁴ til Frokost.

Som i alle Langfartsskibe fandtes ogsaa her en Slapkiste, hvorfra man kunde købe forskellige Fornødenheder saasom Arbejds- og Fodtøj, Olietøj, Søstøvler, Tæpper, Tobak, Tændstikker, Sæbe (men ikke Vand) – ja, endog Barberknive og Skedknive m.m. Første Dag, vi var ude, blev den aabnet, saa at de, der manglede, kunde købe Olietøj og Søstøvler – de fleste manglede dette. To Mand fik ikke Søstøvler, de var udsolgt, men saa syede de sig hver et Par dobbelt Sejldug og gav dem et Par Gange Bruntjære. De var vist lige saa vandtætte som de andre. Priserne var rimelige, snarere under end over Butikspriser, saaledes et fuldt Sæt Olietøj, Trøje, Bukser og Sydvest 10/-.

Hver Lørdag Aften var der Udsalg, og paa Udrejsen var Købelysten stor. Der blev aldrig repareret noget Hul eller Flænge i et Klædningsstykke, nej overbord med det og køb et nyt paa Lørdag. Hvorfor? Jo, hvis man besluttede at rømme ude paa Vestkysten, saa skulde man ikke have større Hyrebeløb tilgode end, hvad man ikke kunde bruge op paa Udrejsen.

Derimod paa Hjemrejsen blev der lappet og stoppet i en uendelighed, undertiden det samme Klædningsstykke til Behandling daglig, saa længe som Laserne kunde hænge paa en. For nu gjaldt det først og fremmest om at spare sammen til det store Sold, man skul-

de have, naar man blev afmønstret. Og saa har der endda været paastaaet, at Søfolk ikke ofrede Fremtiden en Tanke – med Urette?

Den engelske Kanal kom vi hurtigt og let igennem og stod ud paa de store Vidder, Sydover mod Passaterne.

Vagt om Vagt – d.v.s. at naar den ene Vagt kommer paa Dæk, gaar den anden ind – var her en Selvfølgelighed, undtagen naar der skulde vendes ved Vagtskifte i haardt Vejr, eller da vi paa Hjemreisen krydsede i Kanalen. Inddelingen af Døgnets Vagter var lidt forskellig fra, hvad der brugtes i skandinaviske Skibe, nemlig: fra 0.30 Middag til 4, fra 4-6, fra 6-8, fra 8-12 Midnat, fra 12-4, fra 4-8 og fra 8-0.30.

Der tørnedes til Arbejde Klokken 6 Formiddag og skejedes ud 6 Eftermiddag. Afløsning om Natten foregik paa den Maade, at hver Vagt stillede i sin Side foran Poopen – Rors- og Udkigsmand undtaget. Der blev meldt til vagthavende Styrmand: »Vagterne er agterude«, og han svarede: »Løs af ved Ror og Udkig.« Formaalet hermed var, at ingen skulde paaberaabe sig, at han ikke havde hørt eller ikke var purret eller hvad andre Udflugter, der ellers maatte kunde findes paa.

Foruden Posterne Ror og Udkig skulde der være en »policeman« paa Dækket, hvis Opgave det var at kalde de øvrige af Vagten, naar Styrmanden kaldte Vagten. Naar bare man mødte øjeblikkelig – men øjeblikkelig – saa kunde man godt sove, ja gaa til Køjs om man vilde. Jeg har set en enkelt stille ved Braserne i bar Skjorte, det gjorde intet; det var hans Kræfter, der var Brug for, ikke hans Bukser. Man kunde altsaa sove Halvdelen af sin Vagt om Natten under almindelige Omstændigheder, og i Passaterne, hvor Letmatros og Apprenticen fik Lov til at tage Udkig (aldrig Rortørn), kunde en af hver Vagt endda sove hele Vagten ud, maatte blot stille til Mønstringerne.

Tørnen ved Ror og Udkig var to Timer, undtagen rundt Cap Horn, hvor der blev afløst hver Time. Baadsmand, Sejlmager og Tømmermand var Dagmænd i Passaterne.

Da vi nærmede os Nordøst Passaten, blev alle Sejl skiftet: de bedste slaadet fra og ældre under. I Nordøst Passaten stak vi alle Gordiner⁴ ud af Sejlene, hvilket foregik paa den Maade, at der var to Mand om Arbejdet, en paa den Raa, man arbejdede med, den anden paa underliggende Raa; Gordinen overhales, saa at der var tilstrækkelig Bugt nedenfor Underliget, saa satte man fast, lod sig glide ned ad Gordinen paa Sejlets Forkant indtil Underliget, løsne- de og overhalede Stikket, saa at det kunde naas fra den anden Raa. Kammeraten halede saa den svævende ind til sig, og Resten var let. Saadan bar Adolf og jeg os ad, men paa Styrbord Vagt paastod de, at de ikke var Akrobater, fik saa en ekstra Jolle og en Baadsmands- stol. Men det varede da ogsaa 4-5 Gange saa længe for dem og var i Strid med Skik og Brug, blev der sagt.

4. Melasse er et mørkt rest- produkt fra sukkerfremstilling; det gik under øgenavnet kultjære.

5. Gammel stavemåde for gårdinger.

Ved Sydøst Passatens Sydgrænse blev det samme foretaget i omvendt Orden: nyeste Sejl slaaet under i Stedet for de ældre og Gordiner stukken i.

Da vi saa de første Flyvefisk, faldt Andreas i slig Henrykkelse, at han røbede, at han ikke tidligere havde passeret Ækvator, og som Følge deraf var han hjemfalden til Liniedaab. Jeg blev ikke spurgt og undgik at blotte mig.

Hvor var dog Sejlads i Passaterne dejlig, ret støt Vindretning og Styrke og hvilken Stjernehimmel. Den Nordlige Halvkugles Stjerner forsvinder flere og flere, og Sydlige Halvkugles kommer frem, det prægtige Stjernebillede Sydkorset heriblandt. Ofte sad jeg helt betaget og stirrede mod den skyfri Nattehimmel, og det syntes, som om der kom flere og flere Stjerner frem, jo længere jeg betragtede dem. Det forekom mig, at jeg kunde føle Rummets Uendelighed og vor egen ubetydelige Lidenhed.

Saa – der lød Styrmandens Fløjte, og med et »Yes, Sir!« løb jeg hen under Bakken og gav et Skraal fra mig for at purre Kammeraterne og saa i Spidsen for dem agterud. Det var blot Mesanen, som skulde tages over. Men Mr. Jones savnede dog en Mand; det var Adolf, som ikke havde reageret paa min Kalden, og jeg fik Ordre til at sende ham agterud. Efter at have anbefalet ham at vente lidt endnu og saa sige, at han var paa Klosettet, gik jeg hen og serverede Styrmanden den Historie. »Det er jo Løgn«, sagde Styrmanden, »men fordi du forsøger at redde Situationen for en Kammerat, skal jeg lade det gaa for denne Gang, og lad saa være med at fortælle mig Løgn herefter.« Det lovede jeg ham, og jeg holdt mit Løfte.

Ved en anden Lejlighed gik det alvorligere til. Nordmanden Jack, som hjalp Sejlmageren, var i Arbejdstiden om Eftermiddagen gaaet ind for at faa en Pibe Tobak, selvfølgelig opdagede Mr. Jones det med det samme. Havde Captajnen ikke været paa Dæk, vilde Jack nok være sluppen med en skrap Irettesættelse, men nu tog Captajnen Affære og bestemte, at Jack skulde arbejde fra 4-6 som Straf. Jack nægtede dette og gik ind sammen med vi andre. Han blev kaldt ud, lagt i Haandjern og sat i Arrest agter i Lazarettet.

Klokken 8 stillede vi alle agter og forlangte, at han skulde slippes løs eller ialfald befries for Manchetterne, idet det fremhævedes, at hans Forseelse allerhøjest kunde berettige til en Tilførsel i Logbogen. Hvis vort Forlangende ikke blev imødekommet, truedes der med at indanke Sagen for Board of Trade.⁶

Jeg synes, at vort Standpunkt var rigtigt, og tror, at det vilde være bleven meget ubehageligt for Captajnen, hvis denne Sag var bleven taget op hos Board of Trade ved Afmønstringen. Men det blev den ikke, den var »glemt«. Imidlertid kom det til et heftigt Ordskifte mellem Captajnen og vor Ordfører, og paa et vist Tidspunkt var der Fare for Mytteri.

6. Svarede i England nærmest til et handelsministerium, hvorunder handelsflådens forhold sorterede.

Vi opnaaede ikke at faa Jack løsladt, men han blev dog befriet for Haandjernene. Næste Morgen blev han stedet for Captajnen, som spurgte, om han nu vilde arbejde, hvortil Jack svarede, at han havde ikke nægtet at arbejde, naar han havde Vagt. Han blev saa frigivet og lo forresten ad, at hans Straf bestod i, at han havde sovet hele Natten.

For Captajnets Vedkommende havde Begivenheden virket saaledes paa ham, at han var syg flere Dage efter, men vi savnede ham ikke; vilde helst være foruden ham.

Naar der skulde stagvendes, og han var paa Dæk, hvad han som Regel var, saa skulde han nok passe, at Agterræerne ikke blev bra-set rundt, før Skibet var saa meget over Vinden, at vi maatte slæbe dem hele Vejen rundt, hvorimod 1. Styrmand al Tid lod dem gaa paa rette Tid, naar Skibet pegede lige mod Vinden, saa kommer de rundt af sig selv, og man har blot at hale det slække, indtil der skal lægges haardt an. Dette er forøvrigt absolut den rigtige Manøvre. Den anden kan bruges, naar man vil hale Mandskabet igennem, og saaledes opfattedes den.

Vi for vor Part var ogsaa ved flere Lejligheder drilagtige, f.Eks. naar vi jævnlig drog agterud og klagede over Kosten. Efter en saadan Episode sagde jeg til min Vagtkammerat, Adolf:

»Du har været om Bord i 7 engelske Langfartsskibe, dette er mit første. Sig mig, er Kosten her daarligere, end den plejer at være i disse Skibe?»

»Aa nej, snarere bedre.«

»Hvorfor i Alverden skal vi saa blive ved med at lave denne Forestilling, naar vi faar, hvad vi har Krav paa og lidt til?»

»For Tidsfordriv«, svarede han.

Anden Styrmand var, som tidligere bemærket, ringe baade som Sømand og som Officer, der var ingen Respekt for ham hos hans Vagt. Naar han kom for at tørne til om Morgen, gjorde Vagten ofte Indvendinger – mente at det var for tidligt – og Resultatet blev saa, at han gav sig i Snak med dem, indtil en eller anden omsider kom i Tanke om, at nu var det bedst at faa begyndt, for nu kommer 1. Styrmand lige straks. Hvis f.Eks. Over-Bramsejlene skulde sættes paa hans Vagt, saa havde Vagten en Anelse om, hvad Fløjtesignalet betød, og ingen af Matroserne mødte. Han kunde ikke saa godt fløjte en Gang til uden senere at maatte give Forklaring til Captajnen eller 1. Styrmand, saa han sendte Apprentice og Dreng op for at begynde at gøre Sejlene los og gik derefter paa Jagt efter Matroserne, som blev ved at gaa rundt Ruffet. Naar han omsider fik indfanget dem, var Sejlene gerne los.

En Eftermiddag, da han havde Vagten 4-6, knækkede Tallieløbene i Store-Stænge-Stagsejl-Skøde. Vi havde Læsiden i vort Lukaf, og jeg bemærkede, at den toskivede Blok i Wirehanger piskede ned

i Døraabningen, men kun halvt ned. Jeg smed mig paa alle fire for at krybe under. Mine Kammerater sagde: »Hvad vil du nu! Lad de andre om det. Det er ikke os, der har Vagt.«

»Men det er os, der skal skifte Sejlet, hvis det slaar itu, og den Bondekarl, som har Vagt, har jo ikke Forstand paa at hale det ned.«

I det samme løb Sejlet ned. Første Styrmand var kommen ud og havde kastet Faldet los. Jeg rejste mig og kiggede ud for at se, om Sejlet var itu, det var det ikke. Men jeg saa ogsaa, at 2. Styrmand stod saa tæt ved vor Dør, at det var ganske sikkert, at han havde hørt min lidet smigrende Bemærkning. Havde han da intet foretaget sig? Jo, det havde han rigtignok, han havde sendt to Mand op paa Ruftaget, for at de skulde tage Blokken. Jeg sagde senere til disse to:

»I fortjente næsten at have faaet tag i den Blok, men er I ikke klar over, hvad der vilde have sket, hvis I havde været saa heldige? Enten vilde I være bleven slaet fordærvet eller kastet overbord. For I er vel klar over, at I ikke kunde holde det Sejl i enkelt Part, hvor stærke I end er.«

»Vi fik jo Ordre til det af 2. Styrmand.«

»Javist, men naar det gælder om at gøre Bramsejl los, saa er I ikke saa villige. Hvorfor saa efterkomme saa forrykt en Ordre, naar I bare havde behøvet at kaste Faldet los.«

At Mr. Thomas havde hørt min uærbødige Udgydelse, fik jeg snart bekræftet. Da han en Middag skulde sætte os i Arbejde, sendte han mig op paa Fortoppen, for at overhale Gordiner. Da jeg var Fore-Topsgast og som Regel al Tid var i Arbejde deroppe, saa var det en Selvfølge, at jeg ordnede alt deroppe uden nogen særlig Ordre og desuden sørgede for, at Gordinerne var passende overhallet. Men dette at blive sendt op for kun at overhale Gordinen var Drengearbejde, og Ordren virkede, som naar man bliver traadt paa sin Ligtorn.

Selvfølgelig efterkom jeg den. Men han blev ved Gang paa Gang i flere Dage, og jeg, som ellers altid løb op ad Vantet, krøb som en Lus paa en Tjærespaan og drev den af, saa at jeg skammede mig overfor mig selv, men med den Hensigt, at faa Mr. Jones til at spørge, hvad i Pokkers Skind og Ben der gik af mig, eller hvordan han nu vilde have udtrykt sig. Nu var jeg imidlertid efterhaanden bleven ret betroet hos Mr. Jones, saa han saa aldrig efter mig, men regnede vel med, at jeg passede, hvad jeg skulde. Heldigvis blev jeg saa en Dag kaldt ned: der skulde vendes. Efter der var klaret op, gik jeg saa til Mr. Jones og spurgte, om jeg skulde fortsætte med mit Arbejde. Han studsede, for det var et mærkeligt Spørgsmaal, man fortsatte da altid med det afbrudte Arbejde.

»Hvad bestilte du?«

»Overhalede Gordiner.«

»Gaa forud under Bakken og vent, til jeg kommer. Overhale Gordiner, det har vi Drengene til.«

Anden Styrmand var der lidt efter med sit: »Blev du færdig deroppe?«

»Jeg fik ikke begyndt.«

»Hvorfor fortsætter du saa ikke?«

»Mr. Jones' Ordre.«

Anden Styrmand satte mig aldrig mere i Arbejde. Hvis de andre af min Vagt ikke gik hen og løste en af den anden Vagt af i hans Arbejde, blev de sat i Arbejde af 2. Styrmand, men til mig havde han intet. Enten ventede jeg, til 1. Styrmand kom forud, eller ogsaa gik jeg ham i Møde paa Dækket og fik min Ordre af ham.

Da vi naaede ned i det ækvatoriale Stillebælte fik vi Vaskevand. Her styrter Regnen ned som Skybrud, og der var god Lejlighed baade til en haardt tiltrængt Afvaskning og til Tøjvask, ligesom vi ogsaa fyldte en Dækstank med Regnvand til senere Brug.

Det er meget Træls Arbejde at komme frem der, idet der kun er Vind i Bygterne, og den er saa variabel, at det er et fortsat Brasen rundt og Taget Sejl over. En fuldstændig Modsætning til Sejlads i Passaterne, og kan nok give ømme Haandflader.

En Dag, mens vi laa her med Stille, fik vi Øje paa en Haj, som kredsede om Skibet. Der blev straks gjort Anstalter for at fange den, og 1. Styrmand var meget ivrig. Hajkrogen med et Stykke smækker Kæde i Forhaand blev stukken paa en solid Line og et Stykke Flæsk paa Krogen. Baadsmanden stod med »Fiskeørnen« og drillede først Hajen ved at rykke Krogen ud af Vandet, hver Gang Hajen kom i Nærheden af den. Hajen blev mere og mere ivrig, saa endelig lod Baadsmanden den faa Flæsken i Gabet og et Ryk, saa at Krogen gik godt op i Kæbepartiet, og derefter blev han i nogen Tid ved med at løfte og dumpe Hajen, for at den skulde sluges noget Vand, saa skulde den være mindre livlig, naar vi fik den ind. Da vi omsider fik den halet op paa Bakken, var den levende nok alligevel, og det var bedst at holde sig lidt paa Afstand, men en af Finnerne benyttede et Øjeblik, da den laa stille til med en Økse at hugge Halen af. Det var en Kammerat paa 7 à 8 Fods Længde.

Jeg havde nøje fulgt Fiskeriet og lagt Mærke til hver Enkelthed. Mens nu alle de andre var optaget af at faa Død paa Fangsten, fik jeg fat i Fiskegrejerne, for der var en til, havde jeg set. Ingen lagde Mærke til mig, før jeg sagde: »Nu kan I godt hjælpe mig med at hale denne ind ogsaa.«

Den Aften fik vi stegt Haj, saa mange der vilde spise det, og saa meget vi kunde spise. Men hvor jeg fortrød, at jeg havde spist saa meget af det – jeg kunde lugte Haj ud af Halsen paa mig selv hele Natten. Det gentog jeg ikke.

Omsider nærmede vi os Cap Horn. Vejret blev koldere, og Vin-

den tiltog. Sammenlignet med de Beretninger og Beskrivelser, som jeg har hørt og læst om Vejret omkring dette mest berygtede Fjbjerg, maatte vor Udrejse betragtes som god, idet vi ikke havde en eneste haard Storm i de to-tre Uger, vi befandt os paa disse Breddegrader. Selvfølgelig var der regnet med alle Muligheder, og forskellige Forberedelser var taget. Der var saaledes spændt »Livliner« fra for til agter: En Trosse i hver Side, fastgjort til Pullerter paa Bak og Poop, opsejset til Vantene i en bekvem Højde over Dæk, beregnet til at gribe fat i ved en eventuel Bordfyldning. En praktisk og nødvendig Forholdsregel, da man godt kunde risikere at blive slaaret fordærvet, om man kom i Dækket under slige Omstændigheder.

Mr. Jones udvirkede, at Vagtens Fritørn hernede og iøvrigt i stormfuldt Vejr fik Lov til at opholde sig i Kabyssen, vedligeholde Ilden og lave et Krus The – paa Betingelse af, at der om Morgenens ikke maatte kunde findes Spor af vort Ophold. Dette var vi jo meget tilfredse og taknemmelige for, og der blev vist aldrig funden saa meget som en Tændstik efter os.

Drengene fik ikke Lov til at komme paa Stordækket. Da en af dem en Dag havde vovet sig derned, maatte et Par Matroser hen og bjerge ham, de naaede at faa Tag i ham, før han kom nogen Skade til.

Det var nu alligevel en kold og fugtig Tid. Det hørte til Dagens Orden at blive gennemblødt, ingen Mulighed for at faa Tøjet ordentlig tørret, i Lukafet drev Emmen ned ad Skotterne. Naar vi skulde halse – og det var al Tid at halse hernede – bordfyldte Skibet, naar vi fik Søgangen Tværs og agter for Tværs, og naar man stod der ved Storbraserne foran Poopen, var Indledningen, at Skibet slingrede Lønningen under, saa at Vandet væltede ned over Hovederne paa os for det næste Øjeblik at løfte os fra Dækket. Hvis en af os slap sit Tag, gjaldt det om hurtigst muligt at faa fat i noget at klamre sig til, indtil der blev en Lejlighed til at komme paa Højkant igen. Man kunde maaske faa fat i Benene paa en af Kammeraterne og haabe paa, at han kunde holde begge. Under slige Omstændigheder hændte det ret ofte, at Styrbord Vagt slap Braserne ved første Overhaling og reddede sig op i Vant, Livline eller Baadebro. Bagbords Vagt kunde aldrig finde paa at følge Exemplet. Rortørnen var her kun en Time, en enkelt Undtagelse var, da jeg en Nat løste af ved Roret, blev Store-Over-Bramsejl bjerget, en Gordine knækkede, og kort efter var de tre andre slaet af ogsaa. 6 Mand laa i 3 Timer for at gøre Sejlet fast, og jeg fik 3 Timers Rortørn; misundte alligevel ikke de andre deroppe.

En mørk og regnfuld Nat var vi saa nær paa Landet, at vi kunde skelne det falske Cap Horn.⁷ Der var unægtelig en vis Spænding til Stede, indtil vi blev halset rundt og kom paa den anden Bov.

Nordover gik Rejsen pænt. Vi tog et lille Fartøj paa Slæb, som var

7. Falso Cabo de Hornos ligger et halvt hundrede kilometer nordvest for Cabo de Hornos.



Valparaiso var Chiles vigtigste havneby i kraft af den udmærkede naturhavn i den store bugt. (Kongelige Bibliotek).

dreven til Søs og ikke kunde klare sig ind igen. Dette var i Nærheden af Valparaiso, hvortil vi ankom med 105 Dages Rejse.

Losningen af Kullasten varede ca. 1 Maaned, idet der kun blev tildelt os Lægtene til 70 Tons pr. Gang daglig, og den meste Tid lossedes kun med enkelt Gang. Vi besørgede selv baade Ifyldning og Ophivning. Der laa mange Langfartsskibe i Bugten, og en Dag saa vi alleryderst Barken *Danmark* af København, den laa der kun en Dag.

Den første Søndag, vi laa paa Valparaiso Red, bad et Par Matroser om Landlov, men Captajnen henviste til, at vi var mønstret paa Betingelsen: »Ingen Landlov og ingen Penge, før Skibet kom til Europa.« At de to Mand paaberaabte sig, at til Trods for saadan Bestemmelse var det dog Cotume i andre Skibe, at der blev givet en Dags Landlov i hver Havn, hjalp ikke det mindste.

Vi Matroser blev da enige om, at to Mand skulde være syge under hele Losningen, vi skulde skiftes til det, og de to første Patienter blev udpeget. Mandag Morgen var i Henhold til Bestemmelsen de to Mand Sygemeldt, der blev hejst Signal efter Havnelægen, som omsider kom om Bord. Lægen kunde kun konstatere, at det ene tilfælde var af lettere Art, mens der skulde udvises Forsigtighed ved det andet.

Samme Aften kom 1. Styrmand forud og meddelte, at hvis vi arbejdede godt og undlod at være syge, vilde vi faa Landlov og hver 5 Dollars, naar Skibet var udlosset. Fra vor Side blev fremført noget

i Retning af, at Sygdom er hver Mands Herre, og desuden rejst Tvivl om, at løftet vilde blive holdt.

Mr. Jones svarede, at han jo ogsaa en Gang havde været »before the mast«, og at han udmærket forstod Sammenhængen mellem den nægtede Landlov og »Sygdommen«, at han turde garantere for, at Løftet vilde blive holdt, og at han ikke ønskede andet Svar, end at vi alle tørnede til næste Morgen. Nu kunde vi tale sammen om det.

Vi tørnede alle til næste Dag og arbejdede saa godt, at Mr. Jones fandt det hensigtsmæssigt at lade os gaa en halv Times Tid og ryge en Pibe Tobak, efter Losningen for hver Dag var ophørt. Saa var vi paa Dæk i Færd med at lægge Lugen paa og feje Dæk, naar Captajnen kom om Bord. Saavidt jeg husker, fik vi ogsaa $\frac{1}{2}$ Times Røg om Formiddagen.

Vi blev udlosset en Lørdag hen mod Aften og fik saa at vide, at nu kunde de, som ønskede det, faa Landlov i 24 Timer. Vi fik travlt med at faa vasket Kulstøvet af os og komme i Landgangstøj. Sejlmager, Kok og Matroser paa nær Andreas benyttede sig af Tilbudet. Baadsmanden var rømt forinden; vi mødte ham, da vi kom i Land, ligeledes traf vi tre finske Matroser fra finsk Skoleskib *Helios*, som ogsaa var paa Reden. Hele Selskabet gled ind i den første Beværtning vi traf paa, og her maatte hver Mand give sin Omgang. Unægtelig en haard Prøve i Betragtning af, at vi ikke havde givet os tid til at skaffe, før vi gik fra Borde; men saaledes blev anset for nødvendig og passende Overture til den festlige Nat, vi ventede os.

Adolf, Alex og jeg gik dog hen et Sted og fik noget fast Føde, inden vi sammen med Skibskammeraterne begav os i Lag med at male Byen grøn. Det slap vi ogsaa helt godt fra. Der var nok noget med Politi en Gang i Løbet af Natten, men vi slap dog alle vel fri for Detentionen.

Jeg hørte senere af en engelsk Matros, vi fik om Bord i Stedet for Baadsmanden, at Politiet skulde være meget interesseret i at fange Folk ind, naar der var mindste Anledning dertil. Gaderne skulde jo fejles om Morgenen og de offentlige Retirader renses, til dette Arbejde anvendtes Politiets natlige Indsamling. En ganske udmærket Ide, synes jeg.

Vi tre, som havde faaet et godt Maaltid Mad Lørdag Aften, klarede os ganske pænt, hvorimod de andre, som havde ladet sig nøje med flydende Føde, var noget medtagne om Søndagen.

Om vi overhovedet fik noget Mad om Søndagen, erindrer jeg ikke, men tror nok, at det var fælles for alle, at det var uhyggeligt Lavvande med Hensyn Kapital. Dette var maaske ogsaa Hovedarsagen til, at vor indbyrdes Aftale om, at vi skulde komme ædru om Bord og ikke medbringe Spiritus, blev overholdt. Da vi kom om Bord, blev vi alle visiteret af Captajnen og Styrmændene for at kon-

statere, om vi havde medbragt Spiritus. Intet blev funden, og dog var der en Flaskefuld.

Efter Ballasten var indtaget sejledes til Iquique,⁸ hvor der skulde lastes Salpeter for Nordeuropa. Der blev anbragt to Haandspil paa Dækket og sat 6 Mand til hvert Spil, saaledes at 4 Mand hev i Spillet, de andre to var til Afløsning. Der skulde hives meget hurtigt. Sækkene – en ad Gangen – blev lagt i Strop af Lægterfolkene, hevet til ca. 4 Fod over Lønning, hvor Ophivningsløberen blev udskiftet med en Jolle til Nedfiring. Stuvningen udførtes af Stuve-re fra Land. Der begyndtes i hele Platformens (Bundens) Bredde og stuvedes saa kegleformet op til Mellemdæksbjælker, derpaa igen fuld Bredde og aftrappet opefter. Dette for at faa Ladningen saa højt op i Skibet som muligt, da det ellers vilde blive for stivt,⁹ hvilket kunde faa meget ubehagelige Følger, f.Eks. at Rigningen kunde slingres ud.

Der blev skænket os hvert et Glas Rom Formiddag og Eftermiddag, og her var »Bumboat«,¹⁰ hvorfra man kunde købe mange gode Sager, f.Eks. condenseret Mælk, Frugt, Chokolade og lignende. Regningen betalte Captajnen, Penge fik vi ikke, ejheller Landlov, som vi havde sat Næsen op efter, fordi vi kom saa pænt om Bord i Valparaiso.

Men saa var vi der igen med Modtræk. Da Skibet var godt halvlastet, blev to Mand taget fra hvert Spil, for nu var Højden, der skulde hives, mindre end Halvdelen af, hvad den var i Begyndelsen af Lastningen, og saaledes var det almindelig Skik og Brug, fortalte Mr. Jones. Det var forresten ganske rimeligt; men vi havde den nægtede Landlov i Erindring, hvorfor vi hev ganske langsomt og hævdede, at 4 Mand ikke kan udføre samme Arbejde som 6 Mand. Captajnen opfordrede os til at forlade Spillene, hvis vi ikke vilde arbejde. Fra vor Side blev svaret, at vi vilde arbejde, og at vi arbejdede, men kunde ikke holde til større Tempo. Captajnen var meget vred, da han tog i Land.

Saa snart Captajnen var vel fra Borde, stoppede Mr. Jones Lastningen i en halv Times Tid og begyndte at tale os til Rette. Han sagde bl.a., at nu skulde vi faa vort sædvanlige Glas Rom denne ene Gang til, men det blev det sidste, hvis der ikke blev taget bedre fat og vi holdt op med det Drilleri – og gaa saa ind og tag en Røg, saa venter jeg, at det gaar i det rigtige Tempo, naar vi fortsætter! Han blev ikke skuffet, men Captajnen blev ikke blidere stemt imod os, hvilket vi havde forudset.

Naar jeg af dette og tidligere nævnte maaske har givet et mindre tiltalende Billede af Forholdet mellem Captajnen og Mandskabet, saa maa jeg i Sandhedens Interesse tilføje, at vi vel havde en ikke ringe Del af Skylden herfor. Vel tror jeg, at Besætningen ikke var ringere end Gennemsnittet af Skibsbesætningen i engelske Skibe. Der var saaledes aldrig Ufred imellem os indbyrdes, og havde 2.

8. Havneby i det nordlige Chile.

9. Stift kaldes et fartøj, som ikke krænger ret meget ved vindens pres på sejlene.

10. Kadrejerbåd.

Styrmand lignet Mr. Jones, vilde det formodentlig have gavnet betydeligt.

Mandskabet i Almindelighed og jeg i Særdeleshed havde ingen egentlig Grund til at beklage os over Captajnen i det daglige Liv. Han tiltalte os altid pænt, brugte aldrig Skælds- eller Ukvemsord.

Han var bare ikke afholdt af os. Det var 1. Styrmand ejheller af Styrbords Vagt, mens Bagbords Vagt satte stor Pris paa ham. Anerkendt af alle som god Sømand og dygtig Styrmand, og fordi han ikke var bange for at tage et Tag med, naar og hvor det kunde gavnne, det var han alligevel. Det vil ogsaa fremgaa af foran nævnte, at 1. Styrmand havde en egen særpræget og god Maade at tale sit Mandskab tilrette paa, uden at han nogensinde risikerede at sætte noget af sin Autoritet overstyr – tværtimod.

Omsider havde vi den sidste Lægter langs Siden. Den Dag var Humøret højt. Da den sidste Sæk skulde nedfires, skar vi Nedfiringjollen gennem en Fodblok, en Mand med det engelske Flag blev placeret ovenpaa Sækken og under Opsang hejst op til Hjulet, hvorfra han udbragte »three cheers« for vore nærmeste Naboer, som besvarede denne Hilsen. Da Jack kom ned paa Dækket, vendte han sig resolut mod 1. Styrmand og udbragte »three cheers for the best mate in the world, Mr. Jones«, hvilket blev belønnet med en extra Omgang Rom. Om Aftenen blev hvert enkelt Skib »cheered« og svarede igen paa samme Maade.

Vi afsejlede næste Dag mod Falmouth eller Queenstown¹¹ for Ordre, og saa begyndte vi paa Oppudsning af Skibet. Først lapsalvedes Rigningen. En Formiddag fordelte 1. Styrmand sin Vagt paa Fortop og Spryd, mens han selv gik igang forneden mellem Bændslerne. »Vi skal være færdig til Middag«, sagde han. Det blev vi ogsaa, men efter at Styrbords Vagt havde været et Par Dage om Stor- og Mesanrig, maatte vi hjælpe dem at gøre færdig.

Derpaa gik vi i Gang med at skure Lak af Træværket ved Hjælp af Sejldug, Saltpeterlud og Sand – Kniv og Skraber var bandlyst. I Hjørner og Lister blev brugt en tilspidset Træpind. Hele Rengøringen stod paa en Maanedstid, og efter Cap Horn var passeret, og vi kom i roligere og mildere Klima, toges fat paa Malerarbejdet indenbords. Da dette var tilende, skuredes Dækket med Sejldug og Sand, indtil det var saa lyst, som det var nyhøvlet.

Efter Baadsmanden var rømt, kom jeg til at indtage en betroet Plads hos 1. Styrmand – kunde saaledes faa Nøgle til Kabelgat og selv tage, hvad jeg havde Brug for til Arbejdet i Rigningen. Da Baadsmanden var om Bord, blev det altid udleveret af 1. Styrmand. Ligesaa var det kun mig, der kom til at male alt med hvid Farve, Baadene – det eneste hvide paa Dæk – men ogsaa Kamrene agter.

Efter Azorerne var passeret, kom vi ud for stormfuldt Vejr og Modvind. Vi havde daarligere Vejr her end rundt Cap Horn paa Udrejsen. Et Par Dage blev Udkgigen holdt fra Baadebroen, da det

¹¹ Falmouth er en havn på sydsiden af Cornwall; Queenstown en by på Irlands sydkyst nær Cork.

var umuligt at være paa Bakken og blev anset for risikabelt paa Rufftaget.

En Morgen, da vi blev purret ud, hørtes et Fald mod Dækket. Den Mand, som purrede, løb ud for at se, hvad det kunde være, kom tilbage og fortalte, at det var William – en Finne – som var falden ned fra Rigningen. Han var uopfordret gaaet op for at hjælpe en Kammerat med at gøre Store-Knæk-Stagesejl fast, havde siddet i Rideren og derfra falden ned med Hovedet først, havde netop klarret Toppen af Faldspillet, forsøgte at afbøde Slaget med begge Hænder, hvorved han brækkede begge Haandlede og forslog ogsaa Hovedet. William var ellers meget forsigtig i Rigningen, men paa Trods heraf blev det ham, det gik galt for.

Han blev baaren agterud til Lazarettet, hvor han laa det første Døgn, inden der blev foretaget noget. Næste Dag, mens vi havde Vagt, blev jeg sendt forud for at se, om Frivagten var gaaet til Køjs; i modsat Fald skulde et Par Mand komme agterud og assistere Captajnen. Da Frivagten hørte, hvad det drejede sig om, kom de meget hurtigt til Køjs, og da jeg kom tilbage med den Besked, fik jeg Ordre til at tage Olietøjet af og komme ned sammen med Sejlmageren. Vi løftede William ud af Køjen og lagde ham paa Dørken, og liggende paa Knæ om ham alle strakte Sejlmageren og jeg Haandledene, mens Captajnen lagde Gibsbandage og Skinner paa. Styrmanden holdt fast paa Bandager, Bind og Vandpøs, som ellers vilde have rullet fra Skot til Skot. William klagede sig meget, mens det stod paa, og bad os lade være. Men det skulde jo gøres og blev gjort saa godt, at – efter hvad jeg senere erfarede – han blev udskreven fra Hospitalet i Queenstown som fuldstændig rask og arbejdsdygtig.

Efter han atter var anbragt i Køjen, maatte der al Tid staa en Mand Vagt ved ham, for at han ikke skulde slaa om sig med Arme og for at forhindre ham i at tørne ud, hvad han ofte prøvede paa. Han laa stadig i Vildelse, havde formodentlig en svær Hjernerystelse, jamrede sig ofte og satte Melodi paa sin Jamren. Det var et trist Job at have Vagt ved ham, og en af mine Vagtkammerater kunde ikke udholde den Tørn, men bad mig om at tage den i hans Sted, saa vilde han tage min Tørn paa Dæk. Jeg gik ind herpaa, men vilde hellere have været paa Dækket. William laa paa den Maade i 11 Døgn, indtil han blev landsat i Queenstown.

Ved at nævne denne Begivenhed, kommer jeg i Tanke om en anden, som kunde have faaet værre Følger. Da vi forlod Iquique, havde vi et ældre Over-Bramsejl paa Stortoppen, nyere paa Fortop. Sejlmageren havde et nyt Store-Over-Bramsejl i Arbejde, som blev færdigt og slaaet under, inden vi kom i Nærheden af Cap Horn.

Begge Bramsejl blev som Regel bjerget samtidig, og hvis jeg var paa Fritørn (fri for Ror og Udkik), saa jeg altid efter, at begge Sejl var givet rigtig op i Gordinerne, mens andre tre Matroser skyndte

sig at komme op til det lettere Store-Bramsejl. Da det ny Sejl blev slaaet under, blev det Fortoppen, som havde deres Interesse.

Det gik en Gang eller To, saa siger Andreas: »Hvor kan det være, at du, som før tog Fortoppen, nu er kommen paa Stortoppen med en Letmatros og en Dreng til Hjælp, mens de andre er tre Matroser.«

»Formodentlig fordi jeg ikke er hurtig nok i Vendingen,« svarede jeg.

»Det er nok ikke det, der er Skylden, og det ved du selv, men du gaar og giver deres Sejl ordentlig op, naar de løber fra det halvt opgivet. Lad dem om at sørge for deres Sejl, saa skal jeg gaa med dig, naar jeg har Lejlighed dertil, og vi skal da vise dem, at det ikke er os, der er sidst paa Dæk igen.« Vi kunde ogsaa godt naa at klare vore løbende Ender paa Dæk op, efter vi havde Sejlet fast, inden de paa Fortoppen havde deres Sejl fast; men vi rappede os ogsaa mest muligt.

Ved en saadan Lejlighed, da jeg var paa luv Nokke og havde lagt den sidste Sejsing, løb jeg ind ad Perten, som jeg plejede. Om jeg slap mit tag i Haandstroppen eller ikke fik fat i den, ved jeg ikke; men jeg faldt bagover, var imidlertid i Nærheden af Bramvant, foretog en kvart Drejning af Overkroppen, naaede at gribe fat i Bramvant, da jeg laa omtrent vandret med Fødderne i Perten, slap saa med Fødderne og stod i Bramsaling, skyndte mig ned for at klare op. Det har nok været en flot Præstation i Luftgymnastik, men havde jeg været 3 Tommer længere ude paa Raaen, vilde jeg nok være kommen hurtigere ned, men i Smaastykker. Da Andreas kom ned, fik jeg en meget alvorlig Formaningstale. »Jeg fristede Forsynet paa den Maade, jeg bar mig ad i Rigningen.« Jeg kunde kun svare, at denne Gang var det ufrivilligt.

I Queenstown blev vi alle sendt udenbords paa Stillingen¹² og naaede at give *Kilmenny* en Gang Maling fra Vandgang til Lønning, inden vi afsejlede for Antwerpen, som Ordren lød paa.

Mens vi laa paa Ordrepladsen, forsynede de fleste af Besætningen sig med nyt Landgangstøj fra Top til Taa for at sikre sig en ordentlig Paaklædning, før de kom i Kontakt med »runners« og »boardingmasters« paa Lossehavnen. En Ekviperingshandler kom ud i Baad med stort Udvalg og gjorde god Forretning. Ogsaa her betalte Captajnen mod at faa visse Procenter.

I Kanalen havde vi nogen Østlig Vind, og det var alle Mand paa Dæk, hver Gang der skulde stagvendes. Men det fik da ogsaa en Ende, og omsider naaede vi Schelde og fik Bugserbaad – Lods havde vi fra Dungeness.¹³ Da vi nærmede os Antwerpen, kom en hel Del venlige Herrer om Bord, hilste paa dem af Mandskabet, som de kunde faa Tag i, og gav dem en Hjertestyrkning af medbragte Lommeflasker. Virkningen blev snart mærkbar, saa da Dokporten blev naaet, var de fleste Matroser kendelig paavirket.

¹². Stillaads, hængt i sejsinger, på skibets side.

¹³. Schelde er floden gennem Antwerpen; Dungeness er forbjerg lidt sydvest for Dover.

Ved Dokporten stillede andre hjælpsomme Mennesker, dog en anden mere respektabel Kategori, disse tilbød at afløse Mandskabet for Resten af Rejsen fra Dokporten til anviste Losseplads, naturligvis mod et passende Vederlag. Saa kunde de stakkels udasede Søfolk saa meget hurtigere komme i Land og faa begyndt at bruge af deres tilgodehavende Hyre. Penge havde de ganske vist ikke endnu; men det skulde førnævnte venlige Herrer nok sørge for, at de blev forsynet med, naar bare de fulgte med.

Mr. Jones gav beredvillig sit Samtykke til, at hvem, der havde Lyst, kunde gaa straks, naar de satte en anden Mand i Stedet. Selvfølgelig var det en Fordel at faa et Hold ædru og rutinerede Folk til at forhale og fortøje Skibet i Stedet for de mere eller mindre beduggede Matroser, og saa blev vi fri for det andet Pak – undskyld, jeg mener de venlige Herrer – som aldrig burde have haft Lov til at komme om Bord.

To Finner, Andreas og jeg blev om Bord, idet vi mente, at selv om vi havde været ca. 10 Maaneder om Bord, kunde vi godt udholde endnu to Timer. I Løbet af 2 Timer var alt klarer og Maaneden opsagt. Andreas bad om Tilladelse til at blive om Bord, til han kunde rejse hjem efter Afmønstringen, som skulde finde Sted i Løbet af et Par Dage. Han fik Tilladelsen. Vi andre tre pakkede vore Sager og tog i Land, begge Finner til et boardinghouse, jeg til det belgiske Sømandshjem.

Da vi gik fra Borde – vi skulde over Poopen for at komme i Land – kom 1. Styrmand ud. »Gaar du ogsaa i Land?« spurgte han mig. Jeg svarede bekræftende og henviste til, at Maaneden jo var opsagt, samt benyttede Lejligheden til at takke ham for den Tid, vi havde tilbragt om Bord i *Kilmény*.

»Jeg havde eller regnet med at beholde dig om Bord, da jeg skal have en Mand eller to alligevel, mens Losningen staar paa«, fortsatte han. »Du kunde gaa her og have det godt i den Tid, og saa var det min Mening, at du skulde være Baadsmand næste Rejse, hvis du da selv vil.«

»Tak for Deres venlige Tilbud, Mr. Jones, men det er min Agt at tage en kortere Tur, og derefter vil jeg hjem til Danmark og tage Styrmandseksamen.«

»Hvis du kan holde fast paa den Beslutning, saa vil jeg ikke forsøge at overtale dig, for det er den rigtige Vej for dig; men vil du paa Langfart igen saa blive, hvor du er, og spar dine Penge.« Jeg mente at kunde love ham at blive ved mit Forsæt og gennemføre det.

Forresten blev jeg allerede næste Dag budt Hyre med et Fuldskib gennem Bestyreren for Sømandshjemmet, efter han havde set mine Papirer. Skibet var sejlklaart, og, sagde Bestyreren, det var et godt Skib at være om Bord i, men Captajnen vilde have et udsøgt Mandskab. Meget smigrende for mig, da der var Masser af Søfolk i Byen.

Mens jeg boede paa Sømandshjemmet, kom jeg en dag i Snak



med en anden Logerende. Han sagde i Samtalens Løb, at nu laa der ca. 30 Langfartsskibe i Antwerpen, hvoraf mange flotte, velholdte Skibe. Han havde selv været med en tysk Fuldrigger, som han mente var en af de bedste, men, sagde han, »igaar kom en grønmalet Bark ind, jeg ved ikke, om du har set den, men den er den flotteste af dem alle – ikke en Rustplet at se noget Sted, alt Teaktræ skinner, og der er næppe en Plet paa Malingen. Det har vel nok været et Slid for den Besætning.«

»Jeg har ikke set stort andet end den Bark i omtrent 10 Maaneder og her har aldeles ikke været tale om Slid, men en dygtig og paa-passelig 1. Styrmand og forresten ogsaa en god Besætning,« svarede jeg.

Vi afmønstrede fra *Kilmenny* den 18. April 1901, ingen Matros havde under 18 £ i Afregning. Jeg fik desuden fri Rejse til England (Hull),¹⁴ hvilket man var berettiget til. Jeg blev endnu to Dage i Antwerpen afventende Rutebaadens Afsejling.

Den sidste Dag af mit Ophold der stod jeg udenfor Sømands-hjemmet og ventede paa, at det skulde blive Middag, da jeg pludselig blev greben bagfra og halet ind i en Droske. Det var Jack og to andre Nordmænd af Kammeraterne, som paa denne haandfaste Maade bød paa en Genstand.

Nu havde de snart gjort Ende paa deres Penge, fortalte de, men de havde ogsaa haft det morsomt. En Aften havde de lejet en Droske, fik en Kasse Øl i Vognen og en Harmonikaspiller paa Bukken,

Maria Nielsens café, populært kaldet Pissekrogen, i Antwerpen. De to sømænd i 1922 har fået flasker på bordet og kvinder på skødet. (Handels- og Søfartsmuseet).

¹⁴ Havneby i det østlige England.

og saa kørte de fra den ene Beværtning til den anden. Der var ellers ikke langt mellem Beværtingerne, de laa paa Prajehold af hinanden, og der var nok af Øl og Musik i dem, saa jeg syntes, at dette med Øl og Musik i Vognen var økonomisk uforsvarligt, hvorimod den reservede Vogn muligvis har vist sig at være en praktisk Foranstaltning, navnlig ud paa Aftenen.

Kilmey blev et af Englands sidste Langfartssejlskibe. Da der kun var fire af dem, var *Kilmey* blandt disse – figurerede i Lloyds Register 1917-18.

5 · Andenstyrmand paa norsk Bark *Linnea* 1901

Den 20. April om Aftenen mødte jeg op ved Rutebaaden, og der stod en Masse Mennesker paa Kajen ved den. Det var Emigranter, som skulde om Bord. For mig saa det ud til, at Afsejlingen vilde blive betydelig forsinket, inden alle disse tilsyneladende meget nervøse Mennesker blev indladet, men der tog jeg Fejl. Styrmanden og en af Besætningen drev dem om Bord som en Flok Faar paa utrolig kort Tid.

Da de næste Dag stillede op med Tallerken og Krus for at faa udleveret Frokosten, som næppe var særlig god, spurgte jeg Kokken, om det var Meningen, at jeg ogsaa skulde stille op i den Kø. »Selvfølgelig ikke, bare vent til dette er overstaaet, saa er der noget bedre til dig.«

Fra Hull rejste jeg straks til South Shields og opsøgte mit gamle Logi i South Eldon Street. Jeg traf Mr. Hansen, som sagde, at der var fuldt optaget. Fru Hansen var syg, men hørte Samtalen. »Hvem er det? Jeg synes, jeg kender Stemmen«, raabte hun inde fra Soveværelset. Og da hun fik at vide, hvem det var, sagde hun: »Lad Sørensen komme ind og hilse paa mig og sørg saa for, at der bliver en Plads til ham. Han maa aldrig komme forgæves her hos os.« Der blev Plads til mig, og Fru Hansen kom snart paa Benene igen, men Ingeborg savnede jeg, hun var rejst hjem til Stavanger.

Der var ikke gode Udsigter for hurtigt at faa Hyre, hvorfor jeg var ved at gøre mig fortrolig med Tanken om at tage nogle Maaneder i Kystfart. Jeg forbavsede en Dag ved Frokostbordet mine Medlogerende med at sige, at nu skulde jeg saa have Hyre den Dag.

»Hvem skal du med?« blev der spurgt.

»Det ved jeg ikke, men jeg drømte i Nat, at jeg fik Hyre.«

Alle brast i Latter. »Tror du da paa Drømme?«

»Javist, og nu skal I bare se, at det nok kommer til at passe alligevel.«

Jeg tog derefter min sædvanlige Tur til Dokkerne – men, som jeg havde ventet, uden Resultat.

Det var saa min Mening at rejse til Sunderland om Eftermiddagen for at se, om der skulde være bedre Held. Kort før Middag stod jeg i Samtale med to norske Styrmande, da en tredie Nordmand kom til. Han henvendte sig til Styrmandene og spurgte, om de vilde tage den Hyre, som han havde faaet Aftenen før, da han fortrød at have taget den. Det var med en lille Bark, og nu vilde han hellere med Dampet. Det var som 2. Styrmand, og da de to adspurgte



Havnen i Newcastle ved floden Tyne. Det travle og mekaniserede liv er repræsenteret ved dampslæbebåd, swingbro og en af de karakteristiske højbroer samt de rygende skorstene. (Kongelige Bibliotek).

var ældre Styrmand, var det uden Interesse for dem. Da jeg blandede mig i Samtalen og fortalte, at jeg havde fungeret som 2. Styrmand i 10 Maaneder, aandede han lettet op. »Det var da saa udmærket, gaa ned og tal med Captajnen, saa gaar det nok.« »Ja vent nu bare lidt, for jeg er ikke Navigator, men jeg skal da gerne forsøge.«

Jeg fandt Skibet liggende lastet i Shields Bøjer, kom om Bord og forebragte Captajnen mit Ærinde. »Ja, han har jo skreven under paa kontrakten og kan saadan set ikke springe fra nu«, sagde Captajnen, »og saa er han ikke saa meget Mandfolk, at han kan gaa sine Ærinder selv, men det kan De da ikke gøre for. Ham vil jeg ikke have efter dette, og hvorfor skulde De ikke kunde klare det, naar De har været 2. Styrmand før. Kom om Bord imorgen, saa mønstrer vi først.«

Ved Aftensbordet blev jeg saa spurgt, om jeg havde faaet Hyre, som jeg havde talt om om Morgenen.

»Ja, det har jeg da, det sagde jeg jo, at jeg vilde faa.«

»Nu har jeg set det med«, sagde en af Styrmandene, »her gaar vi Styrmand, som har sejlet som Styrmand i Aarevis og kan ikke faa Hyre, og du, som jo kun er en ung Gut og uden Eksamen, du kan.«

Den 1. Maj 1901 udmønstrede jeg med *Linnea* af Risør som 2. Styrmand, 80 Kroner pr. Maaned. *Linnea* var en lille Træbark paa ca. 500 Tons D. W. og havde ialt 10 Mands Besætning, heraf var Stueren og en Matros Danskere, de øvrige Nordmænd.

Captajnen, Niels Blankenberg, var en Mand i 60 Aars Alderen, rask og rørig og med et straalende Humør. Han var udlært Sejlmager, og som hans Assistent i dette Fag kom jeg til at sy en hel Del og opnaaede en vis Færdighed i at bruge Naalen, hvad jeg hidtil havde savnet. Naar vi begge sad paa Sejlmagerbænken, fortalte han Historier – en Del var Selvoplevelser, og de var ikke kedelige. Snart gav han en Sang til bedste, og hvis jeg havde første Nattevagt, havde jeg al Tid Fornøjelsen af hans Selskab til Klokken 10. Desværre for ham selv var han en uforbederlig Soldebroder, naar han kunde komme i Selskab, men naar vi var i Søen, tog han vel en enkelt Gin om Dagen, men aldrig mere.

Første Styrmand, som jeg delte Kammer med, var lidt tung i det, nærmest en Modsætning til Captajnen, men vi kom godt ud af det med hinanden. Besætningen var gode Folk, der var aldrig mindste Antydning af Uoverensstemmelse mellem dem og os agter, ejheller mellem Besætningen indbyrdes. Vi skulde til Demerara med Kul og tage Returlast fra Essequibo of Greenheart.¹

Skønt jeg ikke paa noget Tidspunkt havde været ked af Forholdene i *Kilmery*, var dette dog en betydelig og behagelig Forbedring. Et lille let haandterligt Skib, som alle disse smaa Barker var, hyggeligt Kammer, god Forplejning, god Aarstid og god Reiserute og denne Gang til Troperne. Skibet var saa tæt, som man kunde vente sig. Ganske vist prøvede vi Pumpen hver Vagt, men det var da en Regel i alle Træskibe. Her blev kun pumpet i nogle Minutter, hvis det ikke var haardt Vejr, og det havde vi intet af paa Udrejsen. Vi havde Møllepumpe.²

Kort sagt, det var saa nær til Idealet, som man turde gøre sig Haab om at komme. Tiden gik hurtig og inden vi vidste af det, var vi mellem Flyvefisk, Boniter³ og Delfiner. Ofte sad jeg ude paa Agterhalerne med Lysteren, til jeg var ved at blive dypet, naar der var Fisk omkring os. Jeg havde aftalt med Sturten, at han skulde purre mig, hvis der kom Fisk, naar jeg var til Køjs.

Vi tog Land et Stykke Øst for Demerara en Eftermiddag. Tog de lette Sejl, saa at Farten blev reduceret saa meget, at vi kunde være ud for Floden næste Morgen, løb saa parallelt med Kysten under jævnlig Brug af Loddet. Da jeg afløste ved Midnat, forekom det mig, at jeg kunde mærke paa Søen, at vi var paa opgrundende Vand og lod en Bemærkning falde herom til 1. Styrmand. Han mumlede noget i en tvær Tone, som jeg ikke fik fat i, men – tænkte jeg – det kan du da selv finde ud af, du har jo Loddet.

Captajnen havde været paa Dæk hele Førstevagt, gik nu ned sammen med Styrmanden, og jeg først en Tur forud for efter Sædvane at se efter Sejlene, hvordan de stod, og om Lanterneerne brændte.

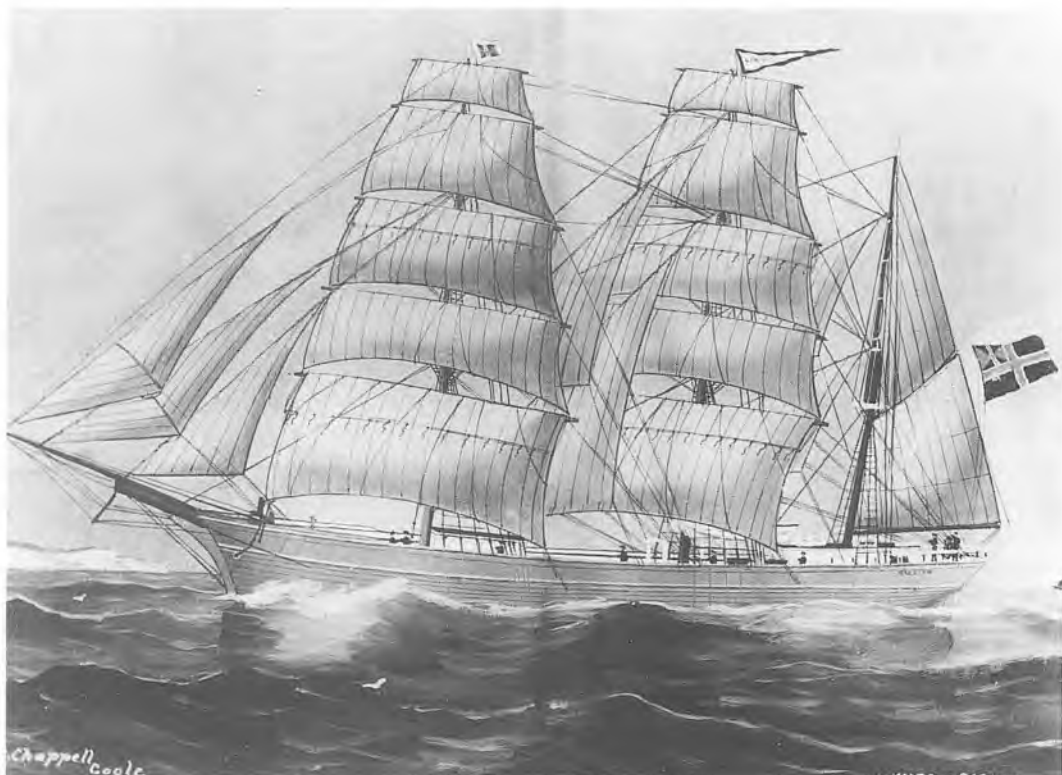
Da jeg kom paa Halvdækket igen, saa jeg, at vi var 1 Streg fra Kursen, og spurgte Rorgængerens om, hvordan det var, han styrede. »Den vil ikke lystre Roret«, var Svaret. Jeg kastede Loddet – og gan-

1. Demerara og Essequibo er sydamerikanske floder, som udmunder ved Georgetown i Guyana.

2. Pumpe drevet af vindmølle.

3. Arter af små tunfisk.

4. Møle, anløbsbro.



Den norske bark Linnea af Risør var bygget i 1876. Her er den portrætteret af den berømte britiske skibsmaler Reuben Chappell, der levede 1870-1940. (Norsk Sjøfartsmuseum).

ske rigtig, vi stod paa Grund. Captajnen og Styrmanden havde hørt, hvad der var galt, og kom begge farende op. Frivagten blev kaldt ud, og det varede ikke mange Minutter, maaske et Kvarter, saa havde vi fuld Sejlføring paa Skibet, fik det derved til at krænge noget mere over, hvorved det lykkedes os at forcere Sandrevet, vi var bleven hængende paa. »Jeg tillod mig at bebrejde 1. Styrmand, at han ikke havde givet mig Oplysning om, at de havde undladt at lodde ved Vagtskifte, navnlig da jeg havde gjort ham opmærksom paa, at jeg syntes, Søgangen havde en anden Karakter end om Eftermiddagen.«

Captajnen gav mig Medhold, men tilføjede: »Nu er vi jo flot igen, uden der er sket nogen Skade og uden Besvær, men det er galt, at jeg aldrig viser Dem i Kortet, hvor vi er. Det skal være anderledes nu herefter.«

Næste Morgen tog vi Lods udenfor Demerara, kom ind og ankrede paa Georgetown's Red. Da det var en Søndag, og Guyana – ialfald denne del af Guyana – er engelsk Koloni, var der intet at haste i Land efter for Captajnen, men saa tog han Revanche næste Dag. Han tog i Land om Morgenen, sendte Lods og Bugserbaad samt en Seddel til Styrmanden hen mod Middag. Vi skiftede til en Jetty,⁴ hvor vi skulde losse, og om Aftenen kom Captajnen saa med Posten, han var da temmelig anløben.

Naar han kom om Bord paa den Maade, gik han ofte fra Mand til Mand og skældte ud. Styrmanden dannede ingen Undtagelse. Captajnen endte saa gerne med at bede mig om Undskyldning, for hvis han havde sagt noget fornærmeligt til mig. Jeg kunde al Tid svare: »De har jo ikke talt med mig endnu, Captajn, saa der kan da ikke blive Tale om Fornærmelser.« »Aa Herregud da, der kan De se, hvor fuld jeg er.«

Losningen foregik helt og holdent med Arbejdskraft fra Land. Først blev der lagt en meget svær Landgangsbro om Bord til os, ca. 6 Fod i Bredde, ad denne blev Kullene baaren i Land af Negerkvinder, som bar dem i Smaakurve paa Hovedet. Ifylding i Rummet, Ophivning og Kurvefylding besørgedes af Mænd, ogsaa Negre. Til at drive paa Kvinderne var der en gammel Neger-kvinde, kaldet boatswain.¹ Hun brugte vel ingen Pisk, men i Stedet Munden, det var hun ogsaa flink til.

I Georgetown fandtes en meget blandet Befolkning: foruden Europæere af forskellige Nationer var der Negre, Indianere og Koler. Disse sidste havde Tilladelse til at gaa nøgne, benyttede sig dog ikke deraf. Blandt Koliekvinderne var der mange, som smykkede sig med Næseringe, hvad der efter min Mening ikke gjorde Bærerne mere tiltrækkende. En Del af dem vilde have været ganske smukke uden saadan Prydelse.

Hvad jeg særlig satte Pris paa her, var den dejlige og billige Frugt saasom Bananer, Ananas og Appelsiner. Om Aftenen sværmede Ildfluerne, men det gjorde Myggene ogsaa. Dog fandtes der Middel mod disse ellers saa generende Insekter, nemlig at indgnide sig med Citron, hvor der var Lejlighed for Myggene til at sætte Angrebet ind.

Mens vi laa under Losning, skulde vi rigge en ny Store-Mersestang op. Jeg havde Arbejdet i Rigningen sammen med en norsk Matros. Det gik udmærket med at faa rigget ned, forresten ogsaa med Oprigningen, naar lige undtages, at Styrmanden havde et forunderligt Held til al Tid at stikke forkert paa, hvad der blev givet op til os, saa at vi som Regel maatte ændre det, inden Genstanden kunde bringes paa Plads. Til at begynde med sendte jeg det ned igen og forklarede, hvordan det skulde gøres, men lige meget hjalp det, og løbe ned og op igen for hver gang, der skulde sendes noget op, det vilde jeg ikke, saa om det saa var Bramsaling, maatte vi seje den fast tilvejs, mens vi stak paa i det rigtige Hul.

Rigningen, som havde været nede, var bleven eftersat, omklædt og nybændslet og Stængerne genopsat, da jeg en Nat, da jeg blev purret til Vagt, bemærkede, at Skibet havde en Del Slagside. Det viste sig, at det var den svære Landgangsbro, der var surret fast til Brohammeren for ikke at falde ned paa Dækket, mens det var Lavvande. Surringerne var ikke kastet los, da Vandet steg. Det var meget mørkt, og det vilde være vanskeligt at løse dem, hvorfor jeg kappede først den ene Surring, og idet jeg filede løs paa den anden,

f. Bådsmand.

holdt jeg mig klar til et baglæns Spring, naar Inderenden svippede i Vejret, hvad den vilde og gjorde. Men jeg havde ikke bemærket, at Brohammeren var løftet af Tappene. Jeg kom klar af Landgangen, men fik Brohammeren ned over højre Fod og faldt saa lang jeg var med en Mælkevej for Øjnene. Brohammeren var hoppet eller rullet af Foden, og jeg krøb om Bord, gaa kunde jeg ikke. Ved foregaaende Vagtmands Hjælp kom jeg først ind i Ruffet og saa til min Forundring, at Tærerne var fuldtallige, skønt jeg havde en Følelse, at der manglede tre. Jeg blev saa hjulpen hen i Kahytten, fik en Pøs Vand og et Klæde til Omslag, sendte saa Vagtmanden til Køjs.

Det varede ikke længe, før jeg stønnede saa højt af Smerter, at Styrmanden vaagnede og blev helt konfus. Jeg beroligede ham med, at alt var i Orden, hvad Skibet angik, og for mit Vedkommende kunde han intet udrette. Det var ham, der skulde have gjort Surringerne løs, og han var ked over, at han havde glemt det. »Det er jeg ogsaa«, sagde jeg.

Næste Dag, da jeg paa Knæene var kravlet op ad Kahytstrappen og sad paa Halvdækket, kom den gamle »boatswain« hen og beklagede mig i høje Toner. Men hun lod det ikke blive derved, hun skaffede nogle Planteblade, som jeg skulde lægge paa Foden, saa skulde det nok snart hjælpe.

Om det var disse Blade med eller uden en Slags sort Magi, eller om det ikke var saa slem, som det saa ud til, ved jeg ikke, men der indtraadte hurtig en Bedring, og Smerterne fortog sig. Gaa kunde jeg ganske vist ikke, langt mindre arbejde i Rigningen, saa Styrmanden maatte om at faa rigget Ræerne op, hvad han ikke var saa glad ved, men op kom de. Jeg fik et let sejl op paa Halvdækket til Reparation og kunde ogsaa nok hoppe paa et Ben fra for til agter og op og ned ad den 5 Trins Halvdækstrappe, og da vi var udlosset, kunde jeg bruge begge Ben, dog haltede jeg i nogen Tid.

Efter Udlosning fik vi en kraftig Bugserbaad og Lods og afgik mod Essequibo. Vi havde kun et kort Stykke langs Kysten til Essequibo Floden, men naaede først op til Lastepladsen om Aftenen efter en hel Dags Bugsering. Begge Bovankre blev sat, et agter og et forud, og Trossen førtes i Land for og agter og blev sat fast i Træer ved Flodbreden.

Vi var nu inde i den rigtige Urskov. Langs Flodbreden saa man mange Steder, at Trærnes Kroner hang helt ned i Floden, saa at Baade og Kanoer kunde færdes i Skygge under dem. Et meget rigt Dyreliv var her ogsaa, dog saa vi ikke ret meget til Dyrene, men høre dem kunde vi da, særlig Brøleaberne, men deres Hyl var alt andet end melodiske. Der var ogsaa en Art Frøer, som frembragte en lignende Lyd som en Lufthammer, og naar de satte ind flerstemmigt, lød det, som vi laa i nærheden af et Jernskibsværft.

Elektriske Aal fandtes i Floden, de kunde blive meget store og sagdes at være meget farlige. De fik ialfald Skyld for alle Drukne-

ulykker. Captajnen købte et Par mindre Exemplarer, men de døde for os paa Hjemreisen – Mangel paa passende Føde formodentlig.

Ved en anden Lejlighed købte Captajnen en stor Klase Bananer af nogle Indianere, som var saa uberørte af Civilisationen, at de ikke forstod sig paa Penge.

Flodvandet var brunt som Kaffe af forskellige Plantesafter. Urenheder var det ikke, der gav det Farve. Der fandtes ogsaa Rejer i Floden.

Tæt ved os boede en Hollænderfamilie, Landet havde tilhørt Holland, indtil England tilegnede sig det. Der var ogsaa en Straffe-koloni noget længere borte, Captajnen havde noget Forbindelse med de engelske Officerer fra denne, Mandskabet havde ligeledes Omgang med Hollænderdrengene.

Foruden *Linnea* laa en tremastet Skonnertbrig fra Stavanger under Lastning heroppe. Den laa paa Flodens modsatte Side, vi havde selvfølgelig en Del Samkvem med den.

Vi havde 7 Negre med fra Georgetown som Stuverer, og heroppe fik vi en hvid Mand om Bord som Maaler. Ladningen toges fra Land eller fra Flodbunden, hvor mange af Tømmerstokkene var havnet. Der blev lastet gennem Bovportene.

Først blev en 60 Favnes Manillatrosse med indsplejset Hage ført i Land og hugget i Kædeslænget, naar dette var lagt om Tømmeret (det var altsammen firskaaren Last). To af de Sorte var i Baaden og længede an, hvadenten Tømmeret laa paa Land eller paa Flodbunden. Det var ikke sjældent, at den Mand, som dykkede, først maatte grave et Hul under Tømmeret med en Jernstang, før han kunde faa Kæden rundt. Naar der var længet an, blev Tømmeret hængt op under Storbaaden, hvis det var et mindre Stykke; de større Stokke kunde Baaden ikke bære oppe, der maatte vi nøjes med, at den ene Ende blev løftet fri af Bunden, saa at den ikke skulde fiske paa Vejen udover. Trossen blev lagt i Kasteblok paa Sprydet og taget til Gangspil paa Bakken.

Naar Tømmeret var heven ud og op i Vandlinien, blev det skrubbet af paa de tre Sider, en Kæde fra Ankerspillet blev lagt om nærmeste Ende for at løfte den i Port, og en treskaaren Tallie fra Klyverbommen sattes paa Yderenden til at føre Tømmeret overlang ind i Rummet. Denne Tallieløber var ført til et paa Ruftaget fastboltet Haandspil. Paa Agterdækket havde Stuverne et andet Spil, hvormed de med enkelt Løber hev Stokken videre i Rummet, men derinde lagdes selvfølgelig Ruller under.

Sideværts blev saa baksæt med Jernstænger, Haandspage og Donkrafter – undertiden baade Stuverer og Mandskab for at faa de store Stykker placeret. De forreste Spil betjentes hovedsagelig af Mandskabet. Solsejl var spændt over Bak og Fordæk, ligesaa over Halvdækket. Det var en meget langsom og besværlig Lastning. Det

meste, vi naaede at tage ind paa en Dag, var 10 Stkr. – det mindste 1 Stk.

Lastningen sorterede jo under Styrmanden, og jeg havde i Begyndelsen intet at gøre, men skulde male udenbords og tilvejs og var paa den Maade udsat for Solen hele Dagen. Maaske var det derfor, at jeg var den første til at faa Klimafeber.⁶ Jeg fik den ialfald, og en Dag da jeg stod paa Godset og malede Toppen af Store-Bramstang, løb pludselig alt rundt for mig. Jeg fik skyndsomt sat Pensel og Malerpotte fast, listede forsigtig ned og gik til Køjs i et Par Timer, hvorefter jeg saa kunde hente Grejerne ned, men den Dag skulde jeg ikke have noget af at gøre Toppen færdig.

Da jeg efter et Par Dages Forløb blev klar over, at der ikke var Udsigt til, at Feberen vilde gaa bort af sig selv, fortalte jeg Captajnen, at jeg havde faaet Feber, og at den var noget generende, om han ikke kunde gøre noget ved det. Han mente, at en Dosis engelsk Salt maaske kunde gøre godt, og jeg fik en stor Skefuld i et Krus, gik op til Vandfadet for at røre det op. I det samme kom en af Besætningen og skulde have sig en Slurk Vand. »Kan du lide lime juice?« spurgte jeg. Ja, det kunde han da. »Drik dette i en Fart.« Det gjorde han – men hvor han spyttede bagefter. Saa foreslog jeg Captajnen, at vi skulde prøve med Kinin i, og efter at have faaet nogle Doser heraf blev jeg hurtig rask igen.

Derpaa kom Styrmanden ud for det samme, men i højere Grad. Han maatte paa Hospitalet i en lille By, som laa længere nede ad Floden. Mens han var borte, overtog jeg hans Post i den Ugestid, det varede, og opnaaede Rekorden med de 10 Stykker.

Men saa blev det galt med Sturten, ogsaa han kom paa Hospitalet, og saa maatte jeg i Kabysen. Da Sturten blev udskreven, tog Captajnen sammen med Stavanger-Captajnen ned for at hente ham. Han kom ud om Formiddagen, men begge Captajner vilde have sig en glad Dag og gik paa Sold med det Resultat, at Sturten maatte overnatte i Baaden indhyllet i Sejlet. Stavangeren fandt sig om Morgenens siddende paa en Trappesten, hvor han havde tilbragt det meste af Natten, Solhjælmen laa i Rendestenen ved Siden af ham. Niels Blankenberg havde været heldigere: da de om Dagen havde været inde i Banken, havde han bemærket et Værelse med en opredt Seng, den benyttede han, og han kom og gik, uden at nogen havde bemærket ham. Der var endda Vagthund ved Banken, heller ikke den lagde ham Hindringer i Vejen.

Imens Styrmanden var paa Hospitalet, kom en Dag i Frokosttiden en stor Kano med 8 Padlere og en hel Del Last padlende op ad Floden. Det var Guldgravere og Arbejdere, som havde været en Tur i Byen og nu skulde tilbage til deres Arbejdsplads langt inde i Landet. Ovenpaa Ladningen, som var anbragt midtskibs, laa en hvid Mand med Hovedet støttet paa krumbøjet Arm, agter stod

6. Malaria.

Skipperen ved den store Styrepadde, som var fastgjort paa Siden af Kanoen. Strømmen var imod og ret haard, noget svagere tæt ved Bredden, hvorfor der holdtes saa tæt ind som muligt, altsaa mellem *Linnea* og Flodbredden.

Netop som de passerede under vor Agtertrosse, slækkede denne lidt, kom under den Hvide, totnede, løftede Manden og kastede ham hen for Fødderne af Skipperen. Skipperen raabte til mig, at vi skulde slække Forfortøjningen op, ellers vilde han kappe den. Det var en Wire, vi havde inde, og jeg svarede, at hvis han trængte til at faa Kniven sleben først, stod vor Slibesten til Raadighed. Han truede og gestikulerede ad mig og bemærkede ikke, at Wiren ogsaa blev slæk, før den tog ham paa Halsen og vippede ham agterud i Vandet, hvor han klamrede sig til Styrepadden, indtil et Par af hans Folk fik Tag i Benene paa ham og halede ham indenbords. Det flerstemmige Jubelhyl som blev istemmet af vore Folk, Besætning som Stuvete, fik sat Gang i Padlerne, saa at de hurtigt kom forbi en nærliggende Pynt.

Det var ellers et flot Syn, naar disse Folk deroppe fra kom ned ad Floden. Saa havde de Strømmen med og var i højt Humør, glædede sig til det Sold, de skulde have i Byen, de sang af fuld Hals og markerede Takten med et Slag af Padlen mod Lønningen, hver gang de førte Padlen fremover. Opper var det aldrig med Sang, maaske med Tømmermænd, saa de har nok fundet det upaakrævet at hamre i Lønningen.

En Aften, da Maaleren, Styrmanden og jeg sad paa Halvdækket, hørte jeg en Lyd, som naar en Kæde rasler ud af en Baad. Da Hollænderdrengene havde smække Kæder til Fangline i deres Kanoer, antog jeg at det var en af dem, der kom langs Siden. Jeg gik ud i Borde og saa forefter – der var intet. »Hvad ser du efter?« spurgte Maaleren.

Jeg forklarede, hvad jeg havde hørt, og han søgte at berolige mig med, at det nok bare var en Slange, som var svømmet ud og kravlet op ad Ankerkæden; der fandtes nemlig en Art, som frembragte en lignende Lyd. Den forklaring syntes jeg imidlertid ikke at kunde tage for god. Jeg gik forud og spurgte Mandskabet, om de havde haft Besøg, dette blev benægtet. Saa tændte jeg en Lanterne og afsøgte hele Dækket, der var ingen Slange at finde. Saa var jeg da mere rolig og sov trygt paa Kahytstaget den Nat som alle de andre. Da vi efter endt Lastning lagde Luger over, fandt vi Slangen mellem Lugerne, men da var den død. Der var mange forskellige Arter Slinger fra de største til ganske smaa, deres Farlighed stod oftest i omvendt Forhold til Størrelsen, paastodes der.

Et Stykke op ad Floden laa en lille træbevokset Holm, kaldet »Fort Island.« Den havde i Hollændernes Tid været befæstet, og det hed sig, at der endnu fandtes nogle Kanoner der. En Søndag Eftermiddag tog jeg Prammen og roede derover, vadede i Løv og Smaa-

krat, saa at jeg undertiden sank i til Knæene, men kom saa i Tanke om, at det ikke var utænkeligt, at der kunde findes Slinger skjult i dette Vildnis, saa jeg foretog vel nok et hurtigt tilbagetog. Jeg havde dog forinden konstateret, at en Vold af den gamle Befæstning var der ialfald endnu.

Stavangerskonnerten blev først lastet og skulde slæbes til Søs en Søndag. Vi bemærkede, at de havde svært ved at løfte Ankeret, og at der ingen rigtig Fart var i den, da Bugseringen begyndte, og at den inden længe ankrede igen.

Jeg blev nysgerrig og roede derover. De havde to Ankre paa en Kæde – foruden deres eget Anker et meget større med vedhængende Kæde. Dette sidste fra et Skib, som en Gang var brændt paa den Plads, hvor Skonnerten lastede, saa det var ikke underligt, at Ankerletningen var tung.

Dykkeren, som endnu var om Bord, skulde ned og klare Kæden af Skonnertens Anker, et meget besværligt Arbejde, og han maatte op mange Gange for at fylde frisk Luft paa Lungerne. Den ene Gang troede jeg, at han ikke vilde komme op igen, og længe varede det, før han kom, men saa var det klart, og de kunde fortsætte mod Søen.

Kort efter var ogsaa *Linnea* tillastet. Vi fik Lods og Bugserbaad og kom godt over Barren, skønt den slæbte noget i Bunden.

En af de første Dage, vi var til Søs, var jeg oppe og efterse min Top, Stortoppen, om alt var i Orden, og fandt Under-Merseraa raket ud, baaren op af Overmerssejl og Bærestang, en svær Splitte manglede i Rakken. Jeg bebrejdede Styrmanden, at han ikke havde sørget for at Ringen, som skulde laase Splitten, var bleven kneben ordentlig sammen. Men han halede Splitten op af en Lomme med en Bemærkning om, at saa maatte han have glemt at sætte den i. Han havde nok funden Splitten tidligere og været klar over, at den manglede et eller andet Sted, men kunde ikke komme i Tanke om, hvor den hørte hjemme. (Kunde altsaa ej heller komme i Tanke om, at der var en Fejl et eller andet Sted deroppe). Vi fik Ankertaklet rigget op til at løfte Underraaen med, og da det var fint Vejr, fik vi uden megen Besvær sat Rakken paa Plads igen, Bærestangen var heldigvis ikke bøjet.

Dersom vi f.Eks. i en Byge eller under haardt Vejr havde fire Overmerssejl, vilde det være bleven en værre Redelighed, hvad Styrmanden ikke kunde benægte, da jeg foreholdt ham det. Captajnen sagde ikke saa meget dertil, han har vel ment, at jeg sagde, hvad der var nødvendigt.

Videre gik Rejsen mod Ordreplads fint, indtil vi i Nærheden af Azorerne fik en haard Storm og maatte dreje under. Olieposer blev hængt ud, en paa Luv Kranbjælke, en anden ved Luv Laaring, for at dæmpe paa Braadsøerne.

Ved Vagtskifte ved Midnat var Styrmanden inde i Tømrersjop-

pen, hvortil Døren var paa Forkant af Ruffet. Jeg stod udenfor og holdt Døren, som ikke kunde lukkes indefra – der skulde fyldes Olie paa Poserne. Pludselig saa jeg en vældig Braadsø rejse sig tæt forude, den saa noget saa onskabsfuld ud. Jeg raabte til en Letmatros, som stod i Nærheden: »Pas op for den der og hold dig godt fast!« Et Øjeblik efter var hele Forskibet begravet i Vandmasserne, men vi holdt os fast, og da Forenden atter kom op, og vi havde gned Vandet af Øjnene, saa vi, at Klyverbommen laa langs Læ Side. Det var et besværligt og ikke ufarligt Arbejde at faa bjerget Stumperne om Bord.

Captajnen, som var paa Dækket, kom forud og vilde hjælpe os, der arbejdede fra Bakken. Styrmanden og jeg bad ham om at gaa agterud og lade os om Arbejdet, men han svarede, at hans Liv var vel ikke mere værd end vore, han vilde være med. Først da Skibet en Gang satte Bakken under, og han snublede med Fare for at gaa overbord – jeg naaede at faa Tag i ham med den ene Haand, kastede mig ned paa Bakken og slog den fri Arm om Gangspillet – gav han efter for vore Forestillinger og gik agterud. Han sagde dog først: »Naa, De vil altsaa ikke af med mig, Andenstyrmand.« »Nej, jeg vilde savne Dem meget, Captajn, og derfor ser jeg helst, at De er i Sikkerhed.«

Vi fik Forsejlene bjerget uden synderlig Skade paa dem, Klyverbommen om Bord og sat Lejderne nogenlunde an til Bovsprydet, men det var Morgen før det var gjort.

Da saa Vejret bedredes, og vi fik Sejl paa igen, viste det sig, at Skibet styrede og manøvrerede lige saa godt uden som med Klyverbommen. Ja, endog Gaffeltopsejl kunde føres, uden at det blev haardt paa Roret.

Vi kom omsider til Queenstown, hvor der laa en Del Sejlskibe og ventede Ordre. Captajnen var stolt af, at *Linnea*, det mindste af dem alle, havde sine Røjlærer oppe, mens alle de andre havde dem nedrigget. Han tog straks i Land for at faa Ordre. Jeg havde de havarerede Forsejl under Reparation de to første Dage, vi laa der, og da det blæste haardt, havde vi ikke Forbindelse med Land i disse to Dage, da de to Mand, som skulde i Baaden, ikke kunde ro den ind. Det var min Plads at være med i Baaden under slige Forhold, men Styrmanden mente, at vi skulde have de Sejl i Orden først.

Trediedagen blæste det endnu haardt, men nu skulde der gøres et Forsøg. Da vi kastede los fra Skibet, kunde mine to Mand ikke en Gang holde den paa Stedet med deres Aarer, og de mente, at vi hellere maatte give op med det samme. Jeg lovede, at hvis jeg indsaa, at vi ikke kunde naa ind til Klokken 6, skulde vi vende om. »Men«, fortsatte jeg, »se den derovre, det er Englændere, de avancerer helt godt. Vil I som Nordmænd give op overfor dem? Vi har jo en lille let Baad mod deres store.«

Det hjalp, jeg fik en Aare ud ogsaa, skoddede og styrede samti-

dig. At Englænderne havde seks Aarer paa deres Baad, og at vor Baad var for let, det nævnte jeg ikke. I Løbet at 2-3 Timer naaede vi ind, og jeg fandt Captajnen paa et Hotel. »Naa«, sagde han, idet han med en Finger strøg Salt af min Kind, »De har nok haft en haard Tur ind og trænger til at faa skyllet Saltsmagen bort.« Derpaa sørgede han for, at dette blev gjort ganske godt med irsk Whisky.

Vi havde faaet Ordre for Liverpool og Tilladelse til at fortsætte Rejsen uden Klyverbom. Captajnen vilde ikke med om Bord, men sendte os ud med en hel Del Proviant, saa kunde vi hente ham senere, hvis Vejret tillod. Vi kom godt ud med Provianten trods Vejret, og da Blæsten hen under Aften lagde sig, roede vi atter ind, men da fandt Captajnen, at nu var der da ingen Grund til at tage om Bord med os. Næste Dag blev det Vindstille op ad Formiddagen – og saa var der heller ingen Grund – ligeledes følgende Dag.

Styrmanden bebrejdede mig, at jeg ikke fik Captajnen med om Bord, og jeg mente, at jeg vel ikke var berettiget til at anvende Magt, hvilket sandsynligvis vilde have endt galt for os, foruden at det vilde blive en Skandale.

Jeg tog imidlertid ind saa tidlig, at jeg traf Captajnen, før han kom i Selskab, og lod ham vide, at der var en let Brise om Morgen, nok til at tage os til Søs, naar bare han var om Bord, saa at vi kunde gaa i Gang straks. Hvis vi skulde hente ham først, var det for sent.

Han lovede saa at følge med, han havde endnu nogle Forretninger; ved Middagstid kom han igen og sagde, at han ikke var færdig, og at vi skulde ro om Bord. Jeg svarede, at vi ventede, til han var færdig, men vi kunde godt trænge til noget Mad. Det fik vi og saa, da Klokken var 6, igen Ordre til at ro om Bord. Atter sagde jeg, at vi vilde vente, til han fulgte med. Klokken 11 Aften kom han igen og sagde, at vi kunde gøre, hvad vi vilde, men han vilde ialfald ikke med. Om Bord igen med uforrettet Sag.

Næste Dag havde jeg bedre Held. Han var straks villig til at tage om Bord, men vi skulde have noget Kød med om Bord. Paa Vej hen til Slagteren fandt han paa, at vi skulde ind og have en Morgendram. »Lad hellere være med det, Captajn.« »De tror nok, at det skal gaa ligesom de andre Dage.« Det kunde jeg ikke benægte, men heldigvis traf vi ingen af hans Bekendte.

Vi kom om Bord, og der var endnu en let Brise – god ud ad Fjorden. Vi gik straks i Gang med at hive ind paa Kæderne, Captajnen præjede en Fiskerbaad og fik de fire Mand, der var i den, til at komme om Bord og hjælpe os. Nu blev det engelsk Kommando, men da vor Besætning ikke forstod Ordrene, og Irlænderne ikke kendte Rede paa alle »Rebene«, som de skulde hale i, og Styrmanden heller ikke kunde finde ud af det Virvar, som opstod, maatte jeg agere en Slags Forbindelsesofficer, oversætte Ordre, anvise Irlænderne, hvad de skulde hale i o. s. v. Men hurtigt gik det med at komme

under Sejl, og da Fiskerne havde faaet deres Betaling, en Dram og et Hurra, forlod de os, og vi stod til Søs.

Nu kom Efterveerne for Captajnen. Han gik til Køjs og følte sig saa syg, at han mente, at han ikke kom levende til Liverpool. Han paalagde Styrmanden at være forsigtig og omsorgsfuldt føre Skibet til Liverpool.

Han kom levende til Liverpool alligevel. Næste Dag var han sig selv igen, og vi kom for god Vind ind og til Ankers paa Mersey-Floden. Fik Ordre til at gaa i Brocklebank Dok for Losning. Det var imidlertid atter kulet op, saa at vi maatte have to Bugserbaade, en for og en anden agter, ligesom de helt store Skibe.

Captajnen forsvandt i Land, saa snart han havde Lejlighed dertil, men da det allerede var mørkt, var det nok ikke i Forretningsanliggender. I de Dage var det forbudt at have Lys om Bord i Liverpool længere end til Klokkeren 10 Aften. Klokkeren 11 vaagnede jeg ved, at Captajnen kom om Bord i Følge med to andre Herrer, alle i løftet Stemning, og ignorerede selvfølgelig Lysforbudet. Jeg tørnede ud og dækkede Skylygten til, men alligevel var Lyset fra Kahytten bleven bemærket af en Politibetjent. Denne stillede et øjeblik efter i Kahytsdøren med et barsk: »Hvad gør I her?« »Kan du ikke set det, din forbandede Irlænder? Kom og faa dig en lille Whisky med.«

Politibetjenten var Irlænder og havde intet imod at faa en Whisky. Han fulgte derefter hver Aften Captajnen om Bord, hjalp ham til Køjs og fik sin Whisky og en gang imellem dertil en shilling. Han lod os vide, da hans Vagt her ophørte, og anbefalede os at være lidt varsomme, indtil vi var klar over Afløserens Indstilling.

Losningen foregik paa den Maade, at først blev Skibet fortøjet gennem agterste Sideklyds til Duc d. Alber,⁷ en paa hver Side, Ankerkæde ført i Land og heven tot, en svær Bro blev saa hængt op med en Ende under Forskibet, den anden hvilede i Land, en Donkeykedel⁸ med Spil stillet op ret for Broen og Ladningen heven fra Lastrummet over Broen i Land, hvor saa Heste overtog Videre-transport.

En af Tømmerstokkene tog imod Bovporten, det kostede en Agterpullert. Arbejdet i Rummet udførtes af Havnearbejdere. Stueren blev afmønstret ved Ankomsten, og efter Captajnens Anmodning overtog jeg Kabysen, indtil en ny Stuert kunde faas; men jeg havde givet Opsigelse.

Jeg havde det skam godt ogsaa der, skønt det var egentlig ikke Kabysen, jeg interesserede mig mest for. Vagtmanden purrede mig Klokkeren 4, han havde saa tændt op i Kabysen og lavet Kaffe til mig. Dejgen, som var lagt om Aftenen, var hævet, og jeg havde friskbagt Brød hver Frokost. Captajnen saa vi ikke meget til. Hvis vi manglede noget, foretog jeg de nødvendige Indkøb, og da han en Formiddag kom om Bord og med mange Undskyldninger over at gøre Ulejlighed paa et saa upassende Tidspunkt spurgte, om der al-

7. Nedrammede pæle til at fortøje og varpe ved.

8. Mindre kedel, der leverer damp til hjælpemaskinerne.

ligevel var Mulighed for at faa en Kop The eller Kaffe, sørgede jeg selvfølgelig for, at han fik sig en god Frokost.

Jeg gjorde med det samme opmærksom paa, at jeg havde over-skreden min Bemyndigelse og gav Regnskab over Købene. Ja, det var da saa godt, at jeg tog mig af det, naar han gik der og tullede rundt og ikke passede sine Sager.

Han vilde gerne have mig med en Rejse til som 2. Styrmand, om jeg helst vilde det, men hvis jeg vilde være Stuert, saa skulde jeg faa 10 Kroner mere om Maaneden end 2. Styrmand. Jeg blev dog ved mit Forsæt, at nu vilde jeg hjem til Danmark og gaa paa Navigationsskolen.

Den 5. December 1901 afmønstrede jeg fra *Linnea* og tog afsked med Captajn Niels Blankenberg. Jeg var kommen til at holde meget af ham, han var et dejligt Menneske at være inden Borde med, naar bare han kunde have holdt bedre Styr paa sig selv ved Land.

Den næste Rejse, *Linnea* gjorde, kom den til Rouen, og her forsvandt Captajnen i nogle Dage. Styrmanden, som dog kendte hans Vaner, anmeldte Captajnen som forsvunden paa Consulatet, og Rapport herom gik til Norge. Niels Blankenberg var bare tagen en Tur til Paris, hvor det var lykkedes ham at bruge en stor Del af Fragten – og det blev selvfølgelig Afsked. Senere blev han Skibshandlerclerk i Hull. Det har maaske nok lejlighedsvis givet et Sold – men alligevel.

Den 6. December afrejste jeg fra Liverpool over Hull og København til Troense. Hjemkomsten til Troense blev en af de helt store Oplevelser, som aldrig glemmes.

6 · Navigationsskole, Værne- pligt og paa Skonnertbrig *Christine* 1901-1903

Allerede i Svendborg havde jeg Lejlighed til at hilse paa et Par Bekendte. D.v.s. mig kendte de ikke, før jeg opgav Navnet, hvilket gav mig Lyst til at prøve, om mine Forældre kunde genkende mig.

Jeg havde under hele min Fraværelse vedligeholdt en god Forbindelse med Hjemmet gennem Brevveksling og havde truffen min Broder Thorvald i South Shields sidste Gang, jeg var der. Han var da Kok i Skonnerten *Diana* af Troense, og vi havde et Par gode Aftener sammen, naar han var færdig med sit Arbejde.

Fra Liverpool havde jeg skreven hjem, at jeg agtede at rejse til Østkysten, men fortiet, at jeg vilde fortsætte til Danmark. Min Fader paastod senere, at han havde anet, at det var min Hensigt.

Naa, jeg mødte op i Troense iført Overfrakke, Hat og et flot Overskæg, alt lagt til siden jeg rejste ud. Jeg talte et rent norsk Sprog; havde ikke nogensinde vildet give det Udseende af at have glemt Modersmaalet, men kunde med min bedste Villie ikke slippe den norske Dialekt i en Samtale. Dette skulde vel nærmest have været en Blottelse overfor Fader ialfald. Mens jeg stod og talte med en Bekendt, kom Fader forbi med Posten – han var Postbud.

»Goddag Sørensen,« hilste jeg. Han besvarede Hilsenen, men fortsatte i fuld Fart, indtil den anden Mand tilraabte ham: »Kan du da ikke hilse ordentlig paa din Søn?« Far kom saa tilbage og erkyndigede sig om, at det havde da sin Rigtighed. Han opfordrede mig til i Forbifarten at gaa ind til hans Søster og prøve, om hun kunde kende mig, før hun fik Underretning om min Hjemkomst.

Hos min kære Tante forespurgte jeg, om det var der, at der var et Værelse til Leje. »Ja, hvis du har Brug for et Værelse, kan du godt faa et her, men det bliver nok ikke nødvendigt. Velkommen hjem, Christian,« lød Svaret.

Min Moder traf jeg udenfor Hjemmet. Jeg spurgte, om jeg kunde købe et Frimærke, og fulgte efter hende ind i Køkkenet, hvor min Søster stod beskæftiget ved Komfuret. Skønt Moder havde ytret, at Døren skulde staa aaben, lukkede jeg den bag mig for ikke at have lys Baggrund, og da Moder kom med Frimærket, beklagede jeg, at jeg havde gjort hende Ulejlighed, da jeg egentlig ikke havde Brug for det. Hun spurgte mig i en skarp Tone, om hvad der var Meningen, idet hun troede, at det var en, der vilde drive Spas med hende – og det var det jo. Jeg kunde ikke tilbageholde et Smil – og



Laurits Christian Sørensen (født 1844) og hustru Laura Helene (født 1848). De blev gift i 1875. Deres ældste søn var beretteren Christian L. Sørensen. Faderen er fotograferet i sin postuniform. (Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv).

saa var jeg genkendt af min Søster. De to Brødre kom til, og der blev Jubel.

Glæden var stor og gensidig. Mangen Hjemkomst har jeg haft baade før og efter den Gang, al Tid en hjertelig Velkomst. Flere gange var der fuldt saa megen Grund til Glæde og Taknemmelighed mod Forsynet, men ingen var der, som i Mindet overstraalet denne.

Naar jeg har dvælet saa meget ved dette Minde og ofret det saa megen Omtale, kunde en eller anden maaske tænke: Hvad har dette med Søfart at gøre. Dertil vil jeg svare, at det har uendelig meget med Søfart at gøre, har al Tid haft det og vil vedblive at have det, thi: »Man drager ud for hjem at naa, thi der er bedst derhjemme.»

Den 12. December 1901 anmeldte jeg Hjemkomst paa Mønstringskontoret og blev indmeldt paa Navigationsskolen. Begyndte paa Skole den 3. Januar 1902, tog første og anden Afdeling i Løbet af Aaret og afsluttede den 4. December samme Aar.

Jeg havde intet Besvær med at tilegne mig de nødvendige Kundskaber, men satte ogsaa ind med god Villie og passede mine Sager – og opnaaede ogsaa at faa en helt god Karakter. Gode og behagelige Lærere var der paa Skolen.

Umiddelbart før min sidste Eksamen fejrede Forstander A. O.

Tuxen 50 Aars Jubilæum som Forstander for Svendborg Navigationsskole, som han forøvrigt ogsaa var Grundlægger af. I den Anledning blev han paa Jubilæumsdagen fejret af Byen ved en Fest i Borgerforeningen. Holdt senere en Fest for Lærere og Elever paa Skolen. Han, som ved 25 Aars Jubilæet var udnævnt til Ridder af Dannebrog, fik nu tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Som sig hør og bør, var han i Audiens hos Kong Christian IX og førte en utvungen Samtale med Kongen. Kongen bemærkede i Samtalens Løb, at Tuxens Børn, hvoraf han kendte flere, var kommen godt i Vej. »Det er Deres Majestæts ogsaa«, svarede Forstanderen. Kongen lo hjerteligt og indrømmede Rigtigheden. Javist, en Datter var Kejserinde af Rusland, en anden Dronning af England og Kejserinde af Indien, en Søn Konge af Grækenland.

Forstander Tuxen havde i sin Tid rejst rundt i Danmark og holdt Foredrag om Brug af Raketredningsapparatet til Redning af Skibbrudne. For at erindre herom og samtidig give Eleverne en praktisk Undervisning i dette Skolefag, blev der kort før Jubilæet foretaget en Opvisning ved Svendborg Havn.

Anden Afdelings Elever om Bord i en Skonnertbrig ved Ring Andersens Værft agerede Skibbrudne og udsendte Nødsignaler, saavel Flag- som Lydsignaler. De øvrige Elever under Ledelse af Lærerne kom til Stede med Redningsapparaterne, og en realistisk Øvelse blev meget fint gennemført, kun Raketten manglede, men den blev markeret ved et Kanonslag. Raketlinen havde vi i Forvejen ført med os om Bord. Det var saa godt udført, at der var enkelte af de mange Tilskuere, som paastod, at de havde set Raketten med vedhængende Line blive udskudt.

Efter at være færdig med Navigationsskolen og i Besiddelse af Styrmandsbevis, som jeg i Modsætning til de fleste af mine Skolekammerater kunde faa straks, da jeg havde betydelig mere Sejltid end paakrævet, besluttede jeg mig til at søge Optagelse paa Reserverløjtnantskolen for paa den Maade at faa aftjent Værnepligten. Rejste ind til København og indleverede mine Papirer i Marine-ministeriet, blev antaget og begyndte paa Skolen den 2. Januar 1903.

Det var betydeligt strængere at være med her, end det havde været paa Navigationsskolen. En utrolig Masse Teori skulde man have proppet i Hovedet i Løbet af de 10 Uger før første Prøve. De praktiske Øvelser voldte ikke saa megen Anstrengelse, skønt vi blev halet godt igennem der ogsaa. Jeg fandt mig imidlertid snart godt til Rette og syntes selv, at jeg nok kunde følge med Kammeraterne. Jeg havde den Fornøjelse, at Skolens Forstander, Premierløjtnant Malthe Brun, udtalte sig meget anerkendende om Stilen i mine Rapporter og roste mig for Orden i Skriftlige Opgaver.

En Premierløjtnant Saaby var Lærer i Kanonteori. Han var meget fornøjelig, lidet militærisk, men en stor Dygtighed blev der sagt. Hvor kunde han paa en gemytlig, men bidende Maade spotte



Svendborg Navigationsskoles bygning, indviet 1865 på Færgevej. A. O. Tuxen ledede skolen fra grundlæggelsen i 1852 og helt til 1902. (Svendborg Lokalhistoriske Arkiv).

den, der ikke kunde sit Kram. Det var en Fornøjelse, undtagen for den arme Synder, som var Skive for hans Vittigheder.

Anderledes var Premierløjtnant Jørgensen, der havde Torpedo- og Søminelære som Fag. Naar han holdt Forelæsning, kunde han næsten dysse os i Søvn. Underofficerene, som havde de forskellige praktiske Øvelser med os, var flinke mod os og gjorde deres Bedste for at faa et Elitehold ud af os, men rystede ofte bedrøvede paa Hovedet. Jeg tror dog ikke, at de ansaa os for saa ringe, som de vilde give det Udseende af, og vi paa vor Side tabte ikke Humøret af den Grund.

Efter at jeg havde været inde i 4 Uger, kom en gammel Brokskade frem, og jeg blev saa kasseret som ubrugelig til Krigstjeneste, da jeg ikke vilde lade mig operere. Jeg vilde jo bare aftjene Værnepligten hurtigst muligt og mente, at jeg havde faaet et godt Resultat. Blev hjemsendt den 7. Februar 1903.

Den 3. Marts samme Aar tog jeg Hyre med Skonnertbriggen *Christine* af Rudkøbing, Captajn Rasch. Den laa i Laurvik.¹ *Christine* var paa den Tid vistnok den største tomastede Skonnertbrig under dansk Flag, tyskbygget og mindre godt vedligeholdet. Den er det daarligste Skib, som jeg har sejlet med. Den lækkede en Del og naar det var daarligt Vejr og Bidevindsejls, maatte vi tage Vinden agterind og have begge Pumper i Gang hveranden Vagt. For ikke at løbe for langt, mens dette stod paa, firede vi de fleste Sejl, saa det

¹ Larvik er en norsk havneby lidt vest for Oslofjorden.

var helt bedrøveligt med vor Krydsning, da den tillige var daarlig Sejler.

Captajn Rasch havde ført den i to Aar og havde i den Tid ikke kundet indtjene til væsentlige Forbedringer. Sejlmageren i Laurvik fortalte, at den tidligere Fører til ham havde udtalt, fire Aar før han kvitterede *Christine*, at der trængtes til et nyt Storsejl – det var ikke anskaffet endnu seks Aar senere.

Skibet sejlede mest mellem Laurvik og Englands Østkyst, kom sjældent til Danmark. Havde 7 Mands Besætning ialt, Mandskabet var Nordmænd.

Captajnen havde i sin Tid været Sejlmagermester paa Thurø og mente, at han havde syet nok i sin Tid. Det Arbejde overlod han helt til mig og var glad for, at jeg kunde bruge en Naal, men mange gode og nyttige Vink gav han mig med Henblik paa dette Arbejde. Jeg tror nok, at jeg, da jeg forlod *Christine*, var saa god en Reparator, som man kunde blive uden at have arbejdet paa Sejlloft. Det blev da ogsaa en af mine kæreste Sysler, baade mens jeg var Styrmand, og da jeg senere blev Fører. Fra den Tid, jeg var i *Christine*, blev der aldrig sendt noget Sejl i Land for Reparation, saalænge jeg sejlede i Rederiskibe. *Christine* gik fra Laurvik til Chatham med skaaren Last² og tilbage med Kul fra Østkysthavn til Sandefjord.³

En af de sidste Dage, vi laa i Chatham, kom jeg hen mod Aften paa Dækket og saa, at en af vore Folk stod inde i Mudderet paa Flodbreden og parlamenterede med et Pigebarn, som laa der. Flodtiden var begyndt, og inden længe vilde Vandet naa op til hende. Han kunde ikke faa hende til at forlade sit bløde, men noget fugtige Leje, og vi kunde ikke lade hende ligge der og drukne.

Min første Tanke var at kaste en Ende ind til dem og saa hale hende om Bord, men vi havde netop spulet, og hun havde saa meget Dynd paa sig, som overhovedet kunde hænge ved. Tog saa Søstøvlerne paa og vadede derud. Men hverken mine venskabelige Henstillinger eller Trusler om, hvad vi vilde gøre ved hende, hvis hun ikke flyttede sig, havde ringeste Virkning.

Hun var selvfølgelig hønefuld, men mundrap. Hun bad os passe vore Sager og lade hende om sine, hun laa vel ikke i Vejen for os, og vi turde bare understaa os i at røre hende. Hun tog paa Vej, saa min Makker ikke turde røre ved hende, og ene kunde jeg ikke løfte hende uden at synke i til Knæene, men saa sendte jeg en Mand op i Byen for at finde en Politibetjent. Hurtigt kom der en Betjent medførende en Trækvogn. Betjenten stod og trippede lidt, han havde ikke Lyst til at komme ud til os og spurgte, om vi ikke kunde faa hende ind.

»Tag saa fat, nu tør du vel«, sagde jeg til Makkeren, og saa slæbte vi hende gennem Dyndet ind og fik ved forenede Anstrængelser anbragt hende paa Trækvognen. Betjenten spændte for, men idet han vilde køre, stak hun et Ben i det ene Hjul. Jeg maatte saa hjæl-

2. Trælast i form af brædder, planker og lignende.

3. Chatham ligger på sydsiden af indsejlingen til Themsen; Sandefjord lidt vest for munden af Oslofjorden.

4. Bjælker, først og fremmest brugt til understøttelse i minegange.



Christine i svensk trælsthavn. Skonnertbriggen var på 275 BRT og bygget i 1873. Dens reder var H. R. W. Nielsen i Rudkøbing. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

pe ham at holde fat paa hende, mens det i fuldt Løb gik mod Politistationen, snart fulgt af 30-40 Gadedrenge. Sikken et Optog!

Porten til Stationens Gaard svang aaben, saa at vi uden at sagtne Fart drejede ind i Gaarden. Inspektøren kom straks til Stede og fik en Forklaring af mig. »Ladyen« erklærede, at det var Løgn fra Ende til anden: det var os, der havde forulæmpet hende, og mere i den Retning. »Her er Syn for Sagn«, mente Inspektøren og lod mig vide, at hvis vi ikke var afsejlet, naar Sagen skulde for retten, vilde jeg blive tilkaldt som Vidne. Vi sejlede imidlertid næste Dag.

I Sandefjord skiftede vi Mandskab. Captainen vilde have dansk Besætning, skønt der ingen Grund var til at være utilfreds med de Nordmænd, der var om Bord. Blandt den ny Besætning var min Broder Thorvald. Han blev mønstret som Letmatros og var den bedste af dem; de andre var ogsaa gode Folk, men med mindre Fartstid.

Det meste af Rumlasten indtoges gennem Sideport. En lille Tømmerflaade lagdes ud for Porten til at staa paa, Propsene⁴ kom ud flydende i Vandet omspændt af sammenkædede Tømmerstokke. Jeg havde Plads paa Flaaden, hvor jeg ved Brug af Baadshage og Tømmerhage halede Propsene hen til og op paa Flaaden og derefter stak dem ind gennem Sideporten. Samtidig talte jeg dem.

En Dag, da der var et kort Ophold, prøvede jeg et Stød med Lommekniven. Stødet var fast, man da jeg stødte Kniven mod Midten af en Planke, røg ikke alene Bladet men Halvdelen af Skaftet

ind. »Slaa en Blyplade over«, sagde Captajnen. Da Sideporten skulde lukkes, bad Captajnen mig om at kalfatre den. Jeg mente, at det var bedre at lade en Tømmermand om det. »De har saamænd aldrig kundet faa den Port tæt, saa De kan sikkert gøre det lige saa godt.« Jeg kalfatrede den, men om den blev tæt, stod hen i det Uvisse.

Denne Ladning blev lastet i Helgeraa nær Langersund og lossedes i South Alloa.¹

Der er ingen Dock i South Alloa. Skibene sank i Dynd indtil Lastemærkerne, naar det var Lavvande, og ofte kneb det med at faa dem til at slippe fri af det Leje, de havde dannet, naar Vandet igen steg. Der forsøgte saa med ved haard Pumpning at fremkalde saa megen Vibration i Skibet, at det kunde ryste sig fri. Al Tid kom det løs med et Sæt, og den ene Ende et Øjeblik før den anden. Det rev haardt i Fortøjningerne, inden Skibet kom til Ro.

Fra Leithfjorden lastedes Kul for Nakskov. Da vi ved Afsejlingen fra Firth of Forth gik under Sejl, og jeg havde varskoet »Sæt fast!«, gav Captajnen Ordre til at strække Overmærsejl bedre. Vi fik som Følge heraf baade Fald og Mantel i hovedet. Ingen kom til Skade – undtagen vel Over-Mærseraa, men det blev først senere opdaget. Vi fik bændslet Stumperne sammen og sat Mærsejlet igen uden altfor haard Strækning.

En Eftermiddag ved 5 Tiden, da Skagen var passeret, purrede Captajnen mig, for at jeg skulde komme op og se paa Vejret. Vi sejlede for en rum Vestenvind, førte fulde Sejl, og der var moderat og aftagende Brise, men Himlen saa ret truende ud, og Barometret faldt stærkt. Frivagten blev purret og de lette Sejl bjerget. Det vedblev at flove, og alle undtagen Rorsmanden gik for at skaffe i en Fart. Et Par Huller i Storsejlet skulde lappes, før Uvejret brød løs. »Har vi da mere Sejldug?« spurgte jeg. »Vi har en gammel Kaffesæk, spring efter den en Mand«, sang Captajnen, og det havde han.

Vi var lige netop begyndt med Lappearbejdet, da Uvejret kom som ud af en Sæk fra Øst eller Sydøst. Ved første Pust sprang Klappløberen i Knækstagesejlskøde. Skinkel og Blok slog to Duge ud af Undermærsejl og derefter flere Tørner omkring Fokkeraaen. Captajnen og en Mand kunde ikke faa Sejlet helt ned, fordi Skødet var uklar. Jeg gav de andre, som var ved Storsejlet, Ordre til at holde godt fast paa dette Sejl, løb selv op paa Fokkeraaen og fik klaret Skødet, men Stagesejlet var allerede pisket itu.

Saa hørtes Smeldet af et andet Sejl. Det var Storsejlet, som havde taget Magten fra sine Vogtere, og der blev kun Laser og Lig tilbage. Omtrent samtidig røg Store-Stagesejl.

Vi laa for Styrbords Halse og pegede ialtfald fra Land. Captajnen gav nu Ordre til at bjerge Overmærsejl, som var ubeskadiget. »Men vil De og to Mand være klar i Mærset, naar Sejlet bliver firet, saa at det ikke slaar itu for os ogsaa.«

»Saa skal jeg have Thorvald med.« Han var til Rors, men Cap-

¹ Langesund er et ladested ved indsejlingen til Langesunds-fjorden lidt vest for Oslofjorden; South Alloa en skotsk by inderst i Firth of Forth.

tajnen løste ham af. Vi stod klar i Mærset, Sejlet blev nedfired, og inden det var helt nede, var jeg paa Raaen, men kunde ikke finde Fodperten med Fødderne. Bælgmørkt var det, og der hang jeg og trampede i Luften, jeg fik omsider Støtte for Fødderne paa Undermærssaa. Saa var der noget, der stødte mig i Ryggen, det var bare Nokken af Merseraaen, som var knækket af lige udenfor Nokkebændslet og nu hang og dinglede i Toplent og Brase med den ene Ende af Perten i Tilgift. Ikke saa underligt, at jeg ikke kunde finde Perten. Vi fik saa Midten af Sejlet fanget op i Hanefoden og skulde saa tage Læ Nokke først. Saa, der sprang Klyverskødet – og Captajnen ved Roret. Jeg sprang ud i Stængebardunerne og lod mig rutsche ned. Men en Ungmand havde været klar over, hvad der skulde gøres, og kastet Faldet løs, han og Kammeraterne havde Sejlet nedhalet med det samme. Spryd og Klyverbom arbejdede, som om de skulde knække, og en voldsom Søgang havde vi allerede.

Jeg rev Olietøjet af, og idet jeg gik ud for at surre det løse Sejl til Klyverbardunen, sagde jeg til de tre Mand, som stod ved Nedhæleren: »I bliver inde og lader mig om dette.« Paa Trods heraf fulgte en Ungmand efter mig, en forhenværende Slagterlærling. »Hvad vil du? Hørte du ikke, hvad jeg sagde?« »Det manglede bare, at De skulde gaa ud og gøre det Sejl fast ene, mens vi andre ser til. Jeg gaar med.« »Saa hold dig godt fast og lad være med at springe op, hvis den sætter under.«

Vi fik Klyveren gjort rigtig fast paa Bommen, saa op og fortsatte med Merssejlet, som Thorvald og hans Makker havde klaret Lænokken af imens. Luv Nokke maatte vi gøre fast liggende ovenpaa Raaen – ikke særlig bekvemt. Mens det stod paa, revnede Fokken fra Oven til Underlig paa 3 Steder.

Saa snart jeg kom paa Dækket, lød Captajnen Ordre: »Giv Fokken op!« Jeg foer hen til ham, som endnu stod ved Roret: »Lad dog Fokken blive staaende, for den trækker jo dog med, selv om den er revnet, og det Øjeblik, jeg slækker paa Halsen, er den blæst ud af Liget med det samme.« »Vinden er trukken saa Sydlig, at vi driver klar af Landet. Giv den op! Giv den op!«

Som forudset blev der kun Liget at give op samt enkelte vedhængende Smaalaser, det kunde Mandskabet gøre fast uden min Hjælp. Nu laa vi altsaa for et havareret Undermærsssejl og Forestængestagsejl. Roret blev sat fast, andet Store-Stagsejl og et gammelt spidst Storsejl halet op af Sejlkøjen og skiftet ud for de sønderlidte. Nu skulde Store-Peakfald og Blokke gives ned og Store Kofaldsblok skiftes op i øverste Peakfaldsbolt.

Thorvald og jeg gik tilvejs, et Par af de andre skulde saa tage mod Peakfaldet, skyde det op paa Vandfadene og surre det der. Skibet arbejdede haardt i Søen, mørkt var det og blæste, saa syv gamle Kællinger ikke kunde holde et Kasteskaft. Skulde jeg sige noget til Thorvald, som stod i Vantet lige under Salingen, maatte jeg lægge

mig i Salingen og raabe saa højt, jeg kunde, for at han kunde faa fat i det. Da vi kom ned, laa hele Peakfaldet inclusive Blokke i Skvalpevandet, var uklar baade her og der og umuligt at klare uden Dagslys. Slagterdrengen var med til at hjælpe Captajnen at skifte Stagesejlet, ellers var der nok passet bedre paa.

Vi fik de to Sejl slaaet under, og saa kunde vi gaa i Gang med begge Pumper, til vi fik slingrelæns. Jeg og min Vagt fortsatte saa Pumpningen fra Klokken 3-4 til om Morgenen – hvert Øjeblik det velsignede Peakfald og alle de andre løse Ender om Benene og blev ven reven bort fra Pumpen og havnede i Dækket. Det er ikke saa let at beskrive saadan Situation. Den skal opleves for rigtig at kunde »nydes.« Da det dagedes, fik vi klaret Enderne af Dækket. Stormen var aftagende, og vi fik Frivagt om Formiddagen.

Da vi kom paa Dækket om Middagen, havde vi Kending af Norge. Jeg fik surret Brase, Toplent og Pert paa Overmærseraa, det havde bare været surret til en Bardun om Natten. Vi fik sat Storsejl, Store-Stagejil og Klyver; en Stagfok og Knækstagejil slaaet under. Vinden trak sig Nord for Vest, og vi kunde styre Kurs samme Eftermiddag. Næste Dag en frisk Brise. Vi var igen Skagen inde og satte fulde Sejl undtagen Bramsejl (Skøde-Skivgat manglede), og Gaffeltopsejl kunde jo heller ikke føres. Kom saa ganske pænt til Nakskov, og syntes vi alle, at vi havde haft nok af *Christine*. Vi sagde op og blev afmønstret, inden der blev losset. Afmønstrede 3. August 1903.

Efter Afmønstringen fik den øvrige Besætning at vide, at Thorvald og jeg var Brødre. De mente ganske vist, at de, mens vi var i Norge, havde forstaaet paa Stuverne, at dette var Tilfældet. Men da de en Dag havde hørt mig sige til Thorvald, da jeg satte ham i Arbejde, at hvis han kunde gøre det pænt (det var noget Skibsmandsarbejde), saa skulde han faa min Søster (et gængs Udtryk), saa var de da klar over, at vi kunde ikke være Brødre. De forsøgte saa at fritte Thorvald ud, spurgte ikke direkte, men: »Du maa da kende Styrmanden godt, siden du siger »du« til ham.« »Ja, vi er fra Troense begge og har kendt hinanden, fra vi var Børn.«

Christine forliste i Nordsøen, jeg tror det var følgende Vinter. Alle blev reddet.

Captajn Rasch førte senere tremastet Skonnert *Agathe* af Rudkøbing, og jeg havde Fornøjelsen at hilse paa ham flere Gange ca. 30 Aar senere, men da var han forlængst »retired.«

7 · Førstestyrmand paa Bark *Embla* 1903-1904

Efter Hjemkomsten fra *Christine* skrev jeg til en Forhyringsagent i Hamborg og blev gennem ham forhyret med Bark *Embla* af Nordby, Fanø. Det var betydet mig, at jeg skulde være klar til at møde med kort Varsel. Desuagtet varede det en Maaned, inden jeg fik Rejseordre. Jeg erfarede, at Grunden var, at 2. Styrmand var antaget for at laste Skibet, da han var 30 Kroner pr. Maaned billigere end jeg. Den 28. September 1903 mønstrede jeg som 1. Styrmand, 100 Kroner pr. Maaned. Thorvald havde faaet Hyre med samme Skib, da ogsaa han led af Udlængsel.

Skibet var Træskib bygget paa Fanø, lastede ca. 500 Tons. Captajn Horsebøll havde været 1. Styrmand her ombord, men skulde nu være Fører en Rundrejse, mens den tidligere Fører, Captajn Morten Jeppesen, havde Ferie. Dette havde foranlediget Captajn Jeppesen til at garantere Skibets Lasteevne 25 Tons højere, end den tidligere havde været opgivet til, og Afskiberen havde benyttet sig af denne Garanti i fuldt Maal, hvilket selvfølgelig ikke skal lægges ham til Last. Ladningen bestod af Stykgods bestemt for Rio de Janeiro. Besætningen var ialt 10 Mand, deriblandt Tømmermand. Anden Styrmand, Rønnow Jensen, var ikke helt Sejlskibsmænd, men en god Sømand og en god og munter Kammerat. Han spurgte mig, om jeg vilde holde Tally' under Losningen, da han havde talt Ladningen under Lastningen.

»Venter De maaske, at jeg skal gaa i Lastrummet?«

»Det gør jeg selvfølgelig ikke. Men hvordan saa, hvis Deres og min Tally ikke stemmer?«

»Jeg plejer at faa min Tally til at passe. De vil vel paastaa det samme for Deres Vedkommende. Det vil være umuligt at paavise, hvem af os der har Skylden i en eventuel Forskel, saa det maa blive Rederiets Sag at klare det, naar det holder en Mand til at forestaa Lastning og en anden til Losningen. Vær De bare ganske rolig i den Henseende.«

Det blev han ogsaa, men indrømmede, at han nogle Gange havde været lidt træt efter foregaaende Aftens Begivenheder, mens Lastningen stod paa. Han havde haft det morsomt i Hamborg, men var endnu lidt »træt«, da vi gjorde søklar. Vi havde hvert sit Kammer. Afsejlingen fra Hamborg fandt Sted, to Dage efter jeg kom om Bord. Vi blev bugseret Elben ud og var godt søklar, da vi kvitterede Lods og Bugserbaad. Skønt *Embla* var en god Sejler, tog det os

1. Regnskab, optælling.

tre Uger at komme gennem Nordsøen og Kanalen, da det stadig stod med Vestlig Kuling og Storm.

Vi fik med det samme at føle, at *Embla* var overlastet: den sølede i Vand, saa at man blev gennemblødt omtrent hver Vagt. Det løbende Gods var gammelt, og ej sjældent halede vi Fald, Givtove og Gordiner over, saa at Sejlene maatte bjerges uden Hjælp af Gordiner og for Bramsejlens vedkommende undertiden kun opgivet i Luv Givtov, fordi det Læ Givtov knækkede. I dette Tilfælde var jeg altid selv med tilvejs, da der skulde en Mand paa Lænokken af Overmærseraa for at overhale Bramskødet, og dette er en udsat Post, hvis ikke de, som er paa Bramraaen, fanger Sejlet hurtigt og sikkert ind. Naar man saa kom ned igen, var de løse Ender, som laa paa Dækket, som Regel snoet over Reservespirene, som laa surret paa Skandækket. Flere Gange maatte vi løsne Surringerne for at klare op. Det var ikke Vejr til at tage nyt Tovværk paa Dækket, saa længe det kunde undgaas, saa vi nøjedes med at stikke begge Parter sammen, efter at de var skaaren ud af Vejviserne, og snart maatte vi hente de fleste af vore løbende Ender oppe i Vantet, da de ikke kunde naa ned til Naglebænken. Pumpes skulde der ogsaa. Der var sat ny Pumper ind i Hamborg; det var de saakaldte Svendborg Pumper, som gav godt med Vand og arbejdede temmeligt let.

En Middag, da jeg blev purret, sagde Captajnen, at der var noget galt med den ene Pumpe, den vilde ikke give Vand og maatte være uklar. Om jeg, som kendte disse Pumper, vilde se, om jeg kunde finde ud af, hvad der var i Vejen. Jeg svarede, at de ikke kunde blive uklar paa anden Maade, end hvis der kom en lille Pind eller anden Genstand i Hjerteklappen, og da hele Mekanismen laa tæt paa hinanden i og over Dækshøjde, var det saa aabenbart, at enhver kunde se det og rette Fejlen.

Efter at have overbevist mig om, at selve Pumpen var i Orden, men ikke kunde give Vand, udtalte jeg, at der nok ikke var andet i Vejen, end at Pumperøret var falden af, og saa skulde der være meget Vand i Skibet, før Pumpen vilde give Vand. Captajnen fandt, at det var Taabelig Snak, og blev noget stødt, da jeg fastholdt min Paastand, som dog viste sig at være rigtig, da vi kom til Rio de Janeiro, hvor begge Pumper toges op, og vi sikrede os mod Genta-gelser.

Det var i det hele taget en træls Tid, mens vi laa her og krydsede os Vestefter. Kosten var og blev aldrig særlig flot, tværtimod. Mandskabet blev efterhaanden helt udkørt paa en Undtagelse nær: Thorvald holdt sit gode Humør, ham behøvede jeg ikke at lede efter, naar det gjaldt at overvinde Besværlighederne.

I over en Uge havde jeg kun et Sæt tørt Undertøj. Det tog jeg paa, naar jeg gik til Køjs; trak saa i vaadt, naar jeg igen skulde have Vagt. Det fik dog Ende, uden at nogen blev syge eller kom til Skade.

Saa snart vi havde passeret Oussant,² blev Vejret bedre. Vi fik udbedret Skaderne paa den løbende Rig, iskaaren nyt, hvor det var paakrævet, men vedblev dog at have byget Vejr omtrent hele Udreisen – ja, selv Passaterne var drilagtige: Nordøst Passaten var nærmest Sydøst Passat.

Vi ankom til Rio de Janeiro³ med 79 Dages Rejse fra Hamborg. Samme Dag ankom der to Brigger *Sophie* og *Anna Mathias*, begge fra Hamborg, den første med 82 Dages Rejse, den anden med 45 Dage.

Da Captajnen tog i Land for Klarering, gav han mig Ordre til at rigge begge Røjlærer ned, og vi gik straks i Gang med dette Arbejde. Opdagede at Fore-Røjlestang var knækket ved Bramgodset, fik med stor Forsigtighed Raen paa Dæk og tog saa Bramraa og Stag ned ogsaa. Captajnen blev noget forundret, da han kom om Bord, og troede først, at jeg havde misforstaaet Ordren. Da vi havde Reservespir og Tømmermand om Bord, kom vi let og smertefrit over den Sag.

Losningen foregik i Lægtere, da der den Gang ikke var Kajplads. Vi var tre Tallymænd, én for Lægterkompagniet, én for Toldvæsenet og jeg for Skibet. Toldmanden sad omtrent hele Tiden og sov under Solsejlet paa Halvdækket, skrev saa en Gang imellem af efter vore Tallybøger. Tallyen passede med Ladebog og Konossement,⁴ men alligevel meddeltes det Captajnen fra Toldvæsenet, at der manglede 11 Kollu. Captajnens Henvisning til Kvitteringer fra Lægterkompagniet, som samstemmende med Konossement, var frugtesløse. Først da han (ugerne) pungede ud med de uundgaelige Drikkepenge, blev de paastaaede Kollu fundne. Vi lossede helt ud uden at tage Stivning,⁵ Captajnen antog, at det var første Gang, dette var forsøgt med *Embla*.

Afsejlede fra Rio de Janeiro til Barbados for Ordre, og derfra til Martinique, Port Robert, hvor vi lastede Sukker for Nantes.⁶ *Embla* laa til Ankers ud for den stedlige Sukkerfabrik; Ladningen, som var i store Fustager paa ca. 1 Ton Bruttovægt, førtes dels til os i Lægtere fra denne Fabrik, dels kom den i Smaafartøjer ad Søvejen fra andre Fabrikker. Mandskabet hev Ladningen om Bord, Stuvener udførte Arbejdet i Rummet. Det hændte, at en Fustage gik i Stykker en Gang imellem; der blev saa sendt Bud efter Bødkeren til at reparere Fustagen og Sukker til at fylde op med for det spildte. Ved disse Lejligheder reddede Mandskabet sig en hel Sæk Sukker, saa paa Hjemreisen klarede de sig fint med Sukkerrationen.

En Søndag Eftermiddag, da Mandskabet lavede Sjøv paa Dækket, bemærkede jeg, at Thorvald ikke deltog. Da det ellers al Tid var ham, som var i Forhaanden, ogsaa naar det gjaldt Narrestreger (hans Landlov var midlertid stoppet paa Grund af en mindre Forseelse), anede jeg, at han havde givet sig selv Landlov for at komme ind og hilse paa Marie – en Kreolerpige, hvis Familie boede tæt ved vor Ankerplads paa en Skrænt. Jeg gav Ordre til at pumpe læns, og

2. En ø ud for spidsen af Bretagne.

3. Brasiliens hovedstad.

4. Konossement er en skibsførers skriftlige erklæring om at have modtaget bestemt gods, som han har forpligtet sig til at levere på bestemmelsesstedet til indehaveren af dokumentet.

5. Stivning.

6. Barbados og Martinique er øer i Vestindien; Martinique er fransk og med havnebyen Port Robert; Nantes er en havn i det vestlige Frankrig.

da Thorvald ikke mødte og ikke var at finde om Bord, tog jeg i Land for at opsøge ham. Jeg landede et Stykke fra, hvor Kreolerfamilien boede, men var alligevel opdaget deroppe fra, saa da jeg indfandt mig, kunde de med Sandhed paastaa, at han var ikke der. Jeg fik selv Øje paa, at nu var han paa Vej om Bord. Han havde taget en Træballie, klædt sig af og lagt Tøjet i Ballien, stukken en Sejsing i den til at fire den ned i – svømmede saa ind bugserende Ballien efter sig ved Hjælp af Sejsingen.

Selvfølgelig fik han en ordentlig Forelæsning, da jeg kom om Bord, og han kunde godt havet sparet sig baade denne og Svømmeturen, da jeg havde bestemt, at han skulde have haft Landlov netop den Dag; men det anede han ikke. Og nu havde han haft Lejlighed til at spille mig et Puds, hvilket sikkert har moret ham. Det morede forresten ogsaa mig, selv om jeg ikke fremhævede det i nævnte Formaningstale.

Jeg var i det hele taget stolt af min Broder, skønt jeg alligevel var strængere overfor ham og forlangte mere af ham end af nogen anden. Jeg havde ham paa min Vagt, saa der var rig Lejlighed til at holde ham »til Vinden.«

Som tidligere nævnt, behøvede jeg aldrig at lede efter ham, naar der var noget alvorligt paa Færde, ejheller at drive paa ham i Arbejdet, og han udførte sit Arbejde saa godt som nogen. Jeg vilde nu helst have, at han skulde være endda bedre. Han var al Tid oplagt til Spilopper og Narrestreger, og her var det, at jeg ofte maatte holde Øje med ham og bremse ham noget op. Naar saa han fik læst og paaskrevet, stod han i Retstilling, var yderst høflig, tiltalte mig saa med »De«, saa længe det stod paa.

Da vi en Gang mange Aar senere traf hinanden i Neufahrwasser⁷ (han som Førstestyrmand i en af Pacifiks Dampere), sagde han med Henblik paa disse Dage i *Embla*: »Du har været en Satan overfor mig, Bror, men jeg takker dig derfor, for jeg fik lært noget, som jeg har faaet god Brug for senere.« Maaske den største, mest velmente Kompliment, jeg nogensinde har faaet, jeg var ialfald meget glad for den.

Paa Tilbagereisen til Europa – vistnok helt fra Rio de Janeiro – var vi paa min Vagt kun tre Mand, da en af Mandskabet var afmønstret paa Grund af Sygdom. Vi klarede os fint alligevel, da de to Letmatroser, som jeg havde paa Vagt, var rigtig flinke og satte en Stolthed i, at vi klarede os uden nogensinde at kalde den anden Vagt til Assistance. Hvis et Bramsejl skulde bjerges, halede vi et Par Stagejl ned, mens mit Mandskab gjorde Sejlet fast, jeg tog selv Roret imens. Det hændte en Nat under en Byge, at Captajnen kom paa Dækket og fandt Thorvald klar ved Fore Røjlfald, mens jeg stod ved Store Røjlfald og netop raabte til Rormanden, om han kunde styre ene. Skibet løb mindst 11 Knob.

Captajnen bebrejdede mig, at jeg ikke purrede ham, naar der

7. Udhavn ved Danzig.

kom Byger; det skulde jeg gøre herefter. Jeg svarede, at hvis jeg skulde have purret ham hver Gang, der kom en Byge paa Udrejsen, saa havde han aldrig faaet Søvn. Vi havde paa min Vagt altid kun- det klare os selv og aldrig mistet et Sejl. Han havde ikke tænkt over, at det var forkert, at der var 4 Mand paa 2. Styrmands Vagt, da han, Captajnen, jo var paa Dæk paa 2. Styrmands Vagt, naar det stod med uroligt Vejr – om jeg ikke vilde have en Mand flyttet over til min Vagt? Dette afslog jeg; fik saa igen Paalæg om, at kalde ham, naar det saa ud til Byger.

Det gjorde jeg kun en Gang, da jeg saa en Sky i Horisonten. Der blev ingen Byge af den, hvad jeg godt var klar over i Forvejen. Efter han havde gaaet oppe en Times Tid, sagde han, at jeg kunde bare holde af for Vinden, hvis der kom Byger. En Manøvre, som jeg al Tid brugte, naar der var Plads nok, indtil vi havde reduceret Sejlføringen. I Modsætning havde Captajnen i Begyndelsen af Rej- sen holdt tæt til Vinden med tildels levende Sejl, hvorved man løber den Risiko at slaa Sejl itu; maaske ogsaa at gaa over Stag, om Vin- den skraller, og forhøjer derved Risikoen for at miste Sejl. Senere brugte han min Metode. Vi fik saa atter Lov til at passe os selv.

Iøvrigt foregik Rejsen meget bekvemt uden nævneværdige Begi- venheder – kun at Kostforholdene blev endnu ringere. Da vort Bestik fra foregaaende Dags Observationer viste, at vi skulde være i Nærheden af vort Bestemmelsessted Klokken 4 Morgen, beslut- tede Captajnen sig til, at vi dér skulde afvente en Lods, skønt vi ikke havde haft Fyrkending. Vinden var Vestlig med jævn pæn Brise og fint og sigtbart Vejr. Alle lette Sejl gjordes fast, Storsejl ligesaa, og saa drejede vi til Vinden.

Netop da der skulde purre Klokken 7.20, fik jeg øje paa en Lodsbaad, som krydsede ud mod os; holdt ind mod den. Da Lod- sen kom om Bord, sagde han, at om *Embla* kunde løbe rigtig godt, saa var der Mulighed for, at vi kunde komme ind med første Højvande. Vi fik i en Fart sat fulde Sejl, Vinden friskede, saa at det var ikke mere, end vi lige kunde føre fulde Sejl – men hvor den løb. Saa skulde vi have Ankre og Kæder klar; der blev ikke Tid til Fro- kost for mit Vedkommende.

Inden vi havde tilstrækkelig Kæde paa Dæk, overhalet for begge Ankre, gjort Ankre klar o. s. v., var det bleven Middag. Begge vi Styr- mænd blev sendt ned for at skaffe. Vi var netop bleven bænket, da der blev varskoet, at vi skulde være klar til at gaa til Ankers paa St. Nazaires Red for Toldklarering. Det var at blæse Middagsmaden en lang March. Sejlene blev opgivet indtil Merssejlene, Skibet blev løbet op i Vinden – Strømmen var haard medgaaende. Styrbord Anker faldt og tog al den Kæde, der var paa Dækket i den Side, saa knækkede Kæden. Lodsens, som var paa Bakken, havde endnu ikke bemærket dette, da jeg lod Bagbords Anker falde, ogsaa dette tog al Kæden. Captajnen kom løbende agterfra og stod paa de sidste Bug-

ter. Jeg naaede at faa Tag i ham, da han faldt med det ene Ben ind i en Bugt, og fik ham halet fri. Han fik vel nok nogle slemme Skrammer paa Skinnebenet; men det kunde have kostet ham Benet, da Kædetuden sad under Spilkoppen.

En Bugserbaad var allerede ude ved os, vi havde ingen Slæbetrosse klar. Forløberen laa under Dæk agter; men hurtigt havde 2. Styrmand og 4 Mand den oppe og kom løbende med den. En Mand stod klar med Sjøklen, og jeg havde Slæbewiren klar; den stod paa Rulle paa Ruftaget. Inden Bugserbaaden var klar til at gaa frem, tog Skibet Grunden agter. Det lykkedes dog at komme fri, uden at Skibet tog nogen Skade.

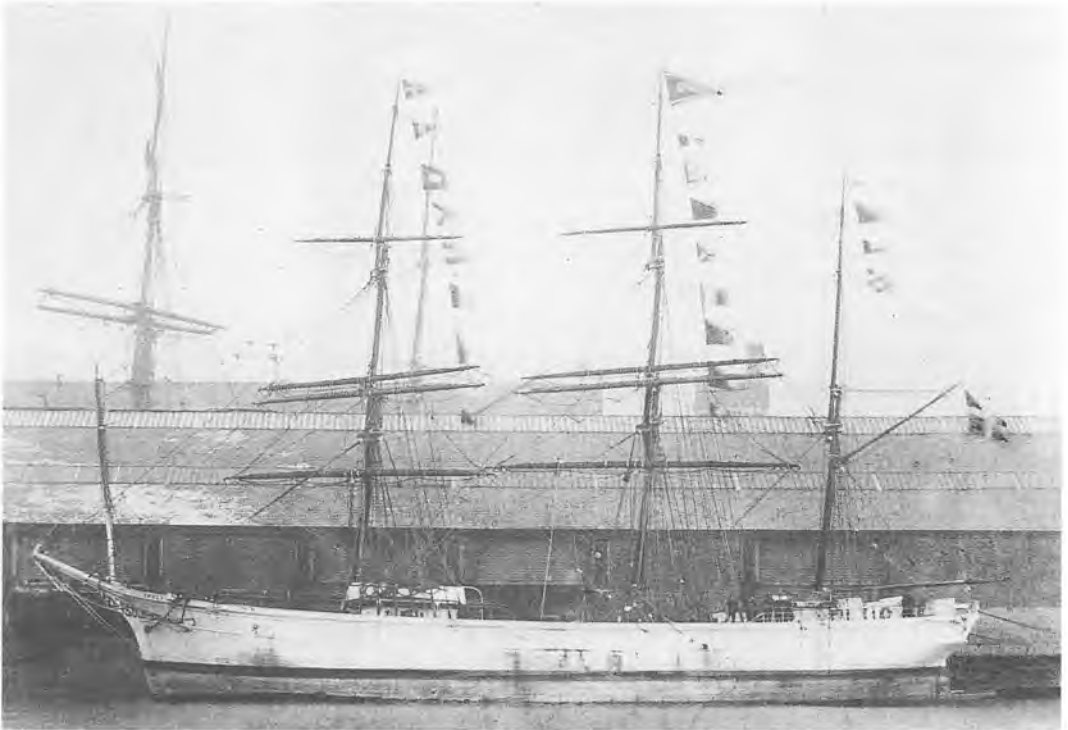
Vi fik saa Tilladelse til at fortsætte til Nantes. Saa skulde vi have mere Kæde paa Dæk, Reserveanker lagt paa Svineryggen, Trosser og Fendere paa Dæk m.m. Kom til Nantes om Aftenen ved 6 Tiden, og saa endelig blev der Lejlighed til en forsinket Frokost.

Næste Dag fortalte 2. Styrmand mig, at han om Aftenen havde været i Selskab med to svenske Styr mænd fra en Damer, disse havde beundret *Embla* for dens Velholdthed. Jeg lo og mente, at det nok havde været Spydighed. »Ja, De Styrmand, ved jo hvert eneste Sted, hvor der er en Plet paa Malingen, og ser altfor meget paa disse Pletter. Kom nu med ind paa Kajen og se, hvor fin den er. Selv det, at vi har maattet nøjes med Surresting i Riggen, hvor der burde have været Klædning, hvis vi havde haft Skibmandsgarn dertil, kan ikke ses derinde fra. Jeg er ialfald stolt af vort Arbejde.« Jeg gik med ham og maatte indrømme, at Helhedsindtrykket herinde fra var upaaklageligt.

Losningen foretoges udelukkende af et Stevedorfirma med Kran til Ophivning. Jeg har aldrig set finere Losning. Ballast indtoges for Cardiff.

Vi fik lidt Proviant om Bord, deriblandt var to Daaser Margarine. Paa en af disse var et Hul i Siden, og Kokken bad mig om at se paa Indholdet. Han havde smagt paa det og fandt, at det smagte afskyeligt. Vi aabnede Daasen og tog en Prøve inde fra Midten. Jeg antog, at vi ved en Fejltagelse havde faaet Vognsmørelse og sagde det til Captajnen, da han kom om Bord. Ogsaa han fandt, at det var ikke saa godt. »Nej«, sagde jeg, »det er uspiseligt og maa byttes.« Det blev ikke byttet, men udleveret til Mandskabet, som til min Forundring lod sig nøje med det. De første Dage, vi var ude, var der Smør paa Bordet i Kahytten, men det slap op, og saa skulde vi til at gaa i Gang med Smørelsen. Jeg rørte det ikke, spiste tørt Brød, men fandt Anledning til at sige min Hjertens Mening om Smørelsen i Særdeleshed og Kosten i Almindelighed.

Da vi kom til Cardiff, fik vi at vide, at Captajn Jeppesen kom for at overtage Førerpladsen, hvilket foranledigede 2. Styrmand, Tømmermand og Kok til at sige op. De blev afmønstret med det samme. Kokken maatte betale en Daase Margarine, ca. 20 Pund, som



Det tremastede barkeskib Embla fotografieret i Liverpool. Skibet var hjemmehørende i Nordby på Fanø, hvor det også var bygget i 1885. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Captajnen paastod, at der var brugt for meget paa Rundrejsen. Enestaaende!

Jeg havde nu fire Mand til Dækstjeneste, nemlig to Letmatroser (min Vagt) og to Dreng, mens en Mand gik i Kabysen. Vi slog alle Sejl fra, stuede dem ned, riggede Røjlræer ned og gjorde klar til Ballastløsning, klarede al Ting op i Løbet af en Dag. Captajnen sagde, da han kom om Bord, at det var godt klaret med det Mandskab, men jeg havde da ogsaa haft en streng Dag. Jeg svarede, at jeg havde ikke været over Sprydtræet; men jeg var stolt af mine Gutter.

Jeg vilde heller ikke gerne ud at sejle med Jeppesen som Fører, det havde jeg hørt og erfaret for meget om hans Nærighed til. Flere Gange var jeg ved at sige op, da jeg tænkte mig Muligheden af, at Horsebøll skulde i andet Skib. Fik saa at vide, at Fru Horsebøll kom over sammen med Jeppesen.

Da Jeppesen kom om Bord, blev min Maaned opsagt. Jeg gjorde Fordring paa Tillægshyre for en Maaned samt Rejsseudgifter og Underhold til Forhyringsstedet under Henvielse til Søloven. Vi kævledes noget om Spørgsmaalet; jeg indrømmede, at de, der var afmønstreret, ikke havde været berettiget til at kræve Afsked, men dette vedrørte da ikke mig. Vi endte saa hos den danske Consul, som modstræbende gav mig Medhold.

Og saa vilde Jeppesen ikke have mere med mig at gøre, men skyndte sig om Bord og sendte Horsebøll op til os. Jeg indgik saa

paa et Kompromis og fik $\frac{1}{4}$ Maanedes Tillægshyre og Rejse til Esbjerg uden Underhold.

Jeg havde egentlig været glad for Skibet trods alt – det var velsjællende, manøvreduktigt og let haandterligt, som disse Smaabarker alle var. Kosten havde jeg vænnet mig til, og Captajn Horsebøll, som var religiøs, havde sikkert været god nok, hvis ikke han havde følt Jeppesens Aand i den Grad over sig, som jeg havde grund til at antage, at han gjorde. Dette var vist hovedsagelig Grunden til det saa gennemførte Spiresystem, som her dyrkedes.

Thorvald blev om Bord endnu en Rejse. Han skrev til mig og berømtede Jeppesen som en dygtig Sømand, men yderst smaalig. De maatte saaledes udskære en hel Del af det ny Gods, som jeg havde iskaaren, bl.a. alle Forsejlsfald, og skar gammelt i Stedet. Hvor han har faaet det gamle Tovværk fra, forstaar jeg ikke, da jeg havde sørget for, at alt gammelt Tovværk blev solgt i Cardiff. Pengene, det indbragte, tilfaldt efter Kotume Styrmandene, men her tog Horsebøll dem, og har formodentlig godskreven dem til Rederiet.

Thorvald gensaa jeg, da han 10 Aar senere vendte tilbage til Danmark efter at have oplevet meget paa Sø og i Land. Han havde været Savværksarbejder i Sydstatene (Gulfport), Maler og senere Ballastmand i Valparaiso, Vagtmand ved en Sølvmine i Sydamerika og meget andet i den Verdensdel, Kulminearbejder to Gange i Australien og Havnearbejder i Sidney, ind imellem havde han været Sømand. Han talte, læste og skrev Engelsk og Tysk som en Indfødt, klarede sig i Spansk og Fransk. Dertil kommer, at han var i Besiddelse af et Straalende Humør, en rolig, behersket og koldblodig Optræden under alle Forhold, og saa havde han en Evne til at fortælle om sine Oplevelser, som gjorde, at man altid hørte interesseret efter og fik sig en hjertelig Latter, da han altid kunde understrege det komiske i en Situation.

Lad mig lige nævne, at da han kom om Bord i en firemastet amerikansk Bark, holdt 1. Styrmand denne korte udtryksfulde Velkomsttale til Mandskabet: »I er kommen om Bord i et amerikansk Skib, og jo før I bliver klar over det, desto bedre for Jer. Hvis I passer Jeres Arbejde og gør det godt og lader være med at mukke, saa kan I faa et lille Paradis; men ellers skal jeg gøre Jer Helvede hedt. Jeg forlanger ikke, at I skal løbe, men I skal flyve, I Bæster.« »Han fik os til at flyve«, sagde Thorvald.

Jeg blev afmønstret fra *Embla* den 29. Juni 1904.

8 · Førstestyrmand paa Skonnerterne *Leif* og *Pallesen* 1904-1905

Udmønstrede den 27. Juli 1904 med tremastet Skonnert *Leif* af Thurø, Captajn Th. Andersen. Skibet var nybygget paa J. Ph. Jørgensens Værft paa Thurø. Vi sejlede i den sædvanlige Nord-Østersøfart uden nævneværdige Begivenheder, indtil vi paa sidste Rejse led et mindre Havari i Syd Alloa, idet Skibet ved – under Bugsering – at skulde lægge til Kaj blev sat skraat ind mod Kajen, saa at Spydets jagede ind over Kajen, mens Agterskibet laa under Laaringen paa en norsk Bark, som var næsten udlosset. *Leif* var ikke til at hale langs Kajen, da Skibet havde taget Grunden, og Ebben var godt begyndt. Da Vandet faldt yderligere, og Barken endnu havde en Del Vand under Kølen – eller ialfald sank dybere i Mudderet – trykkede den haardt paa Lønning og Støtter i Halvdækkets Bagbord Side. Vi opgik Bagbords Mesan Talliereb samt Vaterstag og Agterhalere. Skibet led dog ingen større Skade, end vi sejlede hjem med Kullast fra Boness' uden at foretage nogen Reparation. Afmønstrede fra *Leif* den 5. Januar 1905.

Udmønstrede med tremastet Skonnert *Pallesen* af Thurø den 18. Februar 1905.

Paa Rejse fra Treport' til North Shields med Ral sprang en Agterhaler en Morgen, da jeg havde Vagt. Vi førte fulde Sejl i en frisk Vind. Jeg holdt af for Vinden, mens vi halede Jager, Yderklyver og Mesangaffeltopsejl ned, genoptog Kursen, reparerede Agterhaleren og satte om igen.

Da vi vilde hejse Klyveren, et gammelt skørt Sejl, havde den faaet en Rift, ikke ret stor, men dog stor nok til, at den fra den Dag var dannet saa stor Kløft mellem Captajn Jensen og mig, at vi ikke vekslede flere Ord end strængt nødvendigt, undtagen naar vi drillede hinanden og ret ofte kogte over.

Han gjorde sig stor Umage for at irritere og haane mig, og jeg forsøgte efter bedste Evne at gøre Gengæld og syntes, da vi skiltes, at der var nogenlunde god Balance i vort Mellemværende i den Henseende.

Af mangfoldige Exempler kan jeg nævne, at naar jeg havde sat Mandskabet til et Arbejde, vilde han have et andet udført først. Jeg lod ham saa i lang Tid om at sætte sin Vagt i Arbejde, naar vi var i Søen, og laa vi ved Land, forlangte jeg en Ordre paa, hvad han ønskede udført. Ja, men saa var min Arbejdsmaade forkert, han var

1. Skotsk havneby (også kaldet Borrowstouness) ved Firth of Forth.

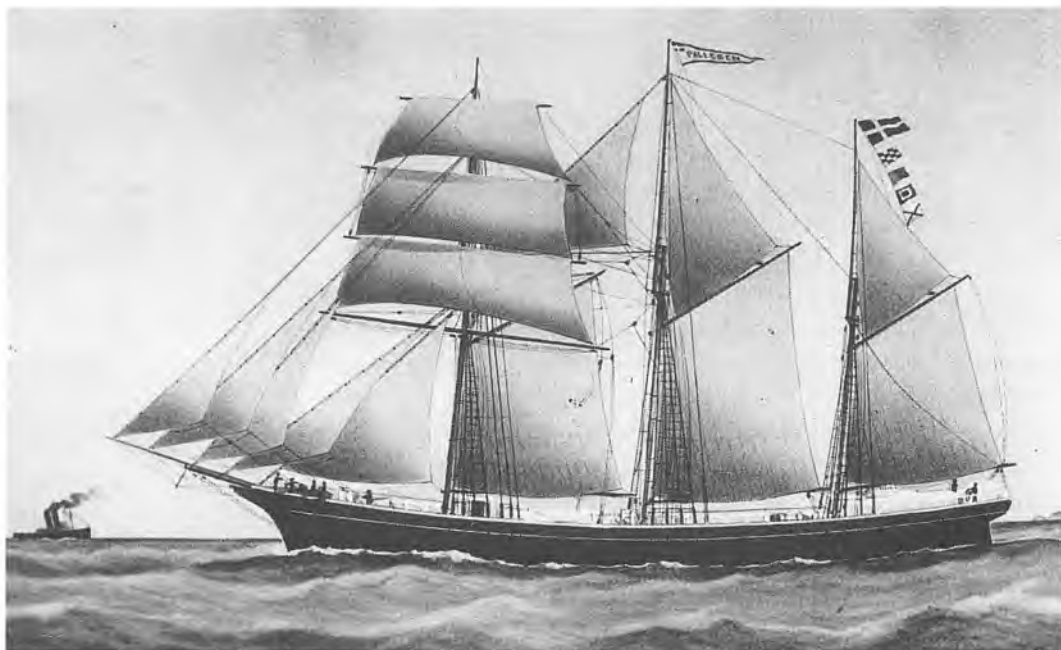
2. By i Nordfrankrig ved Kanalen nær Dieppe.



Den tremastede bramsejlskonnert Leif liggende til ankers i Concarneau. Fartøjet var på 175 BRT og bygget af eg på Thuro 1904. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Leifs otte mands besætning fotograferet på dækket i landgangstøjet. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).





Skibsportræt af den tremastede bramsejlskonnert Pallesen af Thuro. Det smukke klipperbyggede fartøj var bygget på Thuro 1900 og solgtes i 1931 til Sverige. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

vant til omtrent modsat af min Maade. Der gav jeg raat for usødet og svarede, at naar Arbejdet var godt og rigtig udført, var der ingen Grund til at gøre Indvendinger, fordi en mere praktisk, lettere og hurtigere Maade, end den han havde, blev anvendt. Dersom han nogensinde fandt et daarligt Resultat, var han berettiget til at kritisere – ellers ikke. Kunde han ikke taale at se andre Arbejdsmetoder end de ham tilvante, kunde han jo f.Eks. holde sig paa Afstand.

Hvad Sejlads og Navigering angik, havde jeg mærkelig nok fri Hænder. Kun én Gang gav han mig Ordre om Sejladsen paa min Vagt, og da skulde han hellere have undladt det. Han havde virkelig god Grund til at være utilfreds med Sejladsen paa den Vagt, og hvor maa det have pint ham, at han havde afskaaren sig selv fra at komme med berettigede Bebrejdelser. Jeg har formodentlig paa det Tidspunkt ment, at jeg var kommen i Underbalance i vort Regnskab, og at en Udligning af Differencen tiltrængtes, naar jeg handlede, som jeg gjorde ved den Lejlighed.

Vi var paa Rejse Vestefter i Kanalen. Vi havde Modvind og fik Taage om Eftermiddagen, da Captajnen havde Vagt. Ved Afløsning om Aftenen Klokker 7.30 gav Captajnen mig Ordre til at fortsætte paa samme Bov til Klokker 10.00 og saa vende. Klokker 8 kunde vi have ligget Kurs paa den anden Bov og burde følgelig have vendt – jeg vendte Klokker 10 præcis.

Da Captajnen løste af Klokker 12 og saa, at der styredes Kurs, gav han et veltfreds Grynt fra sig og spurgte om, hvad Tid Vinden var forandret.

»Klokken 8«, svarede jeg.

»Og naar vendte De?«

»Klokken 10 som jeg fik Ordre til.«

Om han virkelig blev maalløs i Øjeblikket, ved jeg ikke, men han fik ikke Munden paa Gled, før jeg var kommen til Køjs. Men saa kom det, og det var ikke udelukkende Velsignelser, han læste op for Rorsmanden. En Fuldræffer tænkte jeg.

I Riga³ lastede vi Trælast for Sunderland. Da vi kom til Lossehavnen, meddelte Captajnen mig, at Modtageren var Østkystens største Kæltring, og at jeg gjorde bedst i at føre en omhyggelig Tally, da jeg vilde blive holdt ansvarlig for en eventuel Manko. Jeg svarede meget overlegent, at jeg aldrig var kommen til kort med min Tally og ejheller antog, at jeg skulde gøre det denne Gang. Vel vidste jeg, at der ved norsk Højesteretsdom var udtalt, at en Styrmand, som deltog personlig i Lossearbejdet, ikke kunde holdes ansvarlig for en af ham samtidig ført Tally.

Skibet laa fortøjet i Bøjer paa Floden og der lossedes i Lægtere. En ung Knægt agerede Tallymand for Modtageren. Der skulde gives Kvittering for hver Dags Losning, og den første Dag stemte vor Tally nogenlunde, jeg fik Kvittering paa 6 Stkr. mere, end min Tally viste.

Anden Dag havde vi lastet en Lægter til Middag; men da var Knægten 200 Stkr. under min Tally, og han slap i Land, uden jeg kunde stoppe ham for at eftertælle, hvad der ganske let kunde have været gjort.

Jeg fortalte Captajn Jensen dette, og han svarede, at saa maatte jeg ikke lade Lægteren føre fra Skibssiden, før Tallet var konstateret. »Hvis nu de tager den paa Trods af min Protest?« indvendte jeg. »Det skulde de bare vove«, lød Svaret. De vovede det kort efter, og da jeg underrettede Captajn Jensen herom, svarede han, at det blev da min Sag.

Jeg blev paf og var ikke Situationen voksen lige i Øjeblikket. Jeg skulde jo enten have forlangt vor Losning standset øjeblikkelig, og indtil jeg paa Modtagerens Kaj havde eftertalt omhandlede Parti, eller at Captajnen havde antaget Toldvæsenets Tallymand til at udføre Arbejdet. Jeg bad Drengen om at faa se hans Tallybog; men den havde han afleveret paa Kontoret og fik den ikke siden udleveret. Naa, vi lossede videre, og Knægten var helt vild i sine Tal. Da Captajnen efter endt Losning spurgte om Udfaldet, svarede jeg, at efter min Tally passede det udlossede med, hvad der var indtaget.

»Det var nok af større Betydning, hvad Kvitteringerne viste«, mente Captajnen.

»De ved jo godt, at jeg mangler en Kvittering paa Lægter Nr. 2, som havde over 600 Stkr. inde. Det bliver en dyr Historie for Dem. Det vil De næppe kunde betale Dem ud af.«

3. Hovedstaden i Letland.

»Jeg kan ikke indse, at der kan blive noget at betale – ialfald ikke af mig, da jeg Trods alt har Kvittering paa 200 Stkr. mere end Konossementstallet.«

Modtageren paastod imidlertid alligevel, at der var en Manko, men da Sagen blev overdraget til Nordisk Skibsrederforening, kom han dog paa andre Tanker. Han forsøgte ganske vist at gøre Ansvar gældende overfor Captajnen i Anledning af Ladningens paastaede ringe Kvalitet, men maatte ogsaa her give fortabt.

Fra Sunderland havde vi Kullast til Bogense, hvor jeg fratraadte, og et alt andet end behageligt Samvær ophørte. Afmønstrede den 28. Oktober 1905.

Jeg var vidende om, at Captajn Jensen, saa godt han havde formaet, havde misrecommanderet mig i hvert af de Skibe, som vi var truffen sammen med, hvad jeg iøvrigt var temmelig upaavirket af. Dog mente jeg, at Svendborg Skonnerterne ganske sikkert kunde undvære mig ialfald nogen Tid, og at jeg ligesaa kunde have det godt uden dem.

9 · Førstestyrmand paa Bark *Tercera*, totalforlist ved Madagaskar, 1905-1906

Efter en Henvendelse til Hamborg fik jeg Meddelelse om, at jeg kunde faa Hyre med Bark *Tercera* af Fanø som 1. Styrmand, og jeg slog til.

Efterfølgende Beretning nedskrev jeg i Aaret 1907, da alle Indtryk endnu stod klare og skarpe i min Erindring. At min Beretning afviger væsentlig fra en anden af Hr. Søren Winther ca. 30 Aar senere fremkommen Beretning, begrundes jeg med, at Winthers Fantasi har udfyldt, hvad Hukommelsen ikke har mægtet.

Udmønstrede med *Tercera* den 21. November 1905. *Tercera* laa i Cardiff, hvorhen jeg saa rejste og begav mig straks om Bord ved Ankomsten, skønt det var ud paa Aftenen. Skibets tidligere 2. Styrmand, som skulde fratræde, modtog mig, og Captajnen, som var til Køjs, tørnede ud for at hilse paa mig.

Næste Morgen, efter at Mandskabet var sat i Arbejde, viste Captajnen sig paa Dækket, og – forekom det mig – betragtede mig noget mønstrende. Det ligger nær at antage, at hans Tanke var: »Gud ved, hvad han duer til.« Jeg for mit Vedkommende havde straks en Følelse af, at jeg her stod overfor min Overmand i enhver Henseende, og at han sikkert ragede op over de Førere, som jeg hidtil havde været Styrmand hos.

Jeg erfarede i Tidens Løb, at dette første Indtryk var rigtigt, idet Captajn Petersen' – foruden at være en dygtig Sømand og Navigator – kunde lære mig en Del, som jeg troede, at jeg var godt inde i forud. Han var en meget behagelig Mand baade overfor Styrmand og Mandskab, hensynsfuld, men om fornødent kunde han nok sætte Tingene – og Besætningen – paa Plads.

Captajn Petersen havde ført *Tercera* i 8 Aar og i den Tid været heldig med sin Sejlads. Han havde tre Gange haft Beri-Beri (en Tropesygdom); han havde været hjemme for at blive restitueret efter et af Tilfældene, mens *Tercera* havde udført en Rundrejse under en anden Førers Kommando. Rejsen havde været 16 Maaneder og havde kostet Rederiet 18.000 Kroner. Der havde været Tale om at afhænde Skibet; men da Prisen paa gammel Tonnage var lav og Captajn Petersen atter i Stand til at overtage Førerpladsen, blev det besluttet at nedsætte Forsikringsværdien og lade Captajn Petersen forsøge sit Held igen.

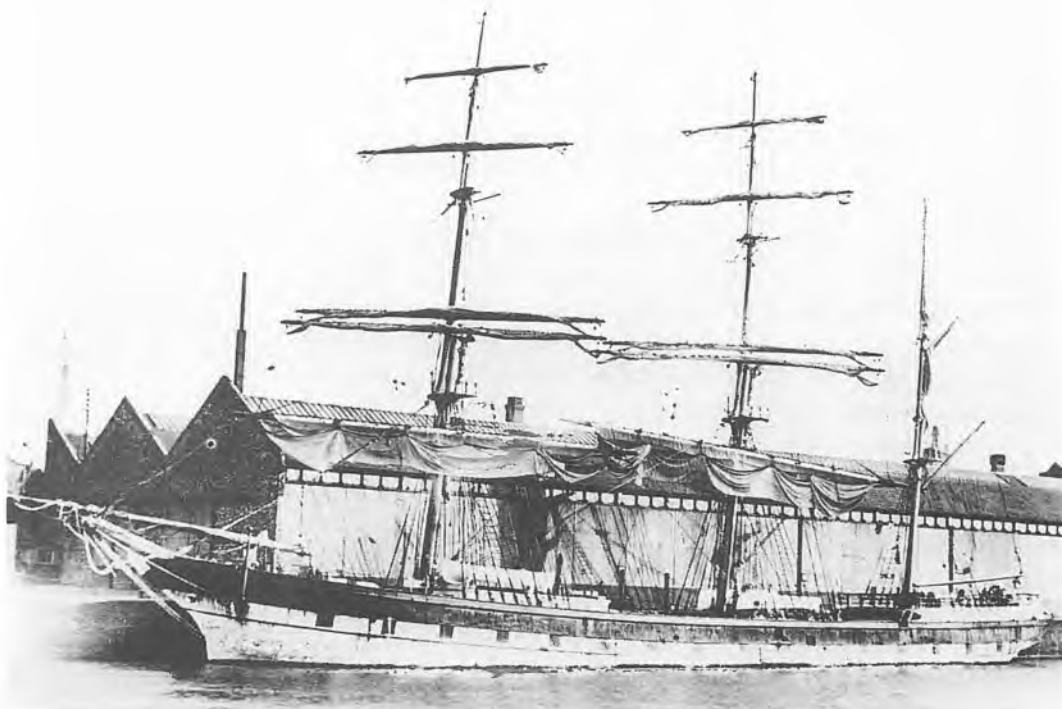
Captajn Petersen, som havde en stor Familie, men ingen For-

1. Jævnfør N. M. Kromann:

Fanøsmænd i Storm og Stille,

1. Samling, 1960, side 147-152, og 2. Samling, 1960, side 122-124.

2. Dar es Salaam er den største by i vore dages Tanzania.



Det tremastede barkeskib Tercera var bygget på det kendte Reiberstiegværft i 1876 under navnet Melpomene. Skroget var af jern og portmalet. I 1890 købtes fartøjet fra Hamborg til Fana. (Sefartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

mue, tog gerne mod Tilbudet. Hans Hustru var om Bord under Opholdet i Cardiff, og en af Sønerne skulde med os paa sin første Rejse.

Skibet var 30 Aar gammelt, men usædvanlig godt vedligeholdt baade i Skrog og Rigning. Det var bygget i Tyskland og var i sin Tid Hamborgs største Skib. Nu forslog den kun lidt med sine 1025 Reg. Tons ved siden af de store Fire- og Femmastere, som var hjemmehørende der. *Tercera* var oprindeligt Fuldskib (ex *Melpomene*). Krydsræerne blev nedrigget, da den kom under dansk Flag, Stængerne blev imidlertid bibeholdt, og den havde dobbelt Gaffeltopsejl.

Der lastedes Kul for Dar es Salem, Tysk Østafrika.² (Efter Hjemkomsten fik vi at vide, at der var sluttet Fragter, saa at Rejsen vilde være bleven i Ballast til Saigon, Ris til Ny Caledonia og derfra til Hamborg).

Besætningen skulde ialt udgøre 16 Mand, nemlig Captajnen, to Styrmand, Sejlmager, Tømmermand, Smed, Kok og 9 Matroser og Dreng. Endnu manglede to mand, og da min Broder, Victor, for Tiden var hjemme og havde stor Lyst til at komme med samme Skib, talte jeg med Captajnen herom med det Resultat, at jeg telegraferede efter ham, og at han over Hals og Hoved rejste ud til os og blev mønstret som Matros.

Vi kom under Kulspout, blev færdiglastet i Løbet af et par Dage. Samtidig havde jeg hele Mandskabet i Gang med at modtage og bortstuve Proviant, Maling, Sejldug og andre stores, som alt kom fra Hamborg. Skibet blev udrustet med en Rejse paa $1\frac{1}{2}$ à 2 Aar for Øje. Det var en stor Forsyning, alt af bedste Kvalitet, og jeg var med det samme klar over, at hvad Kostspørgsmaalet angik, saa var Forholdene her ganske anderledes, end de havde været om Bord i *Embla*.

Den 25. November Klokken 4 Formiddag slæbtes *Tercera* ud fra Cardiff. Vi fik Kuling og »Næsesø«, saa snart vi var ude i Bristol Kanalen. Det kom noget ubelejligt, da vi havde en lang og tung Klyverbom med tre Forsejl og dobbelte For- og Agterhalere at rigge ud. Jeg var glad, da vi endelig havde faaet den paa Plads og alt sat an samt lagt Ankrene ind paa Bakken.

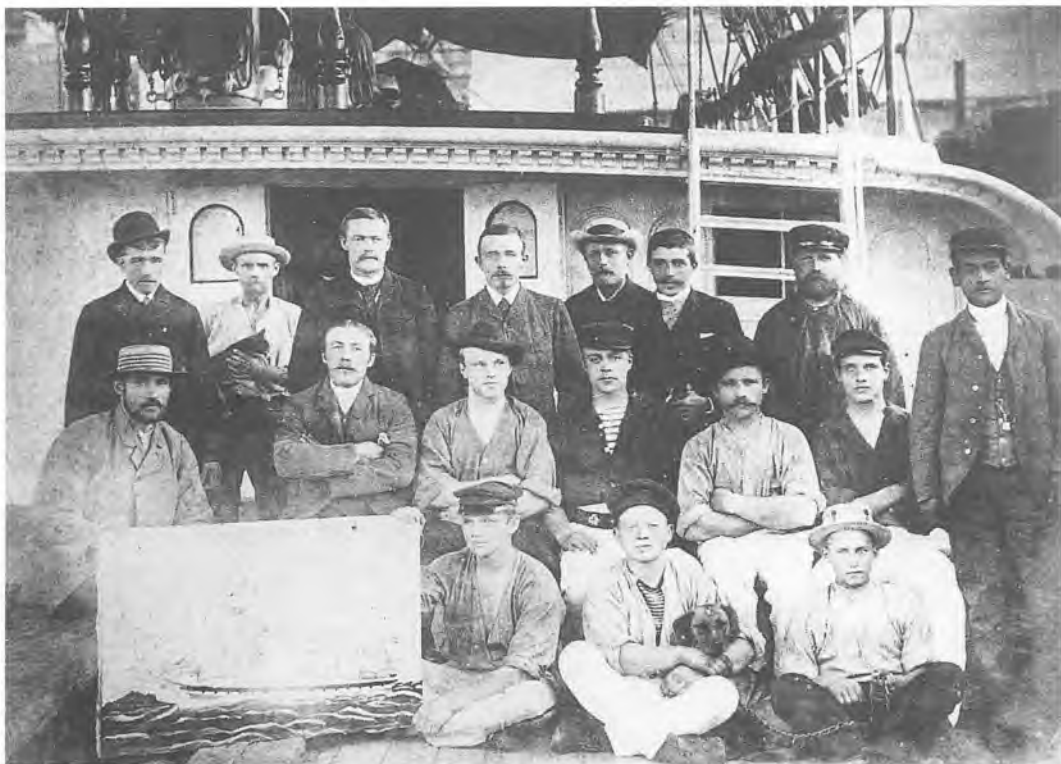
Vi blev bugseret til Lundy Island, hvor vi satte Sejl, og da det hurtigt viste sig, at *Tercera* var et særlig fint Søskib, var der ingen, der tog sig Kulingen nær. Vinden, som først havde været Sydvestlig, trak sig hurtigt Nord for Vest, saa da vi vendte Sydover, kunde vi vedblive for Styrbords Halse ned gennem Biskaya Bugten – og var, inden vi vidste deraf, nede mellem Flyvefiskene, hvor vi havde dejligt Vejr.

Det var noget andet for Bror end, hvad han var vant til i Nord- og Østersøfarten paa denne Aarstid, og saa med de forhadte Arbejdsvagter og dertil hyppige Udpurringer paa Frivagter for at rebe. Her var det selvfølgelig Vagt om Vagt – og saa endda en Chance for at faa en Lur paa Nattevagten for dem, der ikke havde Ror- eller Udkigstørn

Liv og Lystighed al Tid, Musik og Sang om Aftenen. Kosten saa god, som den kunde være. Ikke overlæsset med Arbejde og, tør jeg tilføje, en god Behandling fra Officerernes Side. Hvad kunde en Sømand vel ønske sig mere.

Vi havde ogsaa to Smaagrise om Bord. De fik Lov til at tumle sig paa Dækket Dagen lang efter eget Forgodtbefindende – efter Captajns Ønske, en Del mod min Villie. De fik deres daglige Bad i Spuleballien ved Morgenrengøringen. Og hvor de Dyr levede godt; ofte ærgrede det mig at se, hvad der blev kastet i Svinetønden. De blev ogsaa efterhaanden fordringsfulde, saa at hver Middag, naar der blev slaet 8 Glas, gav de højlydt deres Utilfredshed tilkende over, at der ikke blev serveret for dem omgaaende.

Vi Agtergaster havde ogsaa en meget behagelig Tilværelse. Captajn Petersen og jeg blev Dag for Dag mere fortrolige med hinanden; aldrig den mindste Uenighed mellem os; ofte sad han inde i mit Kammer i Samtale, naar jeg havde Frivagt; om Aftenen var jeg sikker paa hans Selskab til Klokken 10, naar jeg havde Førstevagt. Mange og forskellige var de Emner, vi havde under Behandling;



Besætningen på Tercera med både skibshund, skibskeat og skibsportræt. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

mest drejede det sig dog om personlige Forhold, Hjemmet og vore Kære derhjemme.

Sønnen var paa min Vagt, for – som Captajn Petersen sagde – Hensigten var ikke, at han skulde være Fars Dreng her ombord, men at han skulde oplæres til at være Sømand. Derfor tog jeg heller ikke Victor paa min Vagt.

Mit Arbejde som 1. Styrmand bestod hovedsagelig i at sørge for, at Mandskabet blev sat i Arbejde og tilse Udførelsen samt at passe min Vagt, derunder tage de nødvendige Observationer og beregne dem samt føre Journalen. Det var egentlig altfor lidt for mig, men jeg fik ikke Lov til andet og mere, end ikke til at deltage i Sejlmagerarbejde, skønt Captajnen selv sad paa Bænken og hjalp Sejlmageren.

Jeg havde fuldstændige frie Hænder i Valg af Arbejde og Arbejdsmaade, et godt Mandskab, som ikke gav anledning til Bryderier – maaske med en Undtagelse nær, men ham fik jeg Vagtkammeraterne til at ordne. Jeg lod dem vide, at hvis ikke de kunde faa Skik paa ham, saa kom det til at gaa udover hele Vagten. Jeg sagde ikke dette lige ud, men efter at der var statueret et Par Exempler, forstodes min Mening, og Spørgsmaalet bragtes i Orden.

Uden nævneværdige Begivenheder naaede vi gennem Nordøst

Passaten og ind i det Ækvatoriale Stillebælte. Et kedeligt Sted paa Grund af Vindstille afbrudt af Byger med Skybrudlignende Regn og omskiftelig Vindretning, saa at der stadig brases fra Bidevind til Firkant og om igen, og det maa passes, da der kun er Mulighed for at avancere i Bygerne. Her holdt vi Julen. Juleaften stod Menuen paa Risengrød, Laks, Kanin, Ryper og Kramsfugle, Rom og Vin til Toddy.

Hele Besætningen skaffede samtidig paa nær Ror- og Udkigsmænd. Jeg, som havde Vagt, maatte paa Dæk, mens en Byge drev over, men min Vagt slap for at blive holdt til Braserne. I Løbet af Natten havde vi flere svære Byger og avancerede godt, saa at vi Nytaardag var i Sydøst Passaten. Da Ækvator passeredes, fik Mandskabet efter gammel Sædvane ¼ Dags Frihed, hvilken Tid anvendtes til »Liniedaab.« En gammel graahaaret Mand med Majestætisk Holdning kommer pludselig ind over Bakken og begiver sig agterud, hvor han af Captajnen udbeder sig Bemandingslisten for at afkontrollere, hvem af Besætningen der maatte være tilført hans, Neptuns, Rulle. Han er ledsaget af to Hofmænd, en Barber og endnu et Par Hjælpere, formummede paa den mest fantastiske Maade og ved de mest primitive Midler.

De, som ikke tidligere har passeret Ækvator, maa stille op til Mønstring og den ene efter den anden bliver saa – siddende paa et Bræt anbragt over den fyldte Spuleballie – grundig indsæbet over hele Ansigtet med en stor Malerpensel. Protester hjælper ikke, aabnes Munden, skal Barberkosten nok faa den lukket igen. Efter god Indsæbning træder Barberen til med en Ragekniv af Træ, hvis Blad er ca. 1 Fod i Længde; med hurtige og sikre Tag klares Barberingen. En Assistent trækker Brættet bort, saa at delinkventen dumper i Ballien, og samtidig giver en anden Assistent Ofret en Pøs vand over Hovedet, hvorefter vedkommende anses for at være velsoigneret nok til at kunde medtages til de Sydlige Breddegrader. Samtidig er der Garanti for, at vedkommende aldrig mere vil blive udsat for denne Omgang, uanset i hvilken Nations Skib han maatte befinde sig. Som Slutakt gav Captajnen en Flaske Rom, som ganske sikkert var kærkommen, nok mest af dem, der havde smagt Sæbeskummet.

Vi passerede tæt om Øen Trinidad.³ Havde om Natten, da vi var i Afstand fra den, bemærket Blus, som vi antog var tændt paa Øen. Undersøgte nøje gennem Kikkerter om der kunde ses noget Livstegn paa Øen, som er ubeboet. Fandt intet, men Syd for Øen laa en Orlogsmand, antagelig paa Opmaaling. Det antoges, at det var denne, som havde haft Mandskab i Land.

Det vedblev med godt Vejr, endog rundt Cap det gode Haab, hvor det ellers nok kan være uroligt og som Regel er det. Nævnte Forbjerg passeredes (i Længde) paa ca. 48° Bredde, og der styredes Østefter indtil Længde af Cap St. Mary, Sydpynten af Madagaskar, derefter med Nordlig Kurs op mod Madagaskar. Da Vinden kom

Østlig, bestemte Captajnen sig til at sejle ad Mozambik Kanalen, hvilket er den korteste Vej til Dar es Salem.

I Mozambik Kanalen løb vi Nordover i 4 Døgn med god Vind, som efterhaanden aftog i Styrke til flovt og Stille. Vi havde haft Kysten af Afrika i Sigte uden dog at faa Kending, men saa at vi kunde faa rettet Kronometerstanden. Den 10. Februar var vi paa Bredde af en lille Ø, som ligger midt i Kanalen (Juan de Nova), men Vest for den. Nu blev det fuldstændigt Stille, og af den Sydgaende Strøm førtes vi Dag for Dag længere Sydover.

Hver Lejlighed, som gaves, benyttede vi til at komme Østover, da Strømmen efter Kortets Strømpile at dømme skulde være svagere under Madagaskar end under Afrikakysten. Først den 19. Februar viste vor Breddeobservation, at vi var avanceret lidt Nordefter. Længdeobservationer havde vi baade Formiddag og Eftermiddag, saa vi var ganske sikre paa Skibets Position. Captajnen besluttede nu, da der kom Vind fra Sydvest, at holde nærmere til Madagaskar for, hvis det atter skulde blive Stille, at være ude af den haardeste Strøm.

Da jeg Klokken 7 Eftermiddag overtog Vagten og sammen med Captajnen studerede Kortet, foreslog jeg at sætte Kurs mod et bredt Flak, som skød ud fra Madagaskar, og hvor der var Dybder paa 15-18 Favne. Udenfor Flakket var Dybderne 50-100 Favne, mange uden Bund. Kursen sattes til devierende Nordøst til Øst $\frac{1}{2}$ Øst, og den skulde tage os en Snes Kvartmil fri af Juan de Nova – forudsat at der ingen Strøm toges i Beregning. Men da denne skulde sætte Sydover, vilde beholdne Kurs blive noget Østligere og fjernere os yderligere fra Øen. Antagelig skulde vi være paa Kanten af Flakket Klokken 11, der skulde loddes Kokken $10\frac{1}{2}$ og derefter jævnlige, indtil vi havde Slag af Flakket,⁴ hvorpaa Kursen skulde ændres til Nordøst til Nord.

Det var første Gang paa Rejsen, at Captajnen gik til Køjs Klokken 8, og han ønskede at blive purret, naar 2. Styrmand skulde afløse ved Midnat. Captajn Petersen havde tidligere paa Rejsen instrueret mig om, at hvis han blev syg, skulde jeg ikke af den Grund søge Havn, men faa ham om Bord i den første den bedste Damper og fortsætte Rejsen. Han havde, sagde han, inden jeg blev antaget, haft Tilbud fra en Styrmand. Men da denne Styrmand var Dampskibsmand, havde Captajnen ikke vildet antage ham; han vilde have en, der var fortrolig med Sejlskibe, da han frygtede Muligheden for atter at faa Beri-Beri, og saa skulde Rederiet ikke sættes i Ekstraudgift ved, at Skibet skulde søge Havn og tage et Ophold der, indtil en anden Fører kunde blive sendt til det. Denne anden Styrmand, erfarede jeg senere, var Captajn Bartholdy, som jeg mange Aar senere (1918) fik en Del Samarbejde med.

Jeg overtog Vagten. Vinden var ret agterind, frisk Brise med høj Sydvestlig Dønning, regntung Luft med tætte Regnbyger. Der før-

3. Trinidade ligger i Syd-atlanten på 20 grader sydlig bredde ud for Rio de Janeiro.

4. Fik lodskud.

tes alle Raasejl, Storsejl opgivet i Halsen, For- og Stagsejl nedhalet, men ikke gjort fast. Farten var ca. 6 Knob.

Gav Udkigsmanden Ordre til at holde skarpt Udkig og hellere varsko forkert end for sent. Selv gik jeg paa Forkant af Halvdækket, hvor der var Kompas, saa at jeg dér stadig kunde kontrollere Styningen. Der var tillige god Udsigt i alle Retninger. Jeg bemærkede, at de af Vagten, som havde Fritørn, ofte var henne og spejde udover Lønningen, og forstod, at det var paa Grund af den Ordre, jeg havde givet Udkigsmanden, at de vel ventede at faa et Tegn i Sigte. Men jeg vidste jo da bedre, og naar jeg gav saadan Ordre, var det fordi, jeg tænkte mig Muligheden af, at Mozambik-Kanalen maaske ikke var saa godt opmaalt, at man kunde se bort fra, at der ikke skulde kunde findes et Korallrev, som ikke var afsat i Kortet.

Klokken 10½ loddede vi: Udkigsmanden forblev paa Bakken, jeg var selv ved Linen, og da den var ret op og ned, havde jeg 25 Favne Line ude, men ingen Bund. Det passede godt efter Beregningen, vi skulde ikke være paa Flakket før Klokken 11.

Umiddelbart efter at jeg havde genoptaget min Vandring paa Forkant af Halvdækket, hørte jeg Skriget af en Søfugl tæt ved os og fik en uforklarlig Uhyggefølelse. Flere af min Vagt havde ogsaa hørt Fugleskriet, og ogsaa paa dem havde det virket uhyggeligt. Faa Minutter senere saa jeg gennem Regntykningen et Blink – som af et fjernt Fyr – og samtidig lød det fra Udkiggen: »Brænding forude!«

En Byge, som stod forude, trak Bagbord over; om Bagbord var det tæt Regntykning, mens man saa noget længere til Styrbord og ret forud. Det, vi saa af Brændingen, var ca. 1 Streg om Styrbord for Kursen. Vi kunde Bidevind gaa Vinden 6 Streger nær, altsaa Brændingen agten for Tværs.

Det gik hurtigere end at skrive derom at give Ordrene: »Haardt Bagbord med Roret!«, rive Fløjten op af Lommen, tre stød og »Pur ud!«, »Læ Forbraser!« Ned ad Trappen hen til Luv Forbraser, Oliefrakken af undervejs. Captajnen kom farende ud i Kahytsdøren: »Brænding? Umuligt! De har jo nylig loddet. Aah jo, fald af!«

»Ingen Plads til den Side, vi maa paa Bagbords Bov.« Frivagten var paa Dækket, som om de havde staaet Klar. »Hen og bras Agter-ræerne an«, sagde jeg til 2. Styrmand, mens jeg selv tog mig af For-ræer, Fok og Storhals, og saa alle For- og Stagsejl paa – de laa nedhalet om Bagbord. Hurtigt gik det. Enhver var klar over, hvad det gjaldt.

Captajnen havde selv taget Roret. Da vi, efter at alle Sejl var sat, kom op paa Halvdækket for at lægge Storræerne haardere an, sagde Captajnen, at vi trak ikke fremover paa Brændingen, han gav Ordre til Stagvending. Paa dette Tidspunkt saa vi Brænding i Læ-siden i et Buemaal paa ca. 10 Streger.

Roret lagdes ned, og i det Øjeblik, det var i Borde, stødte Skibet

haardt med Agterenden. Rattet faldt af Akslen ned for Fødderne af Captajnen. »Bak Forræerne, saa at vi faar Skibet til at falde af, og saa sæt det op paa Revet!« raabte jeg. »Den falder hurtigt af, bras Agter-ræerne Firkant«, lød Captajns Ordre, som hurtigt blev udført. Captajns Søn styrtede hen til sin Far: »Far, Far, hvad skal vi dog nu gøre?« »For *Tercera* kan vi intet gøre, men nu skal vi prøve, om vi kan redde Livet, min Dreng.«

Skibet faldt af, indtil det havde Vind og Sø ret agterind. Forræerne brasedes Firkant, alle For- og Stagesejl og Mesan haledes ned og ind, Undersejlene gaves op, mens vi lod de øvrige Raasejl blive staaende, for at faa Skibet saa højt op paa Revet som muligt.

Captajnen gav Ordre til at gøre vor største Baad klar og tilføje, at vi under ingen Omstændigheder maatte fire den af og forlade Skibet, før det blev Dag – forudsat at Skibet holdt saa længe. Han selv vilde med et Par Drengene til Hjælp sørge for nogen Proviant.

Skibet var nu et godt Stykke inde i Brændingen. Der var en øredøvende Larm, saa at det var meget vanskeligt at høre andet, indtil Øret havde vænnet sig til Støjen. Skibet huggede saa voldsomt, at vi hvert Øjeblik sank i Knæ. Ofte skyllede en Sø over Halvdækket og fortsatte langs ad Stordækket, dog var der endnu nogen Bevægelse i Skibet, saa at Agterskibet løftede sig lidt for hver stor Bølge. Selvfølgelig kom det haardt ned igen, derfor de haarde Stød.

Vi havde tre Redningsbaade. Paa Ruftaget stod to i Klamper, den ene var en Jernbaad med indbyggede Luftkasser, den anden var en kasseret Træbaad, som nok kun stod der for et Syns Skyld. Tredie Baad, som var stor nok til at tage hele Besætningen, laa agter ved Storriggeren paa Galger med Bunden i Vejret, og det var denne Baad, vi gik i Lag med. Det var et vanskeligt Arbejde at tage den ned i Hænderne uden Brug Tallier fra disse Galger, som laa ca. 10 Fod over Dækket; men det blev gjort, uden at Baad eller Mandskab led nogen Overlast.

Baaddavitter fandtes ikke, men efter at vi havde vendt Baaden, slæbte vi den midtskibs og hængte den ud mellem Fokke- og Storrigger i et Par Tallier; firede den, saa at Essingen var i Højde med Skibets Lønning, manede Fangline langs og lagde Proviant, Vandanker og Baadinventar i den. Mens jeg var nede i Forlasten for at undersøge, om Skibet endnu var tæt, blev Baaden slaaet ind paa Dækket, men var endnu ubeskadiget. Den blev surret, hvor den stod, til Ringbolte i Dækket – og alt Inventar og Proviant flyttet op i Jernbaaden.

Vi søgte nu alle ind i Mandskabslukafet, hvor der endnu var til at opholde sig. Jeg var – ledsaget af min Broder og endnu en Matros – endnu en Tur agterude for at hente Sekstant, Tabeller, Almanak, nogle Klæder og andre Smaating. Adgang til Kahytterne kunde nu kun faas gennem et Vindue i Captajns Kammer, da Døren fra Dæk til Kahytterne ikke var tilgængelig paa Grund af nogen Bag-

bords Slagside, som bevirkede, at Vandet stod højt op i Døraabningen, og ligeledes at Braadsøer i særlig Grad gjorde det vanskeligt at færdes om Bagbord.

Efter at være kommen forud igen foreslog jeg Captajnen, at vi skulde gøre et Anker klar til at falde, da jeg ikke kunde se bort fra den Mulighed, at vi var stødt paa et ikke kortlagt Korallrev, og at Skibet, som stadig arbejdede sig fremover, eventuelt kunde arbejde sig over Revet og saa maaske synke paa dybt Vand. Juan de Nova kunde det ialfald ikke være – mente jeg da.

Jeg fik et par Mand med mig, og vi fik det ordnet med Ankeret. Da jeg derefter kom tilbage i Ruffet, sagde jeg: »Kan du laane mig noget tørt Undertøj, Bror? Jeg kunde godt trænge til at faa tørt paa.« »Her, Styrmand. Der er nok af det, og vi faar ikke Brug for det mere,« lød det i Kor fra hele Mandskabet, mens de halede frem af Kisterne. »Om I faar Brug for Jeres Tøj, det ved vi foreløbig intet om, men lad os haabe det. Jeg har ialfald kun Brug for et Sæt i Øjeblikket.«

Netop som jeg havde faaet et tørt Sæt Undertøj paa, blev Bagbord Dør slaaet ind af en Sø, og Lukafet halvfylldes af Vand. Alle styrtede ud paa Dæk ad Styrbord Dør. Jeg vilde gerne have det Tøj med, som jeg havde hentet forud, og med det i Favnen fulgte jeg efter de andre.

Disse havde reddet sig op paa Ruftaget, men da jeg var vel ude ad Døren, tog en Sø mig og førte mig hen mod Trappen, som førte op til Bakken. Da jeg havde Hovedet fremefter, og der var Udsigt til, at det skulde kollideres med Trappen, slap jeg Klæderne og afbødede Slaget med Hænderne, vendte mig en halv Omgang og greb efter mit Tøj – fik en Regnfrakke, det øvrige flød fra mig.

Det hjalp altsaa ikke, at jeg fik skiftet Tøj, for nu var jeg lige saa vaad som før og havde kun halvt saa meget Tøj paa, og saaledes stod jeg saa Resten af Natten i Undertøj og Regnfrakke.

Nogle af Mandskabet krøb ned i den gamle Træbaad, som havde Presenning over; der var da en smule Læ. Men de fleste stod imellem Baadene, afventende hvad der nu skulde ske med os.

Ved ca. 2 Tiden mærkede vi, at der maatte være kommen Vand i Skibet, for nu huggede det ikke mere i Grunden, men til Gengæld fik Søen mere Magt paa Dækket. En Gang overskyllede en Sø Ruftaget og havde nær taget Jernbaaden med sig. Vi havde kappet Surringerne, men det lykkedes os at fastholde Baaden med Hænderne. Min Broder spurgte mig i Nattens Løb, om jeg troede, at Skibet vilde holde, til vi kunde komme fra det. Jeg kunde kun svare, at det haabede jeg.

Det saa jo langt fra lyst ud for os, tværtimod. En og anden – ja, maaske alle – har vel nok tænkt, at dette slap vi næppe levende fra, men ikke en Klage, ikke et Ord hørte jeg, som kunde tyde paa, at der var Frygt tilstede. Har der været Frygt, saa har enhver forstaaet

at beherske sig, og det var dog hovedsagelig unge Mennesker paa mellem 15 og 20 Aar. De opførte sig under Forliset og senere beundringsværdigt. Hvad tænkte jeg selv?

Allerførst: Har du nu baaren dig rigtig ad? Har du vurderet Situationen rigtig, da du saa Brændingen? Var den Manøvre, du foretog, den rette? Og har du i det hele taget opført dig som god Sømand og Styrmand? Jeg mente, at jeg med god Samvittighed kunde besvare disse Spørgsmaal bekræftende. Som Forholdene tegnede sig her om Natten, fandt jeg det ret usandsynligt, at det skulde lykkes os at sætte en Baad ud uden at faa den knust mod Skibssiden, derimod syntes der noget større Mulighed for, at vi alle kunde være skyllet overbord inden Daggry.

Jeg bad til Gud om en hurtig Død, hvis det skulde være, og at trøste vore Kære derhjemme. Det vilde nok blive værre for dem end for os.

Et Øjeblik efter randt Linien: »Han som har hjulpet hidindtil, han hjælper nok herefter« mig i Hu, og snart saa jeg mere fortrøstningsfuldt paa Situationen. Skibet holdt jo dog endnu og kunde vel holde nogen Tid endnu, selv om det var Læk, det betød jo intet. Det stod i den allerbedste Retning med Vind og Sø ret agterind, vi havde endnu to Baade, ingen af Besætningen var kommen det mindste til Skade, og jeg var fuldstændig sikker paa, at enhver Ordre vilde blive adlydt. Saa naar det blev Dag, vilde der maaske kunde være Muligheder, som vi i Nattens Mørke ikke kunde øjne.

Baaden, som vi havde surret paa Dækket, havde jeg afskreven. Captajnen sagde til mig i Løbet af Natten, at naar det blev Dag, og om vi til den Tid var om Bord, saa skulde vi forsøge, om det kunde lade sig gøre at hænge Jernbaaden, saa at den kunde sættes ud over Boven. Da jeg sagde, at vi jo da havde den gamle Træbaad at gøre klar ogsaa, svarede han, at den Ulejlighed kunde jeg spare, da den Baad næppe kunde holde til at flytte – langt mindre mere.

»Jeg har før hørt, at et Mandskab er reddet i en defekt Baad og agter at gøre denne klar ogsaa«, svarede jeg. Det havde han selvfølgelig intet imod. En lang Nat var det, men omsider blev det Dag og Søen paa Dækket mindre voldsom. Det blev Ebbetid. Vi kom ned paa Dækket og blev noget overraskede, da vi saa, at hele Underparten af Ruffet med Undtagelse af Støtterne var slaet bort af Søerne, og en stor Del af Vraggodset var sat ind under Bakken.

Baaden, som havde staaet paa Dækket – saavel som en Pram, der havde ligget paa Galgerne agter – var borte, selv Teaktræs-naglebænken ved Stormasten var revet bort af Søen. Igennem en af denne Naglebænk's Støtter førte Pumperøret til Ferskvandstanken, saa nu var det ikke muligt at faa Drikkevand, udover hvad der var i det lille Vandanker i Baaden. Ankeret med Vand var gaaet overbord.

En Ø saa vi i 2 Kvartmils' Afstand og var nu paa det rene med, at det maatte være Juan de Nova. Og til vor Forundring opdagede

5. En sømil (1852 m) kaldes også en kvartmil, da den nogenlunde svarer til en kvart dansk mil til lands.

vi snart, at der var Beboere paa Øen. Vi havde antaget den for ubeboet.

Gennem Kikkert kunde vi ogsaa se, at der laa et Par Kanoer paa Strandbredden; disse blev senere sat i Vandet, og nogle af Beboerne padlede et Stykke Vej ud mod os. Men vi var ude af Stand til at danne os nogen Mening om, hvorvidt det var vilde Mennesker – maaske endog Kannibaler – eller om de muligvis var saa meget paavirket af Civilisationen, at vi kunde vente en nogenlunde god Modtagelse, hvis vi saa os nødsaget til at lande paa Øen – og det var vi jo, da vi intet Vand havde. Alle vore Tegn og Fagter forblev ubesvaret af Beboerne. Captajnen ansaa dette for at være et daarligt Tegn og mente, at det vilde være yderst risikabelt at vove sig i Land. Vi planlagde da, at hvis vi fik Lejlighed til at faa begge Baade i Vandet i brugelig Stand, skulde han holde sig ude fra Land med Jernbaaden og 9 af Besætningen, mens jeg med 5 af de kraftigste i den anden Baad skulde sondere Stemningen og ialfald faa noget Vand, hvis der overhovedet var Mulighed herfor.

Vinden var aftaget noget i Styrke, men Brænding var der saavel udenfor som indenfor Skibets Sted; vi stod omtrent midt i Brændingen. Vandet var faldet, saa at vi kunde opholde os paa Fordækket uden at generes af Søen. Efter at have faaet lidt Frokost af, hvad vi havde Bjærget om Natten, toges en Kvajl Manillatovværk op fra Kabelrummet forude. Heraf skar vi to firskaarne Tallier, øverste Blok af hver ophængtes paa Fokkeraen omtrent lodret over Lønningen, en i hver Side, og ved Hjælp af Tallierne fik vi begge Baade fra Ruftaget ned paa Dæk foran Ruffet. Der sattes Tovværkstropper i Baadens Ringe, og derefter blev Baadene hejst op et godt Stykke over Dækket med Tallie fra Fokkeraa i Agterenden og Anker-Davids-Tallie i Forenden. Træbaaden holdt til Flytningen, men var gennemsigtig paa flere steder; vi tætnede med Tælle, Mønjekit og tyk Maling, før vi hejste den helt op.

Det var imidlertid bleven Lavvande, og jeg mente, at det uden altfor stor Risiko skulde kunde lade sig gøre at hente nogen Proviand forud. Jeg fik Anmodning fra Captajnen om at lade et Anker Rom løbe tomt. »For«, sagde han, »hvis vi skal dø her, saa lad os da dø ædru.« Det havde været min Tanke, at handle saaledes. Jeg fik tre Mand til med mig at vove Forsøget, og det lykkedes os (atter gennem Vinduet) at faa en Del Konserver, mange Flasker Øl, andre spiselige Sager, Søkort over Mozambik Kanalen m.m. bjerget forud.

Senere var et andet Hold med 2. Styrmand agterude. De fik en Del Klæder fra Slapkasten, et Solsejl og andet. Brød kunde vi ikke faa, da Brødtanken var fyldt af Vand, Dækslet var ikke sat paa om Natten. Solsejlet blev strakt over Bakken, og vi havde det i nogen Tid »paa det tørre.«

Midt paa Eftermiddagen, da Flodtiden var sat ind, slog en Sø

mod Skibssiden for om Bagbord, satte en stor Vandsøjle op i Lufften og halvfylde Jernbaaden. Ringen i Baadens Agterende blev revet ud, Baaden faldt ned over Agterkant af Bakken, og næste Søbrød den i to Dele. Nu havde vi altsaa kun den gamle udrangerede Baad tilbage; den blev hejst helt op under Fokkeraaen, for at den ikke skulde faa samme Medfart. Der var ikke Mulighed for at sætte Baad ud hele Dagen, og vi maatte forberede os paa endnu en Nat paa Vraget.

Mod Aften begav jeg mig ud paa Klyverbommen for at orientere mig lidt med Henblik paa en eventuel Landing i Nattens Løb, om saadant skulde blive paakrævet. Jeg opnaaede at faa et godt Overblik over, hvorledes Korallrevene laa, og hvad Retning der helst skulde holdes ind i – den samme som vi næste Dag benyttede.

Saa kom jeg i Tanker om, at Forsejlene kunde gøre ganske god Nytte inde paa Bakken til at ligge i, tog Kniven op og kappede dem fra undtagen Jager. Mandskabet var flinke til at hale dem ind og tage dem i Brug: Da jeg kom og vilde have et Hjørne, var alt optaget, og tilsyneladende sov de alle.

Jeg vovede mig en Tur agterud og hentede Signalflagene, men de opfyldte ikke Formaalet, saa jeg satte mig paa en Pullert og ventede paa at vaagne op, for dette maatte være en styg Drøm. Captajnen klagede sig, han var ikke rask og frøs. Jeg fik halet et Tæppe fra en, en Jakke fra en anden af de sovende og naaede at samle saa meget, at jeg fik Captajnen dækket godt til, saa at han blev varm og fik et Par Timers Søvn, mens jeg fortsatte min Vagt paa Pullerten.

Vandet vokste igen og begyndte at sprøjte op paa Bakken. Captajnen vaagnede og satte sig paa den anden Pullert. »Hvad er det, Styrmand?« »Ja, jeg har set, at der brænder Baal inde paa Stranden, og det har der gjort i nogen Tid. Jeg spekulerer paa, om der er gjort klar til at stege os, eller om det er for at vise os Vej, hvis vi skal forlade Skibet i Nat. Det er ialfald i den Retning, jeg mener, at vi bedst kommer ind.«

Mandskabet vaagnede efterhaanden, da Søen begyndte at overskylle Bakken, den sidste dog først, da han var ved at blive skyllet væk. En Del af vore bjergede Sager gik tabt. Vi havde fuldt op at gøre med at holde os selv fast, saa længe det var Højvande.

Ved Dag gry syntes jeg, at nu kunde jeg trænge til at faa en Lur, krøb ud til Jageren, og ved Hjælp af Sejsing og Sejl fik jeg lavet en helt god Køje i tilstrækkelig Afstand fra de øvrige til at kunde faa Ro og faldt i Søvn. Det varede imidlertid ikke længe – maaske 15-20 Minutter – saa mente jeg, at der var kaldt paa mig, og ganske rigtig: en Mand var paa Vej ud for at purre mig.

Captajnen meddelte mig, at Sejlmageren havde foreslaaet, at vi nu skulde forsøge at lande, da der var en Smule Bedring i Forholdene. Captajnen syntes selv, at det endnu var for voveligt; men jeg

støttede Sejlmagerens Forslag, idet jeg fremhævede, at vi næppe kunde vente at faa det stort bedre, saa længe Vinden var fra den Kant.

»Saa lad os da i Guds Navn forsøge. Jeg kan ialfald ikke tage en Nat til her ombord«, sagde Captajnen. »Men lad os faa lidt Mad først.«

Imens en Byge trak over, skaffede vi. Firede derpaa Baaden til Lønningshøjde, Aarer blev lagt tilrette – en af disse beregnet til Styreaare – en Blikkasse med Brød, en Kasse Tobak og 6 Bajonetter lagt i samt en skarp Haandøkse ved hver af Stropperne.

»Saa Tøjet af alle Mand, undtagen Undertrøjen, saa at I kan være hurtige i Bevægelserne og have en bedre Chance for at klare Jer ved Svømning, om det skulde gøres nødvendigt.«

Captajnen vilde ikke trække ud, da han ansaa det for haabløst for hans Vedkommende, hvis Baaden skulde kæntré eller lide andet Uheld. Stuerten vilde heller ikke af Tøjet, da han ikke kunde svømme. Han havde fire Skjorter paa: han havde taget en tør paa, hver Gang han var blevet vaad, d.v.s. en tør over de vaade.

Tøjet, som vi afførte os, blev ogsaa lagt i Baaden. Den blev firet et Stykke nedad Skibssiden, saa langt den kunde hænge fri af Søerne, flere Tovender hængtes ud til at glide ned ad.

Jeg gav saa Ordre til at gaa i Baaden med Forsigtighed, blive placeret klar ved Aarerne og en Mand med Økse klar ved hver Strop, en Mand paa Dæk ved Agtertallien. »Jeg kommer og tager Fortallien, men skal først agterud og aabne Olietanken.« Der blev ikke aabnet for nogen Olietank, da Nøglen til Hanen var forsvunden, og energiske Forsøg paa at slaa Hul paa Tanken med et Merlespir mislykkedes. Meget Besvær havde jeg med at komme tilbage, da jeg skulde passere en ituslaaet Nedgangskappe, hvorigennem Søen stadig fossede ned; i Rummet, hvor jeg var, stod Vandet til ca. 1 Fod fra Dækket ovenover. Jeg kom jo ud og for forud til Mandskabet, hvor der stod en stor Dunk Olie; den hældte jeg ud over Dækket paa Styrbord Side af Storlugen og saa til Fortallien.

Der stod Victor og fortalte, at den kunde han godt fire af. »Det kan jeg ogsaa – af Sted med dig.« Henvendt til Tømmermanden, som stod ved Agtertallien: »Naar De har firet af, saa hurtig i Baaden og prøv, om De kan faa fat i mig ogsaa.« »Er I klar dernede?« »Klar.« »Saa fir og lad gaa!« Samtidig med at Øksehuggene hørtés, gled Tømmermanden over Lønningen, han landede i Baadens Agterende (Baaden havde allerede Fart fremover paa Grund af medgaaende Sø og Vind). Tømmermanden naaede at faa Tag i mine Ben og svang mig ind paa Agterstævnen. Jeg greb Styreaaren og raabte: »Ud med Aarerne og hal ud!« Aarerne kom ud med en Præcision, som ikke stod tilbage for en Orlogsmands Baadbesætning. Tømmermanden greb en anden Aare, og hver Gang en Sø rejste sig agterfor Baaden, slog han i den med Aaren, hvorved han fik

Søen til at bryde, inden den naaede Baaden – og det lykkedes hver Gang.

I Løbet af 5 Minutter ansaa jeg det farligste Stykke for at være passeret og instruerede nu Mandskabet om, at saa snart vi mærkede Antydning af, at Baaden rørte Bunden, skulde alle undtagen Captajnen springe ud, og det skulde være straks. Aarerne kunde lægges ind, efter vi var i Vandet, og saa Tag i Baaden og løbe eller svømme ind efter med den – alt efter hvad Vanddybden krævede. Ogsaa denne Manøvre blev udført til UG.

Hensigten var jo at søge at bevare Baaden, og om vi havde tørnet paa Korallblokkene med fuldbemandet Baad blot én Gang, vilde Bunden være bleven slaaet ind paa den.

Søbunden var meget ujævn, ofte var der saa dybt, at man ikke kunde bunde, men da vi løb god Fart i Baaden, kunde vi bare hænge paa over disse Steder og fik den snart i roligere Vand. Men nu grundede det op, saa at den ikke kunde flyde mere, og den havde heller ikke godt af at blive slæbt hen over de takkede Korallblokke, saa vi tog den kun saavidt, at den laa støt uden at hugge.

Jeg sendte saa Folk ud i forskellige Retninger indefter for at søge efter en eventuel Dybere Rende. Fandt vi ikke en saadan, maatte vi afvente stigende Vande. Vi var næppe naaet mere en $\frac{1}{4}$ Kvartmil ind mod Land, men var helt fri af Brændingen, her var kun ringe Bevægelse i Vandet, og indenfor os var der fuldstændig smult, ret dybt og uden Korallblokke – kun fin hvid Bund. Indtil da var der ikke en Mand, der havde saa meget som en Rift, alle var uskadte.

Min Broder og jeg fulgtes ad, ledende efter dybere Vand, da jeg pludselig udbrød: »Dette fører ikke til noget Resultat, og vi faar jo Vand nok i Løbet af nogle Timer, men derude paa Bakken ligger jo en hel Del Ting, som vi sikkert faar Brug for; vi maa derud.« »Tror du, det kan lade sig gøre?« »Det ved jeg ikke, men et Forsøg kan gøres.«

Vi gik tilbage til Baaden, hvor Captajnen og de fleste af Mandskabet opholdt sig, og der havde Sejlmageren netop fremsat samme Forslag. Captajnen fraraadede, da han mente, at det nærmest var et Mirakel, at vi var naaet saavidt, men vilde dog ikke modsætte sig, naar vi bare vilde være forsigtige og vende om i Tide, hvis det saa for farligt ud.

Jeg spurgte om, hvem der turde være med. Anden Styrmand, Sejlmageren og tre Matroser meldte sig, en af disse var selvfølgelig Victor. Jeg havde faaet en ny Flagline med i Baaden, den fik jeg hængt om Halsen, og saa gik det udefter. Det var ret besværligt nu, da vi ikke havde Baaden at støtte os til: det vekslede med Vand til Knæerne, saa til Halsen, saa skulde der svømmes, og saa kunde vi gaa et Stykke igen, saa gled vi ned ad Korallblokkene og saa om igen.

Efterhaanden kom Søgangen og Brændingen igen. Vi gjorde Holdt, da vi var saa nær Skibet, at vi kunde holde Fodfæstet. Jeg fik

Flaglinen klar og spurgte saa efter de to bedste Svømmere; Sejlma-ger og en lettisk Matros mente, at de kunde klare det. Den ene fik Tampen af Flaglinen om sig, og med stor Anstrængelse naaede de ud til Skibet og klatrede op ad de Ender, vi havde hængt ud.

Flaglinen var lang, de halede ud af den, stak de forskellige Ting paa og jeg halede ind. Saa snart at vi havde Forbindelse, gav jeg Tegn ind til Baaden, at flere skulde komme ud og bistaa med Trans-porten indover. For hver Sending kappede jeg et Stykke af Flag- linen og slog om det bjergede, saa at det kunde slæbes det første Stykke Vej, da det var umuligt at bære herude fra.

Saa kom jeg i Tanker om, at der var en levende Gris om Bord, og raabte ud, at de skulde slaa Grisen ihjel. Men paa Grund af Bræn- dingens Larm, kunde de to ikke opfatte Ordene, men forstod til sidst, at det var Grisen, der var tale om, og smed den overbord.

Jeg raabte til Victor, at han skulde kalde paa Grisen, da han var særlig gode Venner med den, ligesom han var med alle andre Dyr. Ogsaa han tillod sig at misforstaa mig: han og en Kammerat svøm- mede ud og hentede Dyret ind imellem sig.

Det varede ikke længe, før vi havde alt fra Bakken inde. Jeg fik betydet de to ombordværende, at Flaglinen skulde sættes fast om Bord, og satte min Tamp fast om en Koralblok, saa at vi havde For- bindelse til eventuel senere Brug.

De ombordværende kom heldig ind igen, og da vi kom ind til de andre ved Baaden, havde de Besøg af nogle af Øens Beboere, som havde fortalt, at deres »boss« var en hvid Mand, saa nu saa vi noget lysere paa vore foreløbige Forhold. Klokkeren ca. 3 om Eftermiddag- gen landede vi paa Juan de Novas hvide Strandbred; blev der mod- taget af den hvide Mand, som Negrene havde omtalt. Han bød os velkommen samtidig med, at han udtrykte sin Beklagelse over Aar- sagen til vort Besøg.

Captajn Petersen og Mandskabet paa nær tre Mand, som jeg holdt tilbage, gik straks med vor Vært, mens vi fire tog os af Baa- den, efterhaanden som Vandet steg, indtil det blev Højvande. Der var hele Tiden et Par Negre ved os, og jeg fik her Lejlighed til at se disse Menneskers Færdighed i at manøvrere Kano og bruge Har- pun. En Flok Springerunger⁶ var kommen inden for Revlerne og boltrede sig tæt ind mod Stranden, da vi forsøgte at komme Flok- ken paa nært Hold med hver sin Bajonet, satte Negrene deres Kano ud, de var paa et Øjeblik midt i Flokken, Harpunen blev kastet, og samtidig var Harpunereren over Bord og gjorde det af med Spring- geren, saa at den ikke fik Lejlighed til at røre Kanoen.

En Del af Mandskabet kom, da det var Højvande, og hjalp os med at hale Baaden et Stykke længere op paa Stranden. Den havde intet lidt, da vi havde den oppe – men hvor havde vi ogsaa været paapasselige med at skaane den mest muligt.

Vi gav os nu alle til den beboede Del af Øen; det var omtrent

6. Delfinunger.

midt paa denne, at Beboerne havde slaæet sig ned. Der var et temmeligt langt Stykke Vej, idet vi først gik et Stykke ad Strandbredden, en Strand med det hvideste Sand, saa at vore Fanøfolk maatte indrømme, at denne Strandbred fuldt ud stod paa Højde med deres lovpriste Fødeøs Strand. De tilføjede, at de dog hellere vilde have været dér. Fra Stranden opover Øen var der noget stridt Græs til dels afsveden af Solen; det var ubehageligt at gaa i, naar man var barfodet – omtrent som en Stubmark.

Da vi kom op mod Huset, hvor den Hvide boede, blev vi modtaget med Falderebshonnør: en af de Sorte havde en Trompet, og han blæste os et Stykke.

Øen Juan de Nova er vel omtrent paa Størrelse med Thurø og har en Smule Lighed med denne, idet der er en Indskæring (Lagune) i Juan de Nova, hvor Højvandet gaar ind, tilsvarende Thurø Bund. Øen er Korallø. Der findes tre Brønde med fersk Vand. En enkelt stor Kokospalme fandtes den Gang og hist og her noget forkrøblet Kratskov, iøvrigt det stride Græs, som tidligere nævnt. Den er helt omgivet af Koralløv med en Stribe »rent« Vand tæt under Kysten; Bredden af dette Bælte var vistnok størst paa Sydkysten, hvor *Tercera* strandede.

Beboerne (som bestod af den Hvide, Satta Th. Colon, født i Schweiz, fhv. fransk Soldat; 5 Voksne Mænd, 3 Kvinder og nogle Børn, alle Negre) var ikke fastboende, men engageret af en Portugiser for at drive Skildpaddefangst. De havde opholdt sig paa Øen i 7 Maaneder uden at have forbindelse med Omverdenen, saa de havde maattet klare sig med, hvad Øen kunde byde dem. Lidt Majs avlede de; Skildpadder, Fugle og Fisk var der nok af, og Klæde- dragten stilledes der ikke store Krav til.

Satta beboede et Træhus opført af en forlist svensk Besætning. Der var to værelser, en Forstue og et lille Redskabsrum; alt var primitivt, men fyldestgørende. Negrene havde deres selvbyggede Hytter i Nærheden. Der var tillige et Slags Kogehus, hvor vor Kok ikke kunde udholde at være, da der ingen aftræk var for Røgen. Endvidere var der et højt Udsigtsstillads, ogsaa opført af Svenskerne. Fra dette kunde man overse hele Øen og udover Søen i alle Retninger.

Der var tre Fuglekolonier paa tre forskellige Steder, og der har sikkert været i tusindvis af Fugle (Søfugle). Der var Unger i hver af Kolonierne, men Ungerne var af forskellig Størrelse i hver Koloni; de var velmagende, hvorimod de gamle Fugle var trannede. Skildpadderne lagde om Natten deres Æg i Sandet, og der blev de saa udruget af Solvarmen. Disse Æg var ogsaa anvendelige, og der kunde være mere end en Spandfuld Æg i en stor Skildpadde, og Skildpadderne var store.

Satta havde en Seng; den overlod han til Captajnen og tog selv Gulvplads ligesom saa mange af os andre, som der kunde blive

Plads til indendørs. 3 Mand maatte rigge et Telt op udenfor af Baadsejl og tilbragte Natten der.

Naar der skaffedes, foregik det under aaben Himmel. Vi lavede et langt Bord af et Par Brædder og nogle nedrammede Pæle; Satta sad for Bordenden og vi andre efter Rang langs Siderne. I øverste Ende havde vi rigtige Skaffegrejer: Tallerken, Kniv, Gaffel og Ske, men da der ikke var Værktøj nok af den Art, maatte flere sørge for noget selv. Lommekniv, fem Fingre, en Konserverdaase og forskellige Erstatninger for Skeer kunde ogsaa bruges – og blev brugt.

Efter jeg den første Aften havde faaet en Portion Majsgrød, som jeg slet ikke syntes om, fortalte Captajn Petersen mig, at disse Folk, som beboede Øen, havde maattet klare sig, som de bedst kunde med, hvad der var forhaanden, og vel ogsaa nok kunde klare sig paa den Maade ud i Fremtiden. Men nu da Befolkningen var forøget med Besætningen fra *Tercera*, vilde Maisen ikke være tilstrækkelig, hvis vi skulde blive der ret lang Tid.

Satta havde fortalt, at tre gange om Maaneden kom der Dampere i Sigte fra Øen. Men kunde vi komme i Forbindelse med dem? Han, Captajn Petersen, ansaa det for noget nær et Mirakel, at vi var kommen godt fra Skibet i den gamle brøstfældige Baad, og at det vilde være ganske udelukket, at vi kunde forlade Øen i den. Vi havde jo Proviant om Bord og vel nok noget, som endnu kunde bruges, og der havde jo været Folk om Bord igen, men han holdt ikke af Tanken om atter at lade nogen gaa ud paa saa farlig en Opgave. »Men hvad skal vi gøre?»

»Det er da saa ligetil«, mente jeg. »Imorgen tager jeg Mandskabet undtagen Drengene, og saa gaar vi ud og ser, hvad vi kan udrette.«

»Jeg vil med om Bord i *Tercera* en Gang endnu.«

»Det kan De ikke komme, Captajn. Vi kan ikke komme i Nærheden af Skibet med Baaden; gaa og svømme derud kan De ikke, og hvis De kunde det, saa kunde De ikke klatre op ad en Tovende.«

»Nej, det er vel rigtigt nok, men skal jeg saa gaa her uden at kunde foretage mig noget, mens I andre sætter Livet paa Spil.«

»Det behøver De jo ikke, for der er det Brød og de Klæder, som vi bjergede ind, det skal jo tørres. Det kan Solen klare, men det skal spredes ud, og det kunde De og Drengene beskæftige Dem med, hvis Tiden falder lang.«

Efter en god Nats Søvn, som jeg trængte haardt til, og noget Frokost tog vi saa næste Morgen ud med Baaden. To Negre i Kano fulgte med – antagelig en Sikkerhedsforanstaltning, som Satta havde givet Ordre til, for om nogen skulde komme i Vanskeligheder.

Vi brugte samme Fremgangsmaade som forgaaende Dag: roede saa langt, Baaden kunde flyde, halede den paa Revet, saa den stod fast. Da det endnu var saa højt Vande, at Brændingen stod ret levende, maatte vi vente nogen Tid. Jeg forsøgte at faa de to Negre,

som var fulgt med i Kano, til at forsøge at færge mig ud langs Skibssiden, men det vilde de ikke forsøge paa.

Da jeg mente, at Forholdene tillod et Forsøg, gik vi i Gang. Stuerterten skulde blive ved Baaden og modtage og stuve det bjergede i Baaden, 2. Styrmand skulde passe Linen, mens tre Mand og jeg selv skulde om Bord, og de øvrige skulde besørge Transporten.

Vi kom godt om Bord og fandt til stor Sorg, at hele Halvdækket og alle Kahytsskoter var forsvunden, saa der kun var det nøgne Stordæk tilbage. Mange gode Sager saasom Kaffe, The, 2 Kasser Genever, Slapkiste og meget andet var gaaet tabt. Stor- og Mesanmast slingrede meget, hele Stortoppen var kun støttet af en enkelt Stængebardun, Agterskibet bevægede sig uafhængig af Forskibet, de fleste Dæksbjælker om Styrbord var knækkede, saa Dækket fulgte Søens Bevægelser.

Det var umuligt at komme agterud straks, hvorfor vi tog en Tønde Kød og en Tønde Flæsk fra Kabelrummet forude, slog Ende-bunden ud og puttede Indholdet i Sække. Da jeg kom op fra Kabelrummet, blev Victor halet om Bord. Han fik sig en »Skylle«, da han jo hørte til Transportholdet; men da jeg mente, at der kunde være Brug for ham om Bord, fik han Lov til at blive.

Agterude under Dækket var et Proviastrum, hvor fersk Proviant opbevaredes, men Lugen, som førte derved, var under Vand, og det vilde næppe være muligt at hale noget op af denne, da man her var udsat for at blive skyllet bort, naar Søen brød over Agterenden.

Et Forsøg paa at bryde Hul i Dækket blev opgivet. Jeg dykkede ned gennem Lugen efter at have givet mine Fæller Ordre til at bryde Hul i Skottet inde fra Lastrummet. Skottet var imidlertid allerede nedbrudt af Søen, saa Transporten foregik hen over Kulladningen og op af Agterlugen. I Lastrummet fandtes en Del Planker, og vi havde begyndt at sende ind af dem for at surre en Flaade sammen, saa at denne ogsaa skulde kunde anvendes til at føre flere Fornødenheder i Land paa, da jeg antog, at hvad der allerede var sendt ind var tilstrækkelig Ladning for Baaden. Men saa præjede 2. Styrmand, at nu maatte vi fra Borde, da Vandet vokste hurtigt. Jeg forlod som sidste Mand *Tercera*, og ingen af Besætningen kom om Bord senere, hvorimod Negrene aflagde et Besøg.

Da vi kom ind til Baaden erklærede Stuerterten, at det var alt for meget, der var kommen ind, Baaden kunde ikke bære det. »Jo, det kan og skal den«, svarede jeg, »men om den kan bære os tillige, det er en anden Sag.« Det kunde den, men man følte, at der var tung Ladning inde. En Mand maatte uafbrudt øse med en Pøs for at holde læns, mens vi sejlede ind. Vi havde rigget Sejl op, da der ikke var Plads til at ro.

Denne Gang landede vi noget Østligere end første Gang, saa at vi havde kortere Vej op til Bopladsen. Vi lossede vor Ladning,

trak Baaden i Land og gik hjem godt trætte og de fleste meget tørstige.

Udbyttet af Turen var: 1 Tønde Kød, 1 Tønde Flæsk, 2 Tønder Hvedemel, ½ Tønde Rugmel, 1 Sæk Brød, 3 Kasser preservevet Kød, 1 Kasse Margarine (100 Pund) og forskellige Smaating.

Captajnen havde faaet sat et Flag op paa Nordsiden af Øen. Næste Dag satte vi et andet paa Sydvest Siden, for at tiltrække for-bipasserende Skibes Opmærksomhed.

I de følgende Dage blev det ilandbragte Transporteret op til Bopladsen. Det var et kosteligt Syn at se, naar Karavanen kom: Meltønderne kunde rulles, men da vore Sække var opslidt af at slæbes hen over Korallblokkene, blev Skjorter og Underbenklæder anvendt i Stedet, man bandt for den ene Aabning, og saa kunde det gaa som Erstatning for Sække.

Vi fik nu af Satta Oplysning om, at naar der var Storm Syd for Mozambik Kanalen, kunde Strømmen her sætte Nordvest hen med rivende Fart – han antog 5-6 Knob, hvad jeg finder tvivlsomt. Dog er jeg paa det rene med, at en kraftig Nordvest gaaende Strøm har været Aarsagen til vort Forlis.

Ifølge Oplysninger af Statslods Gruelund forliste Fuldskip *St. Abbs* af London paa Juan de Nova i Juni 1855, Bark *Adelaide* af Udevalla i August 1902 og Bark *Fernbank* af Glasgow i November 1902. I Sattas Hus fandtes flere Effekter fra *Fernbank* – bl.a. Kahytsbord og Medicinkiste, begge ubeskadigede, samt en Del Tryksager. Der var Grund til at antage, at dette Skib strandede under gode Vejrforhold. *Adelaides* Agterskib (eller rettere en Del deraf) stod endnu paa Strandbredden. Skibet var trælattet, og flere Steder paa Kysten stod Stabler af Brædder og Planker af dets Ladning. Det var *Adelaides* Mandskab, som havde bygget Sattas Hus og Udkigsstilladset.

Da vi hvde overstaaet Transporten af det bjergede, bestemtes det, at der skulde være en fast Vagt paa to Mand Dag og Nat paa Vestsiden af Øen – om Dagen for at holde Udkig efter Skibe og at samle Brændsel til et Baal, som brændte hver Nat, vedligeholdt af Vagten. Tørt Træ var der nok af til dette Formaal. Et Internationalt Nødsignal (Flag over en lille Kugle) opsattes paa Øens Nordøstside, paa Nordsiden var et Flag, og paa Sydsiden stod Vraget endnu med hele Rigningen.

Hver Dag blev hele Kysten afsøgt: Den halve Del tog to Mand, den anden Halvdel tog jeg, saaledes at jeg paa to Dage kom Øen rundt. Udbyttet var kun ringe. Kronometret fandtes inddrevet, tilsyneladende ubeskadiget, ogsaa ½ Tønde Rugmel drev ind.

Hver Aften fik jeg arrangeret en Underholdning f.Eks. Gymnastik og Færdigheder, Sang, Fortællinger og lign. Jeg søgte paa den Maade at vedligeholde Disciplin og at modvirke, at Mandskabet skulde henfalde til Grublerier og Modløshed, og det lykkedes ganske godt. Kun Captajn Petersen, der som tidligere nævnt var be-

gyndt at blive syg, var det vanskelig at holde Humør i. Han ledsagede mig en Gang paa en Tur langs Stranden og sagde da: »Det kunde jo se ud, som om Caspar Holms Skibe skal sælges paa denne Maade. *Aalborg* gik paa Chilekysten, *Sixtus* paa Falklandsøerne og nu *Tercera*.« »Det kan De tage Dem ganske let«, svarede jeg, »for hvilken Reder vil vel nedsætte et Skibs Assurancesum betydeligt, umiddelbart før han sender det ud for at forlise? Desuden synes jeg ikke, at De har Grund til Selvbekjendelse.« »Det har De nu Ret i, det havde jeg ikke tænkt paa«, svarede han.

Kosten, vi fik, var jo saa som saa. Hver Morgen Rugmelssuppe. Middagen varierede meget lidt. Fisk kunde vi faa, naar vi vilde have det; det var bare at sende en af de Sorte af Sted, og kort Tid efter mødte han med Fisken lige saa hurtig og sikkert, som om han havde hentet den i et Hyttefad. Stegte Fugle var ogsaa let at faa, og en Dag serveredes der en Slags Skildpaddesuppe med Melboller.

Bollerne var himmelblaa, fordi Stueren havde faaet noget af det oplødte blaa Papir som Tønden var foret med imellem Dejgen, og saa var de stenhaarde. Stueren blev drillet en Del, og det blev paastaet, at de var aldeles uspiselige, men inden vi vel vidste deraf, var Gryden Tom. Det, vi savnede mest, var selvfølgelig Kartofler og Brød. Vi havde ganske vist en lille Blikkasse med tørt Brød, men det gemtes og skulde kun bruges i Sygdomstilfælde. Den Sækfuld haardt Brød, som vi havde bjerget i Land, var oplødt af Søvand.

En Aften spurgte Captajnen mig om, hvad vi skulde gøre ved vort Mel, da vi risikerede, at det blev surt. Stueren mente, at der ikke var anden Maade at anvende det paa end den, vi benyttede: koge Grød og Vælling af det. Jeg foreslog, at han hellere skulde bage Brød.

»Ja, kan de skaffe mig en Ovn?«

»Om vi havde en Ovn, saa kunde enhver vel bage en Slags Brød; men De som Fagmand (han var udlært Bager) skulde vel kunde ordne det selv uden Ovn.«

»Kan De maaske det?«

»Jeg er ikke Bager, men jeg skal gerne vise Dem, at det kan lade sig gøre.«

Næste Morgen fandt jeg ud af, at i en af de Sortes Hytter stod en stor Jernplade $\frac{1}{4}$ Tomme tyk. Den laante jeg, anbragte den i et Hul i Jorden, saa at de to Sider hvilede paa Jordoverfladen, satte et Par sandfyldte Konservesdaaser som Fod under det fri Hjørne og saa to Mand til at skure den med Vand og Sand, andre sendtes efter Brændsel, mens jeg gik i Gang med at ælte Dejg af oplødt Brød og Mel.

Et stort Stykke Spæk til at indgnide og fedte Pladen med, da den blev varm, og saa gik det løs. Det blev nogle flade »Kager« ligesom Klatkager, og de duftede herligt. Stueren sagde: »Naa saadan, ja det kan jeg ogsaa«, men han gav hurtig op og afleverede Dejgen til mig.

Han brugte en tynd Bakke. Jeg bemærkede, da han indstillede: »Saa er De alligevel ikke helt udlært.«

Mandskabet, som interesseret havde fulgt Foretagendet, forespurgte, om der kunde købes Kager. »Javist, for Brænde.« Omgaaende havde jeg masser af Brænde og en rivende Afsætning af Kagerne.

Victor og hans Kammerat, som havde haft Morgenvagt ved Baalet, var afløst og kom tilbage. »Ja, du har jo egentlig Fritørn i Dag, Bror, men jeg mangler en Bagersvend.« »Nu skal jeg straks være her.« Der var Arbejde nok for os begge, og vi stod i Bageriet til hen imod Aften, men havde da ogsaa en anseelig Bunke Kager. De var ikke opbrugt, da jeg forlod Øen, og vi var dog 17 Personer til at tage fra.

For mig faldt Tiden slet ikke lang, jeg var fuldt saa meget optaget, som jeg havde været om Bord. Hver Dag den halve Ø rundt, holde de ledige i Gang under et eller andet Paaskud, arrangere noget til om Aftenen, og saa, naar Mørket faldt paa, en Tur ud til Vagten og se efter, at de fik Baalet til at blæse rigtigt op. Jeg havde faaet lavet en Bænk derude, hvor Vagten kunde sidde om Natten. Der sad jeg saa gerne et Par Timer i Samtale med de to, der havde Vagt, og det var hyggelige Timer jeg tilbragte her. Samtalen blev mere fortrolig.

Gang paa Gang blev der sagt, at jeg havde Æren af, at alle kom saa velbeholdne fra Forliset, og selv om det ikke blev udtalt en direkte Tak herfor, saa laa den dog som en Undertone i deres Udtryksmaade.

Saaledes sagde en af dem: »Hvis De var kommen noget til, Styrmand, saa havde vi alle bleven derude.«

»Det var der da ingen Grund til, Robert, jeg hjalp jo da ingen af Jer, saadan set.«

»Det gjorde De nu alligevel, for De har sørget for, at der var god Disciplin om Bord, og vi havde Tiltro til Dem. Vi vidste, at Captajn Petersen er en dygtig Sømand, og vi holder af ham, som om han var vor Fader; men han er syg og vilde have givet op, hvis De ikke havde været. Anden Styrmand syntes vi ogsaa godt om, fordi han sneg sig ind i Ruffet og talte med os, naar Captajnen og De ikke var paa Dæk, og det gjorde, at vi var for meget Kammerat med ham. Desuden viste han den Nat, at han var bange. Vi havde aldrig lystret ham under disse Omstændigheder.«

»Ja, det vilde jo have været Jeres Fejl.«

»Eller hans.«

Tændstikker fandtes ikke. Man sørgede al Tid for, at der paa Ildstedet var rigelig med Gløder, saa at man kunde puste Ild i Blade og tørre Kviste. Baalet blev første Gang tændt ved, at en glødende Gren blev baaren derud og pustet i Flamme. Skulde vi om Aftenen have tændt Piben (vi havde faaet Tobak og Kridtpiber i Land), kald-

te Satta paa en Negerdreng med en Glødende Gren. Forøvrigt forsikrede Satta, at de Sorte nok skulde gøre Ild, om Gløderne slukkedes. I visse Hensigter stod vi tilbage for disse primitive Mennesker – vi kunde vel faaet Ild ved Hjælp af et Brændglas, hvis vi havde et, men næppe ved Hjælp af to Stykker Træ.

En Aften i »Underholdningen« agerede 2. Styrmand Spydkafter, han havde en tynd, lige Stang paa 4-5 Fod og en Konserverdaase som Maal. Han ramte ofte Maalet, men ikke al Tid med, hvad der skulde være Odden, lige saa ofte med Siden eller Midten af Spydet. En af de Sorte saa til i nogen Tid, saa gik han hen, tog Daasen og gav den til 2. Styrmand og betydede ham, at den skulde kastes op i Luften, naar han (den Sorte) var i passende Afstand. Han gik en halv Snes Skridt eller mere tilbage, tog sin engrenede Harpun og gav Tegn til at kaste. Da Daasen faldt nedefter, ramte han den i Faldet med Harpunodden. Han gentog det flere Gange med samme Resultat.

Den Majs, der blev avlet og brugt i deres Husholdning, stødtes til Mel i en udhulet Træblok med en Træstang som Støder; det var vel grovmalet, men ensartet. Sigtingen foregik ved at hælde det knuste Korn fra en lille Sivmaatte over paa en noget lavere liggende Maatte, naar der var en svag Vind. Dette blev gjort adskillige Gange, indtil Skallerne var blæst af Melet. Det blev udelukkende anvendt til Majsgrød.

Klædedragten for samtlige Beboere fortjener maaske ogsaa at nævnes. Satta var al Tid ulastelig klædt; de Sorte havde nok af deres Lændeklæder. Dog var Kvinderne indhyllet fra under Armene til Knæerne, hvad vi den Gang ansaa for en forholdsvis let Paa-klædning; nu bærer Damerne i det saakaldt civiliserede Samfund næppe saa meget om Sommeren som hine i et noget varmere Klima. De sorte Mænd havde imidlertid stadset sig op med Skjorte efter vor Ankomst, det var nogle, de havde neglet, mens de var spredt til Tørring, men da vi havde nok af dem, fik de Lov til at beholde dem.

Hvad vor Garderobe angik, saa var det Skjorte og Benklæder, men Hoved- og Fodtøj var uensartet. Almindeligt Hovedtøj fandtes ikke, naar undtages, at et Par af os havde en let uoliet Sydvest, andre havde en Strimmel Tøj eller et Haandklæde som en Turban, Captajnen og en Mand havde hver sit Bukseben paa Hovedet! Fodtøj: To Mand med Læderfodtøj, de øvrige dels Strømper dels Vanter dels barfodede. Jeg havde Sydvest og Læderstøvler.

En Dag, da jeg kom tilbage fra min sædvanlige Tur (den halve Ø rundt), fortalte Captajn Petersen, at nu var man bleven enig om at reparere Baaden bedst muligt og forlade Øen, da Udsigten til at komme i Forbindelse med Omverdenen syntes ringe; at han ikke kunde fæste Lid til Sattas Oplysninger om, at der hver Maaned kom Dampere i Sigte fra Øen; og at han frygtede for, at vi skulde opbru-

ge Ferskvandet i Øens Brønde. Paa Grund af Neap⁷ stod Vandhøjden i Brøndene noget lavere end tidligere, men da Vandstanden her fulgte Havets Vandstand, vilde det atter stige mod Springtid, havde Satta forklaret. Dog kunde Captajnen heller ikke tro denne Paastand.

Jeg blev ærlig talt fornærmet, fordi en saa vigtig Beslutning var taget, uden jeg havde haft Lejlighed til at udtale mig. Jeg spurgte, om det virkelig var Meningen, at hele Mandskabet skulde forlade Øen i den Baad. Svaret lød, at hvem, der ikke vilde være med, kunde blive tilbage.

Kort efter kom Sejlmageren og spurgte om, hvad jeg syntes om nævnte Beslutning. Jeg svarede, at da ingen tidligere havde spurgt om min Mening vedrørende denne Sag, vil jeg holde den for mig selv foreløbig.

Captajnen havde imidlertid hørt mit Svar, han kom til og forklarede, at jeg havde vistnok misforstaaet ham. Der var ingen endelig Beslutning taget, men der var talt om det – og noget maatte der gøres. Han opfordrede mig til at sammenkalde Mandskabet, saa at vi kunde faa talt ud om det.

Vi blev saa samlet paa nær Victor, som jeg ikke kunde finde. Captajnen spurgte saa om min Mening angaaende paatænkte Plan. Jeg mente, at det at gaa 16 Mand ud i den gamle skøre Baad, som Captajnen under Forliset ansaa for at være saa daarlig, at den ikke kunde taale en Flytning, og som han ansaa det for et Mirakel, at vi havde gennemført vor Landing med, vilde være Vanvid eller Selvmord.

At 16 Mand med Proviant og Vand til en Uge vilde overlaste Baaden, saa at den næppe kunde klare sig i den Søgang, den vilde blive udsat for hverken under Sejlføring eller Roning; at Captajnen selv ikke vilde kunde udholde at sidde Dagevis i en Baad; at jeg paa det bestemteste vilde fraraade saadan Plan, og ialfald vilde jeg ikke deltage, men vilde hellere ødelægge Baaden end at se det Foretagende sat i Gang.

»Ja, det er vel nok rigtigt, hvad De siger, men hvad skal vi da gøre, for noget maa der ialfald gøres, for at vi kan komme herfra?»

»Naar der absolut skal gøres noget – hvad jeg egentlig ikke anser for at være paatrængende nødvendigt endnu – vil jeg foreslaa, at Baaden bliver istandsat som tænkt, og saa forsøger jeg med fire Mand at komme til Madagaskar og hente Hjælp derfra. Baaden riges til med Sejl, men vi kan være uheldige, knække Mast eller miste Sejlene, derfor fire Mand til at ro om nødvendigt. De fire Mand skal melde sig frivilligt og være fuldstændig raske.« Alle bifaldt Forslaget, dog mente Captajn Petersen, at det tilkom ham at føre Baaden.

»Det kan der aldrig blive Tale om, Captajn, da De er den eneste Familieforsørger iblandt os, desuden kan De ikke udholde den Tur. Jeg har, fra jeg var Barn, været fortrolig med Sejlad i aaben Baad og som Første Styrmand er det min Plads; hvis der overhovedet bli-

7. Ved niptid indtræffer den laveste ebbe, ved springtid den højeste flod.

ver sendt Baad herfra, saa bliver det med mig om Bord. Captajnen havde endnu en Slutbemærkning, nemlig at Victor ikke skulde følge med, og det var vi enige om.

Da jeg spurgte om, hvem der turde vove Turen, meldte de sig alle. Jeg valgte Sejlmageren og en Matros, som var hans Landsmand (Estlænder), Søren Winther og Robert. Jeg opsøgte saa Victor og meddelte ham, hvad vi havde foretaget. Han var utilfreds med, at han ikke maatte følge med, og mente, at han kunde vel være lige saa god som nogen anden, og det maatte jeg give ham Ret i, da jeg jo kendte hans Udholdenhed og Mod samt Hengivenhed. Men jeg foreholdt ham, at det var et risikabelt Foretagende, og at Chancerne for at naa velbeholdne over i Grunden ikke var ret store, selv om jeg mente der var Muligheder.

»Ja, saa er de da ikke værre for mig, end de er for dig«, mente han.

»Det er de dog for vore Forældre, og det er af Hensyn til dem, at Captajnen og jeg vil have, at du bliver her, og saadan skal det være.«

Næste Morgen tidlig var jeg en Tur ved Stranden med Hammer og Knibtang og fik samlet en stor Daase Søm fra det ilanddrevne Vraggoods, inden Frivagten var vaagnet, og efter Frokost gik vi i Gang med at forstærke og udbedre Baaden. Nødvendigt Værktøj hertil forefandtes. Et Par Mand fortsatte med at hente og rette Søm. Træ var der nok af fra *Adelaides* Ladning.

Sejlmager og Tømmermand var Haandværkerne, de huggede til, og jeg mærkede af. Vi tilpassede 5 solide Bundstokke, som vi fik til at slutte godt til Bordene. Derefter vendte vi Bunden op paa Baaden og gav den to Bredder Sejldug i Bunden i hver Side og malede Sejldugen. Saavel Sejldug som Maling havde de Sorte bjerget fra *Tercera* paa et tidligere Tidspunkt.

Da vi havde besluttet os til denne Expedition, havde vi ansat Afsejlingsdatoen til 5. Marts, idet Sattas Journal udviste, at en Damper plejede at komme i Sigte af Øen den 3. i hver Maaned, hvilken Dato vi selvfølgelig vilde afvente og saa en Dag til for eventuel Forsinkelse.

Den 3. Marts var den ene Side af Bunden færdig. Vi holdt som sædvanlig Middagshvil fra Klokken 12-2, da en af de Sorte kom styrtende hjem og fortalte, at en Damper var i Sigte for Sydgaende, den styrede mod Juan de Nova.

Det kan nok være, at der blev Uro i Lejren. Jeg fik tre Mand med mig og løb ned til Baaden, tilkaldte i Forbifarten de to, som havde Udkigsvagt, vi seks Mand vendte Baaden og fik den slæbt ned til Strandkanten. Saa kom de øvrige af Besætningen samt tre af de Sorte, som skulde tage Baaden tilbage, naar vi var kommen om Bord i Damperen. Et stort Flag var medbragt. Vi roede udefter, og det gik let, da vi havde Vind, Strøm og Sø med os, og Humøret var højt, for nu vilde vore Oplevelser jo snart skifte Karakter.

Damperen kom tilsyne, den styrede ret tæt om Øen. Der var

Nødsignal paa Nordsiden af Øen, og derfra, hvor han nu var, kunde han se vraget af *Tercera* – og os i Baaden, hvorfra der blev svinget med Flaget, som var bundet paa en Aare, vi svang Hovedtøj og Tørklæder. Men Damperen sejlede videre, trods det at vi vel var inde paa en Afstand af to Kvartmil fra den. Det var et Passagerskib, som for mellem Østindien og Sydafrika.

Det vilde synes ganske utroligt, om hverken Officerer eller Passagerer der om Bord ikke skulde have rettet en Kikkert mod Øen. Hvis dette var bleven gjort, vilde vedkommende have set Nødsignaler eller Vraget eller os i Baaden – vel snarest alle tre Ting. Ingen af os, som var i Baaden, kunde tro, at vi ikke var bemærket, jeg hælder fremdeles til den Anskuelse endnu.

Naa, saa var der jo da ikke andet at gøre end at vende Næsen indefter igen, men nu havde vi Vind, Strøm og Søgang imod os. Skuffelsen var stor, og det var en trist Tilbagefart. Det var ikke netop Velsignelser, der den Aften lystes over Englænderen, som sejlede fra os. Jeg følte ikke Skuffelsen saa haardt endda og blev efterhaanden ked af høre paa Ugydelserne. Derfor spurgte jeg Victor, om han ikke snart havde faaet Jammer nok for en Aften. Da han svarede bekræftende, gik vi to ned til Baaden og sov der den Nat og den næste med.

Den 5. Marts var Baaden tilrigget med to Master med Gaffelsejl og en Fok, desuden var en anden Fok medbragt for eventuelt at bruges som Klyver. Anden Styrmand og Mandskabet sørgede for Proviantering og Vandforsyning, mens Captajnen og jeg ordnede Papirerne, nemlig Søfarts- og Afregningsbøger, Breve til Captajn Petersens Hustru og til Rederen (Captajn Caspar Holm, Fanø), ligeledes fik jeg en Fuldmagt til at handle paa Captajn Petersens Vegne. Endvidere gav Captajn Petersen mig 1 £ i Guld, for at jeg ikke skulde være helt uden Mønt. Han havde 3 £, et andet fik en af de Sorte for at følge med os som Kendtmand paa Madagaskarkysten.

Klokken 2 var jeg i Udkigstaarnet. Intet Skib var i Sigte, men det kunde ses, at der udenfor Øen blæste en frisk Sydlig Kuling, og jeg gav Ordre til at gøre Baaden klar.

Hele Øens mandlige Befolkning begav sig til Stranden, Baaden blev sat i Vandet og fik som Ballast to Køjesække med Sand, de blev lagt direkte paa Bunden og klappet flade, saa at der kunde lægges en Garnering af Brædder hvilende paa de ny Bundstokke over dem.

En Kasse Brød, en Del preserveret Kød, Vandforsyning og forskellige Smaarekvitter bragtes om Bord. Papirerne, som jeg medbragte, blev svøbt i min Regnfrakke og bunden op under agerste Tofte, en god Økse sat ned i Langremmen agter, en Pøs til Lænsning, Kompas og en tændt Lanterne. (De to sidstnævnte Ting var uden Værdi, da Lanteren hurtigt sluktes, og Kompasrosen uafbrudt snurrede rundt).

Storsejl og Fok blev hejst, og vi tog Afsked med hver især. Sidst

sagde jeg farvel til Victor og tilføjede: »Hils dem derhjemme hvis ... hvis I skulde komme hjem før os.« Ordene dækkede ikke helt over Meningen, men der var ingen Grund til at uddybe den Sag nærmere. Saa var det: »Sæt af der forude og bak Fokken.« Baaden svang rundt og sejlede udefter. Da vi var klar af Revene, sattes Mesanen, og Kursen lagdes Østover, og snart vinkede vi atter et Farvel til vore Kammerater, som endnu stod paa Bredden.

Vor sorte Lods var søsyg, saa snart vi var klar af Øen, og det var han paa hele Rejsen. Da vi kom klar af Øen, fik vi føle, at der var baade Vind og Sø – ofte Braad paa Søerne. At styre en bestemt Kurs var umuligt, thi for at undgaa at faa Baaden fyldt med Vand maatte jeg snart luve op mod en Sø, snart falde af for en anden, de færreste turde jeg tage med Bredsidens, hvad Kursen, som skulde styres, bød.

Kompasset var som nævnt ingen Nytte til, jeg maatte skønne Kursen efter Vindretningen.

Baaden styrede godt og løb godt, men den havde da ogsaa dobbelt Sejlføring, idet det ene af Gaffelsejlene var, hvad der oprindelig sammen med Fokken var Baadens almindelige Sejlføring, nu havde vi endda et Gaffelsejl til af samme Størrelse. Mesanen havde Bom, som gik et Stykke ud over Baadens Agterende. Farten har sikkert været oppe paa 7 Knob paa en stor Del af Turen fra Kyst til Kyst.

Hvor megen Umage, jeg gjorde mig for at undgaa at tage for meget Vand over, maatte Mandskabet skiftes til uafbrudt at øse Vand ud, de øvrige sad i Bunden af Baaden med Ryg mod Luvsiden og blev dænget til med Vandsprøjt. Selv sad jeg agter paa Lønningen og styrede; det var det eneste Sted, der ikke kom Vand over. Ved Solnedgang kunde vi endnu skimte Juan de Nova, naar vi rejste os op, og Baaden var paa Toppen af en Bølge.

Nu kom Stjernerne frem, og de gav god Vejledning, da jeg flere Nætter før Afsejlingen havde studeret Stjernehimlen. Ved Midnat flovede det betydeligt, og saa følte jeg, at jeg var ved at blive træt ovenpaa den ret nervespændende Sejlads, vi indtil da havde haft. Jeg overlod Roret til Robert, som var den mest fortrolige med Baadsejlads, gav ham Instruks om Styringen og lagde mig saa godt, som om jeg havde ligget i en Køje. De følgende to Nætter fik jeg hver Nat 4 Timers Søvn paa samme Maade.

Henad Morgenstunden flovede det yderligere, og Søen aftog i samme Grad, opad Formiddagen blev det omtrent helt stille, men da fik vi Land (Madagaskar) i Sigte forude. Klokkerne 3 Eftermiddag var vi under Kysten og vendte, da vor Lods betydede, at vi skulde længere Sydover. Vi havde da udsejlet 72 Kvartmil.

Nu begyndte en kedeligere Sejlads for os: Krydsning Sydefter med meget flov Vind, navnlig om Dagen. Om Aftenen sørgede jeg for at være tæt under Land for at drage Nytte af Landbrisen. Den

kom dog aldrig saa ret ud fra Land, at der kunde holdes Landet inde, men det var hovedsagelig om Natten, at vi avancerede. Den tredie Nat fik vi frisk Vind, og vi gled godt frem. Ved Daggry blev det fuldstændig Stille, men da laa vi ca. 4 Kvartmil til Søs udenfor Mantariano.⁸

Sejlene bjergedes, Masterne ned og Aarerne ud, og saa roede vi det sidste Stykke ind til og ind i Mundingen af en lille Flod. Der var en Sandbarre at passere, men det havde jeg ventet, saa vi var i Vandet og støttede Baaden, saa at den ikke faldt tværs i Søen, saa snart at den rørte Grunden, og hjulpen af den medgaaende Søgang og Bundarten (Kviksand) slæbte vi Baaden godt indefter – Lavvande forhindrede os i at ro videre. Sammen med Sejlmageren og vor Lods begav jeg mig op til Kommandanten for den franske garnison, som laa her. De øvrige tre Mand skulde varetage Baaden.

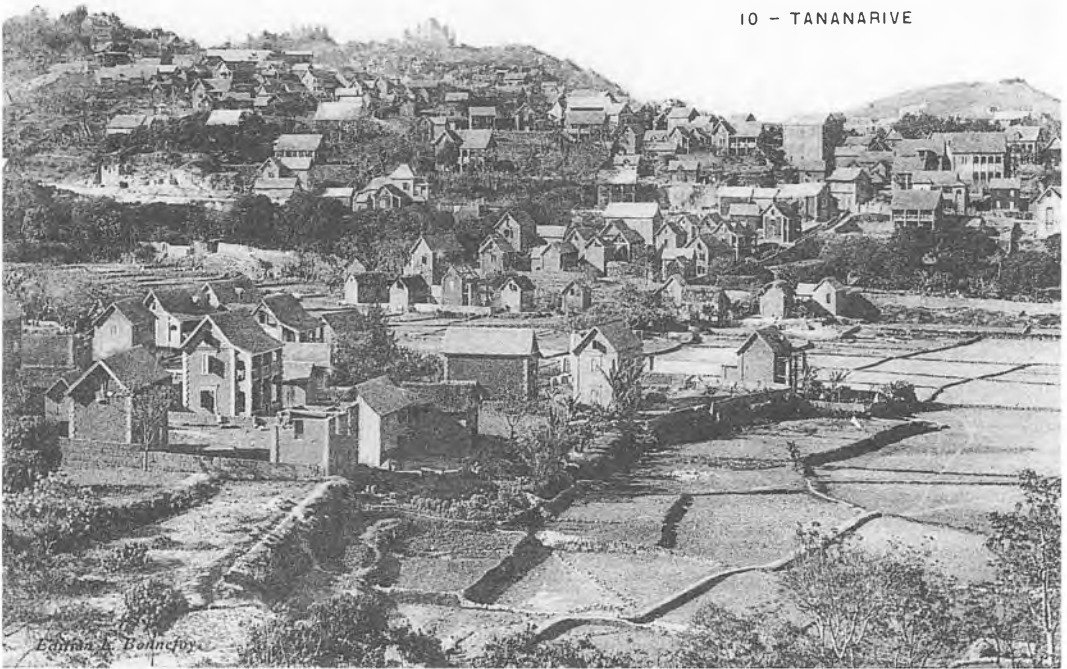
Over Vandløb, gennem Dynd og mellem Krat og Træer naaede vi omsider Vejen, som førte op til Byen. En Del Straffefanger under Soldaterbevogtning var i Færd med at udvide Dæmningen, som Vejen førte over. Ved Højvande var der Vand paa begge Sider; hen imod Byen, som ligger betydelig højere, var Skrænten gennemgravet, saa at der var fremkommet et bakket Pas.

Vi kom uantastet op til Kommandantens Bolig, hvor vi af en Ordonnans blev anmodet om at vente et Øjeblik. En tilstedeværende Løjtnant, som vor Lods fortalte, hvorledes og hvorfor vi kom dertil, var saa elskværdig, han beklagede, at han ikke talte Engelsk, men antog at Kommandanten var dette Sprog mægtig. Han sørgede for en Forfriskning til os og førte os saa ind til sin Chef. Det viste sig nu, at hverken Kommandanten eller nogen af hans Officerer kunde tale Engelsk eller Tysk, dog Intendantens Frue (Elsasserinde) talte Tysk. Hun blev hentet, og gennem hende fik vi fortalt, hvad Anledningen var til vort Komme, og bedt om hurtigst muligt at faa sendt Assistance til vor Kammerater paa Juan de Nova. Samtidig understregede jeg, at da vi forlod Øen, var foruden Captajn Petersen to af Mandskabet syge. Jeg bad om at faa Lov til at følge med det Fartøj, som maatte blive sendt derover, for at paase, at alt gik ordentlig for sig, (jeg stolede ikke paa 2. Styrmand til at respektere den sorte Skipper paa Baaden).

Kommandanten lovede at sende hjælp snarest muligt, men han disponerede kun over en Kutter, som var under Reparation, den vilde være færdig om to dage. Han indvilligede modstræbende i at lade mig følge med, hvis jeg ansaa det for at være nødvendigt, men foreløbig maatte vi holde os i Ro og lade ham sørge for os.

Han modtog Brevene til Viderebesørgelse og sendte Telegram til Rederen saalydende: »*Tercera* lost, crew saved.« Saa spurgte han, om vi ikke havde noget Tøj. Jeg svarede, at det havde vi da, idet jeg pegede paa, hvad vi var iført: Skjorte og Benklæder. Kommandanten lovede at sørge for Tøj til os – et Løfte som jeg maatte erindre

8. Tilsyneladende er der tale om Tananarivo (også kaldet Antananarivo), som var franskmændenes hovedstad på Madagaskar.



Den europæiske bydel af Tananarivo på Madagaskar. Byen blev besat af franskmændene i 1895 og gjort til deres hovedstad på øen. (Kongelige Bibliotek).

ham om umiddelbart før vor Afrejse. Han paalagde os samtidig, at vi al Tid skulde bære Hovedtøj, naar vi var ude, for at beskytte mod Solvarmen, da Risiko for Solstik, i Fald dette undlodes, var stor. Løjtnanten hentede straks et Par gamle Uniformshatte og gav os dem.

Vi blev saa vist hen til vort Kvarter, et Hospital for Hvide, som for Tiden var ubenyttet – et Værelse hvor tre af os kunde sove, og som tillige skulde være Spise- og Opholdsrum for os alle fem. Lodsen havde søgt sine egne og havde jo fuldført sin Mission. Paa Forespørgsel erfarede jeg, at de tre Mand, som var efterladt ved Baaden, var der sørget for, og at de mod Aften vilde indfinde sig heroppe. De to af dem skulde saa tildeles et andet Værelse, hvor forud en Underofficer (hvid) var indkvarteret.

Saa blev vi overgivet til Doktorens Omsorg. Han var en lille trivelig Mand, som al Tid lo over hele Ansigtet, han sørgede godt for os i den Tid, vi tilbragte i Mantariano, talte nogle faa Ord Tysk og kom jævnlig og forhørte, om Maden var god nok, og om vi manglede Tobak.

Efter en grundig Afvaskning, som vi i høj Grad trængte til for at faa saltet af Huden, fik vi et Maaltid, som bestod af Macaroni, Spejlæg, stegt Fisk og Bøf, dertil et Par Flasker Rødvin og Kaffe.

I Løbet af Eftermiddagen havde vi flere Besøg af Nysgerrige bl.a. Lejeren af Skildpaddefangsten paa Juan de Nova og en Elsas-

ser, som var Underofficer; da han kunde tale Tysk, benyttede jeg ham senere som Tolk.

Mod Aften kom saa de tre Mand, som var efterladt ved Baaden. De fortalte, at nogle Soldater, som var sendt dem til Assistance, havde slæbt Baaden hen til en lille Landsby, som laa tæt indenfor Flodmundingen, havde taget Baaden paa Land der og overgivet den til Toldembedsmanden, som først havde gjort Vrøvl, fordi jeg ikke havde været hos ham for Indkvartering. Men da han hørte, at jeg var hos Kommandanten, saa var den Sag i Orden, da Kommandanten ogsaa var Tolderens Overordnede. Vore tre Kammerater blev saa hos samme Tolder bispist, saa at de mente, at deres Maaltid ingenlunde var ringere end vort.

Vore Maaltider var herefter: Kaffe om Morgenen (uden Brød); Frokost Klokken 11: Friskbagt Majsbrød, fire varme Retter, Rødvin og Kaffe; Middag Klokken 5: Majsbrød, fire Retter, Vin og Kaffe – al Tid velmagende, pænt og veltillavet. Dejlige Senge med Fjedermadræs og Myggenet var der. (Fjedermadrasser om Bord kendtes ikke den Gang).

Mantariano ligger ved en lille Flod af samme Navn. Paa Flodens venstre Side er Landet fladt og sandet, paa dens højre Side er der sumpet hen imod den Bakke, som Byen ligger paa. Sumpen er som tidligere nævnt gennemskaaret af en Dæmning, hvorpaa Vej med Trolleyspor ogsaa førte fra en Landingsplads op til Byen.

Byen var af ret stor Udstrækning, havde flere forholdsvis store Butikker. Dens Indbyggere var af meget blandet Afstamning. Der var en Del Hvide. Officerne var alle Hvide; Underofficererne lige-saa for de flestes Vedkommende; alle menige Soldater var Negre; der fandtes desuden Grækere, Arabere, Jøder og endelig de Indfødte, Madagaskarnegre.

Disse sidste betegnedes af Franskmændene som vilde, raa og blodtørstige. Det blev ligeledes sagt, at dersom en mindre Patrouille af franske Soldater blev sendt ind i Junglen, blev de altid senere funden dræbt af moderne Vaaben. Franskmændene havde den Gang kun Kontrol over Madagaskars Kystomraader, mens det indre af Landet endnu var i de Indfødtes Magt.

Hvad kan der mon siges imod, at farvede Folkeslag med Vaaben i Haand modsætter sig den saakaldte Civilisations Fremtrængen og Erobringslyst? Selv om disse ikke paa Forhaand kan vide, at den Hvide som en Begyndelse kommer med Biblen i den ene Haand og Spiritus i den anden og en Masse af Civilisationens Skavanker i Baglommen, saa maa det ialfald staa klart, at den hvide Mand kommer for at tilegne sig, hvad han ingen Ret har til, hverken efter den Farvedes uskrevne eller den Hvides skrevne Love.

Soldaterne boede ikke i Kaserne, de havde deres Kvarter af Byen, hvor de boede i runde hvidkalkede Lerhytter sammen med

Kone og Børn. Jeg havde Indtryk af, der herskede et godt Forhold imellem Soldater og Overordnede.

Der fandtes en hel Del Straffefanger, som om Dagen blev sendt ud paa Arbejde under Bevogtning af skarptbevæbnede Soldater. Om Natten var Fangerne indelukket i Barakker, der iøvrigt laa ganske frit uden nogen Indhegning.

Blandt Madagaskarnegrene skulde der efter Signende herske et noget lignende Kastevæsen som i Indien. Det blev ligesaa paa-staaet, at Dronningen, som herskede over Madagaskarnegrene, var paa Besøg i Mantariano, mens vi opholdt os der; jeg var imidlertid ikke i Audiens hos hende og er derfor ude af Stand til at bekræfte Rygtet. Saa lang Tid, hun var paa fri Fod i sit Hjemland, havde Frankrig en Del Besvær med at hævde sig paa Øen. Det blev noget bedre, da hun blev deporteret til Nordafrika.

Af Dyr saas kun faa Heste, hvorimod Pukkelokser var ret almindelige som Trækdyr; Faar, Svin og Høns fandtes der Masser af indenfor Byomraadet. Udenfor Byen – i Junglen – fandtes sikkert et rigt Dyreliv, men det blev ikke udforsket af os. Dog var vi bekendt med, at Vildsvin og Alligatorer ikke var saa langt borte. Fiskeri blev der ogsaa dreven, men vi saa aldrig Fangsterne. Naar vi fik Fisk, var det Flyvefisk, og det var jo Kendinge. En spredt Trævækst var der ogsaa i Byen. Der dyrkedes noget Majs og af Frugt særlig Banan, dog kun til Stedets Forbrug.

Paa et højt Punkt ud mod Søen vajede det franske Flag paa en høj Flagstang. Herfra var glimrende Udsigt over Søen og Flodmundingen.

Dagen efter vor Ankomst modtog jeg en paa Tysk affattet Skrivelse fra Kommandanten, hvori han udbad sig en Rapport over Omstændighederne ved Forliset og forholdene paa Juan de Nova. Jeg udfærdigede det ønskede paa Engelsk.

Da jeg blev klar over, at Hjælpeexpeditionen ikke kunde komme af Sted saa tidlig som beregnet, skrev jeg atter til Kommandanten og bad om at faa forceret Reparationen mest muligt, da det hastede med at bringe Undsætning. Svaret blev, at der endnu vilde gaa to Dage, men jeg skulde bare forholde mig rolig, der skulde nok blive sendt Hjælp.

Da ejheller denne Tidsfrist kunde overholdes, skrev jeg atter og bad Kommandanten udvirke, at Baaden atter blev udleveret, og om at maatte faa Medicin, Fødemidler og et Kort over Mozambikkana-len. Saa at jeg sammen med Robert kunde sejle til Juan de Nova med en Førstehjælp og derved forhindre, at de tilbageblevne foretog sig noget hasarderet, hvilket jeg i høj Grad befrygtede, at de vilde gøre, nu da der var gaaet saa lang Tid siden vor Afsejling, at vore Kammerater maatte befrygte, at vi var omkomne paa Turen.

Svaret blev, at det kunde der paa ingen Made blive Tale om. Det

fremhævedes, at det var et meget stort Held, at vi var naaet frem paa denne den farligste Tid af Aaret, og at nu havde han (Kommandanten) Ansvar for os. Kutteren skulde blive sendt af Sted, saa snart den var i Stand, og for vore Kammerater behøvede vi ikke at ængstes – de skulde nok blive, hvor de var, indtil videre.

Endnu femte Dagen efter vor Ankomst var Kutteren ikke kommen af Sted. Jeg bad da Elsasseren om at gaa med som Tolk til Kommandanten. Nu var Kutteren bleven færdig og havde faaet baade Proviant, Vin og Medicin om Bord og skulde afsejle næste Morgen, nu var jeg vel beroliget? sagde Kommandanten. Jeg takkede for, hvad der blev sendt, og tillod mig at tilføje, at beroliget det var jeg ingenlunde – tværtimod. Det havde været for længe, inden Hjælpen blev afsendt. Jeg bad Kommandanten erindre, at jeg straks havde paapeget, at hurtig Hjælp var af største Betydning, at det ikke i slige Tilfælde var Vane hos os Danskere at nøle med Hjælpen, hvilket der fra dansk Side var givet Bevis for efter Katastrofen paa Martinique, hvor en dansk Orlogsmand var først til at bringe Hjælp til de overlevende, da Mount Pelee ødelagde St. Pierre.⁹ »Kommandanten erindrer maaske Tildragelsen?« Han blev meget vred, og jeg troede, at han vilde vise mig ud. Det gjorde han dog ikke, men spurgte, om vi havde Grund til at beklage os for vort eget Vedkommende.

Dertil maatte jeg svare, at vi var behandlet saa godt i enhver Henseende, at det langt oversteg vore Forventninger. Men det var jo ikke for at faa det godt, at vi kom hertil, men for at sende Hjælp til vore nødstedte Kammerater. Paa nuværende Tidspunkt maatte disse antage, at vi havde røgtet vor Opgave daarligt, eller at vi var omkomne under Forsøget.

Han komplementerede mig for den Interesse, jeg viste for Kammeraterne, og gentog, at han havde gjort sit bedste. Naa, saa var der Spørgsmaalet om at følge med Kutteren. Nej, der var ikke Plads til mig, det var jo kun et mindre Fartøj, og Kahytspladsen var begrænset. Jeg behøvede da ingen Kahytsplads, skulde nok holde mig paa Dæk. Alligevel for lidt Plads, naar 11 Mand samt Kutterens Besætning skulde være der.

»Godt, saa lad mig blive en af Kutterens Besætning paa den Tur, saa er den Sag jo i Orden.«

»Umuligt, en hvid Mand undergivet en Sort.«

»Ja, mig skal det ikke genere i dette Tilfælde.« Der var imidlertid intet at opnaa ved Forlængelse af Forhandlingen, vi tog Afsked.

Elsasseren bebrejdede mig, at jeg havde udtalt mig saa uforbeholdent overfor Kommandanten, og jeg bebrejdede til Gengæld ham, at han havde pyntet for meget paa mine Udtalelser. Men, sagde han, nu kunde vi da glæde os til at se vore Kammerater i god Behold om faa Dage.

9. Den danske panserkrydser *Valkyrien* kom straks den franske ø til undsætning under det meget voldsomme vulkanudbrud i 1902.

»Det vil jeg ikke haabe.«

»Hvad siger du? Vil du ikke haabe det?«

»Nej, jeg haaber, at de allerede har faaet Hjælp, ellers er det galt fat.«

Han mente, at det kunde der næppe være Tale om – hverken tidligere Hjælp, eller at der var noget galt. Selv om de var syge, saa var de da ikke dødssyge, og at de selv skulde foretage sig noget for ved egen Hjælp at komme bort. Utænkeligt.

De følgende Dage var vi mange Gange ved Flaget for at se, om Kutteren var i Sigte. Den 21. Marts anløb en Sydgaaende Postdamper Reden, og det blev fortalt os, at naar den anløb paa Tilbagerejsen, skulde vi og vore Kammerater, som til den Tid vilde være ankomne, rejse Nordefter med. Jeg henvendte mig da til Kommandanten med Anmodning om det i sin Tid lovede Tøj.

Næste Morgen saa vi fra Flagbatteriet, at en Kutter var ankommen i Floden. Jeg begav mig straks paa Vej mod Landingspladsen, og halvvejs til denne mødte jeg Satta. Efter en hjertelig Hilsen og Aflevering af et kortfattet Brev fra Captajn Petersen fortalte han, at Captajn Petersen og hans 10 Mand var bleven optaget af en Dampers den 15. Marts. At vi var bleven antaget for omkomne, da der intet Tegn var paa det modsatte, at 2. Styrmand ikke havde været interesseret i at forsætte det daglige Liv for Besætningen eller at lede dette, men havde helt svigtet denne Opgave, og at hver især gik, som de vilde, og kedede sig paa hver sin Maade, efter at vi var afsejlet.

Captajnen blev daarligere og svagere Dag for Dag og bebrejdede sig, at han havde foranlediget os til at forlade Øen for at drukne paa Overrejsen. Victor var ogsaa bleven en helt anden. For de øvrige Vedkommende var Helbredstilstanden taalelig. Godt Ferskvand havde de faaet rigeligt af ved at oprense den dybeste Brønd, men værre var det med Brød. De havde set sig nødsaget til at skrabe de tømte Meltønder og bage Brød af den indvundne Blanding af Mel, Træ og Papir. Det gav ikke noget godt Resultat.

Da nu Kutteren omsider kom til Juan de Nova, og de skibbrudne var borte, benyttede Satta og alle hans Sorte sig af Lejligheden til at komme til Madagaskar, da deres Principal – Portugiseren, som havde engageret dem til Skildpaddefangst – havde misligholdt Kontrakten og ikke opretholdt den overenskomstmæssige Forbindelse med dem.

Endvidere fortalte han, at Tanken om at bygge en Flaade af de Planker, som forefandtes af Barken *Adelaides* Ladning, var ved at blive realiseret, da Dampere viste sig, og at de havde henledt Dampere Opmærksomhed paa sig ved at vinke fra Stranden. Dampere var straks stoppet op paa Øens Læside, satte Baad ud, som blev roet ind tæt paa Revener, indover disse vovede de sig ikke. Besætningen fra *Tercera* maatte da vade ud over til Baaden, det sidste Styk-

ke bærende Captajnen. Han blev hejst om Bord i en stor Kurv, kunde ikke kravle op ad Stormlejderen. Captajn Petersen meddelte i sit Brev, at Damperen hed *Normannia* og var paa rejse til Kalkutta.

Senere erfarede jeg efter min Hjemkomst, at Damperen paa Grund af Maskinskade var dreven ud af Kurslinien og derved kom i Sigte af Øen, at de optagne blev yderst godt modtaget og behandlet, mens de var om Bord, at Damperen anløb Colombo paa Ceylon for Vandforsyning, og at de skibbrudne blev landsat der. Fra Colombo kom de med S/S *Broholm* videre til København. Dette Skib havde sejlet i Timecharter for Østasiatisk Kompagni og i den Tid haft kinesisk Dækbetætning, denne blev nu afmønstreret og *Terceras* Folk paamønstreret i Stedet.

Intet af, hvad Satta fortalte mig, var nogen Overraskelse. Jeg havde forudset og befrygtet det altsammen, og det var Grunden til, at jeg ønskede at komme til Juan de Nova hurtigst muligt. Gudskelov at det gik som fortalt, thi hvis de havde faaet Flaaden færdig og forladt Øen i denne, vilde Flaaden være bleven splittet, inden de nogensinde var kommen Øen af Sigte.

Nu havde vi saa kun os selv at tænke paa, og vi imødesaa vor Afrejse med Længsel. Kommandanten havde opnaaet Forbindelse med dansk Consulat i Tamatava,¹⁰ hvorfra han blev anmodet om at hjemsende os og fortage det dertil fornødne. Vi blev anvist en Forretning, hvor vi kunde købe hver et Sæt hvidt Tøj. Satta havde faaet Ansættelse i denne Forretning og havde fortalt Chefen om, hvad vi var for nogle Fyre, hvilket bevirkede, at vi blev indbudt til en fortrinlig og helt animeret Frokost. Saa god var den, at et Par af mine Fæller kom i »Krydsfarten« for Resten af Dagen – men bevarer uden nogensomhelst Skandale. Det var en dejlig Dag.

Den 30. Marts ankom Postdamperen for Nordgaaende, vi blev roet om Bord (padlet i Kano). Rejsen var betalt til Majunga,¹¹ hvor jeg ifølge Instruks fra Kommandanten skulde henvende mig til Administratoren for Vestkysten (Guvernør formodentlig). Gennem ham skulde det videre fornødne ordnes.

Ogsaa om Bord i Kystbaaden blev vi mødt med største Elskværdighed. Vi blev indtil videre anbragt paa 2. Klasse, og Baadens 1. Styrmand kom straks og forhørte os, om vi manglede Tobak.

Vi anløb flere Steder paa Kysten; størst Ophold i Majunga. Da jeg kom op til Administratorens Residens, blev jeg standset af en Skildvagt, han betydede mig, at jeg maatte vente og skulde forholde mig rolig, for den store Mand var optaget af sin Middagsøvn. »Saa maa du da se at faa ham vaagen«, tænkte jeg og forlangte temmelig højroestet at faa Lov til at passere, da jeg havde meget travlt. Omgaaende blev Døren aabnet af Administratoren selv, og uden videre Dikkedarer fik jeg ham i Tale. Her som der: han forstod kun meget lidt Engelsk, men han havde en dictionary og var forud

underrettet af Kommandanten i Mantariano, saa vor Samtale var snart tilendebragt. Jeg havde opnaaet at faa ham til at forstaa, at vi trængte til et Sæt sværere Tøj til Anvendelse paa Middelhavet. En Officer med 6 Snore blev tilkaldt, og med ham gik vi til det militære Beklædningsdepot, hvor ogsaa Havnecaptajn og en Tolk (Japaner), som talte daarligt Engelsk, stødte til – Havnecaptajnen for at optage en Slags Søforhør, bl.a. skulde jeg i Søkort afmærke Vragets position. Det var noget af en komisk Situation: snart blev jeg kaldt hen til Disken for at se paa Tøj, for saa, inden jeg havde haft Tid til at udtale mig der, at blive kaldt til Søforhøret igen.

Trods alt blev vi dog færdige. Søforhøret tilfredsstillende afsluttet og alt, hvad jeg blev budt over Disken, havde jeg kasseret. Det lod til, at Officeren hverken vidste ud eller ind. Ja, der var vel nogle grove mørkeblaa Benklæder, som ikke saa helt galt ud i Farve, men de kunde kun naa til midt paa Læggen. Nogle andre var lange nok, men de var lyseblaa. Men, sagde Officeren, vi kunde da faa hvilken Sort, vi ønskede, naar blot jeg vilde tage en Bestemmelse.

»Vilde De selv foretage en Rejse til Europa i saadan Paaklædning, eller vilde De forlange af nogen Officer, at han skulde gøre det?« spurgte jeg.

»Nej, det vilde jeg ikke, men...«

»Det vil jeg heller ikke og vil ej heller forlange, at mit Mandskab skal gøre det. Er der ingen anden Udvej? Er her ingen Butikker?«

Han indrømmede, at slige fandtes, og sendte os didhen ledsaget af Tolken. Det lykkedes at faa hver et sæt Tøj, der var stort nok. At det var alt andet end pænt, er en anden Sag.

Omsider var vi om Bord igen og fortsatte til Diego Suarez paa Nordsiden af Madagaskar, hvor vi kom om Bord i en større Damp, som kom fra Mauritius og gik til Marseilles.¹² Afsejlede fra Diego Suarez den 5. April, kom til Marseilles den 24. April. Anløb mange Steder undervejs, bl.a. en henrivende smuk Øgruppe, hvor vi fik en engelsk Planter¹³ om Bord, samt Aden, Port Said, Suez.

Her om Bord kom jeg paa 2. Klasse, Mandskabet paa 3. Klasse. Forplejningen paa 2. Klasse var overdaadig. Om Morgenen og indtil Klokkeren 10: Kaffe, The eller Chokolade, hvad man ønskede, der til frisk Brød og isafkølet Smør. Frokost Klokkeren 11: 8 à 10 Retter, Vin og Kaffe. Middag Klokkeren 5: 10 Retter, Vin Kaffe, Cognak. Klokkeren 9 Eftermiddag: The og Kiks. Kamrene var til 4 Personer, Køjerne gode, Bad hver Morgen, om man ønskede det. Der var Barberstue, Tobakssalg m.m. For 3. Klasses Vedkommende var saavel Forplejning som Bekvemmeligheder betydelig ringere, Forplejningen undertiden paa Lavmaal.

Jeg anslog det fulde Passagertal til ca. 400. Der var foruden Kabyspersonalet, Bager, Konditor og Slagter om Bord, og levende Kreaturer, Lam og Fjerkræ medførtes. Damperen løb 11 Knob,

10. By på østkysten af Madagaskar.

11. By på nordvestkysten af Madagaskar.

12. Mauritius (Isle de France) var en britisk ø i Indiske Ocean øst for Madagaskar; Marseille en fransk havneby ved Middelhavet.

13. Plantagejer.

havde Ræer paa Fokkemast, Stokankre, som kattedes og fiskedes som paa Sejlskibe – selvfølgelig Indhivning af Kæder, Katning og Fiskning ved Hjælp af Damp.

Iblandt mine Medpassagerer var en katolsk Præst, som talte flydende Engelsk, det var vel nok rart, at vi var placeret lige mod hinanden ved Bordet. Han var en svær, robust og gemytlig Mand. Da han gennem 1. Styrmand fra Kystbaaden, som ogsaa var Passager, havde hørt lidt om vore Oplevelser, kaldte han mig en Dag lidt til Side og udspurgte mig angaaende Forliset og hvad, der havde Forbindelse hermed, og saa sagde han:

»Min unge Mand, du har været meget nær Døden.«

»Det har jeg vel.«

»Har du husket at takke Gud for din Frelse?«

»Jeg er bange for, at jeg ikke har gjort det godt nok.«

»Det er ikke for sent at oprette det forsømte. Reddede I Jeres Ejendele?« vedblev han.

»Kun hvad vi gik og stod i, og det var endda lidt nok for mit Vedkommende.«

»Hvad mangler I?«

»Mangler? Vi mangler da intet i Øjeblikket.«

Saa slog han en rungende Latter op, som kunde høres over Halvdelen af Skibet og udbrød: »Lykkelige Mennesker. Har forlist alt, hvad de ejede, men mangler intet. Ja, min unge Ven, hvis du kommer i Tanker om, at du eller dine Kammerater mangler noget nu eller senere, saa kom til mig.« Saa gav han mig Haanden og et Dask paa Skulderen. Jeg takkede for hans Velvillie, men gjorde ikke Brug deraf, vi fik derimod ofte en Passiar. Engelskmanden gled ogsaa ind ved os baade ved Bordet og ved en Sludder en Gang imellem.

Selvfølgelig var Forbindelsen med mine Kammerater ikke derfor afbrudt, jeg var da mere i Selskab med dem, end med andre. De havde ikke Adgang til 2. Klasse, men jeg gik til 3., saa ofte jeg havde Lyst dertil.

Ankommet til Marseilles henvendte jeg mig til den danske Consul. Han holdt Søforhør over mig i 8 Dage (kun en Time daglig), mit Mandskab klarede han paa lige saa mange Minutter.

Her skiltes vi fra begge Estlænderne, som blev henvist til det russiske Consulat. Vi andre tre blev paa Consulens Foranledning hjemsendt over Land. I 2½ Døgn kørte vi med Toget saa godt som uden Ophold gennem Frankrig, Schweitz og Tyskland til Hamborg, hvor vi overnattede. Før vi fortsatte Rejsen, var vi paa Mæglerfirma Knöhr & Buchardts Kontor og erfarede, at *Tercera* havde været viderebefragtet fra Saigon til Filipinerne. Saa om alt havde gaaet som planlagt, var det maaske bleven en Jordomsejling. Inden jeg rejste hjem, var jeg paa Fanø og aflagde Rapport for Skibsreder Holm.

Indtil¹⁴ *Brobholm* anløb Gibraltar, havde ingen af de ombord-

14. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 95.

15. Propel bestående af et blad, der gives en vuggende bevægelse i vandet, nogenlunde som en fisks hale.

værende kundet faa nogen Oplysninger om vor Skæbne. Men i Gibraltar var Captajn Petersen taget med i Land og læste da i Lloyds' Liste, at *Tercera* var rapporteret forlist fra Madagaskar, og sluttede deraf, at vi var naaet velbeholdne frem. Det gik paa lignende Maade i mit Hjem. Man ansaa mig for omkommet, da et Brev fra Victor fortalte om, at vi var sejlet fra Øen for at hente Hjælp, men at der intet var hørt fra os. Moder udbrod pludselig: »*Tercera* er meldt forlist fra Madagaskar, og Captajnen og hans Folk har ikke været der, altsaa er det Christian, den Meddelelse stammer fra.«

Da *Broholm* kom til København, var jeg derovre og hilste paa Captajn Petersen og hans Flok. Den var svunden, idet 1 Mand var lagt syg i Land i Gibraltar. Jeg traf ogsaa en anden Bekendt, nemlig Captajn Horsebøll fra *Embla*, han var nu 2. Styrmand i *Broholm*.

Captajn Petersen og jeg var i Sø- og Handelsretten og gav Oplysninger om Forliset – uden egentligt Søforhør, kun til Retsformand Madvig.

Captajn Petersen fortalte mig, at han havde faaet tilbudt Stilling som Fører af en Skonnert, som var under Bygning. Den skulde sletrigges, have Hjælpemotor og Pendulpropel,¹⁵ (Experimentet faldt nok uheldigt ud), den skulde anvendes til Fart paa Sydamerika. Han foreslog, at om han bestemte sig herfor, da at vi gik i Kompagni og sammen indskød Kapital i Foretagendet. Jeg skulde saa være Styrmand, indtil han inden længe vilde trække sig tilbage fra Søen, hvorefter jeg skulde faa Førerpladsen.

Forslaget syntes jeg ikke om – havde det været et af Sejlskibene, saa havde det været en anden Sag. Desuden havde jeg paa Fanø maattet afslaa et Tilbud som 1. Styrmand i Bark *Wilhelmine*. Jeg var ude af Stand til at tage Hyre omgaaende, da jeg var bleven syg paa Hjemrejsen: Mavekatar og Feber.

Captajn Petersen fik senere Førerpladsen paa *Copley*, og efter at have kvitteret den arbejdede han nogen Tid i Vandbygningsvæsenet. Mange Aar senere (1938 eller 1939) besøgte jeg ham i hans Hjem paa Fanø og fandt ham næsten uforandret i Udseende. Han døde kort efter at have holdt sin 80 Aars Fødseldag. Sønnen Carl har ofte besøgt mig, efter at jeg er bleven Landkrabbe. Nu, da jeg skriver dette, er han Fører af Uddybningsfartøjet *Dragen*.

Søren Winther traf jeg flere Gange, mens han var Fører i Lauritzens Dampskibsselskab.



Tremastet bark Svanen af Ålborg under lastning i svensk havn. Fartøjet var bygget 1876 af eg og forbudet med såkaldt yellow metal. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

10 · Paa Bark *Svanen* og Skonnert *Hejmdal* 1906-1907

Den 12. Juni 1906 mønstrede jeg i Bark *Svanen* af Aalborg, Captajn Jensen. *Svanen* var en lille Træbark, som førte 8 Mands Besætning, deriblandt en Baadsmand i 40 Aars Alderen; han var ikke synderlig bevendt i nogen Henseende og blev udskiftet i Løbet af Sommeren med en ung 2. Styrmand, som var sin Plads voksen. Captajnen var en behagelig Fører at samarbejde med; han overlod alt vedrørende Arbejdet helt og fuldt til mig. Han tog selv Vagt med, baade da Baadsmanden var om Bord, og da vi fik 2. Styrmand. Kokken tog ingen Vagt, saa der var 1 Mand mere paa Styrbords Vagt, end vi var paa Bagbords. Vi kunde paa Trods heraf dog krydse med Storsejl paa baade i Quärken¹ og i Læsø Rende, mens den anden Vagt bjergede det paa disse Steder; naar vi løste af, satte vi det straks igen og avancerede.

Svanen sejlede i Nord- og Østersøfart. Hvilke Havne, vi var i, erindrer jeg ikke, ejheller nogen nævneværdige Oplevelse – undtaget at Captajnen og jeg en Aften paagreb en Mand, som var ifærd med at bryde ind gennem Kahytsskylighet. Jeg vilde have ham afleveret til Politiet, men Captajn Jensen lod ham løbe. Dette skete i Portsmouth.

Der var meget Sejlmagerarbejde her om Bord, som jeg med Glæde tog mig af. I det hele taget var jeg meget glad for *Svanen*, men fratraadte dog i Aalborg den 22. December, da jeg skulde hjem og holde Bryllup.

Jeg² havde været forlovet med Alma Jensen fra Navigationsskoletiden – et Tidsrum, som var anset som særlig farligt og er det fremdeles. Min Kæreste var Datter af en Frugtskipper, som trods en Børneflokk paa otte var anset for at være velsitueret efter den beskedne Maalestok, som den Gang regnedes med her.

Svigerfader holdt et pænt Bryllup for os, og der medfulgte det sædvanlige Udstyr til Bruden; Møbler til Soveværelse, en Stue og det nødvendige Husinventar købte jeg selv. Brylluppet fandt Sted den 10. Februar 1907, og vi boede et halvt Aar i mine Forældres lille Lejlighed. Den 15. Marts fæstede jeg en Byggegrund af Stamhuset Thorseng,³ Arealet var paa cirka 4 Skæpper,⁴ og Fæsteafgiften var 30 Kroner aarlig. Der blev afsluttet en Byggekontrakt om Opførelse af et grundmuret Hus med to lige store 3 Værelses Lejligheder med Køkken og et Loftsværelse til hver. Et Baghus var indbefattet.

1. Södra Kvarken er det smalle farvand mellem Sverige og Ålandsøerne; Östra Kvarken og Västra Kvarken er sejltrederne ind til den nordligste del af Botniske Bugt.

2. De følgende 3 afsnit er fra IHA 1131 side 96-97.

3. Valdemar Slot.

4. 1 skæppe land er knap 700 kvadratmeter.



Svigerfader laante os, hvad vi manglede til at bestride Byggeomkostningerne. Laanet blev forrentet med 4 % og afdroges, efterhaanden som Indtægterne tillod det. Da Haven var indhegnet og beplantet med 60 Frugttræer, og Halvpart i den med Naboejendommen fælles Brønd var betalt, stod det hele os i knap 5000 Kroner. I Januar 1915 købte vi Huset til Ejendom for 1300 Kroner. Den ene Lejlighed har altid været udlejet.

Den 18. Marts 1907 mønstrede jeg i tremastet Skonnert *Hejmdal* af Thurø, Captajn R. Rasmussen (tidligere *Astraa*). *Hejmdal* sejlede ligesom næsten alle andre Skonnerter i Nord- og Østersøfart. Ejheller for dette Skibs Vedkommende husker jeg Rækkefølgen af Havne, vi anløb. Styrmandshyren var nu 120 Kroner pr. Maaned, hvad jeg ogsaa havde i *Svanen*, indtil da havde den været 100 Kroner, endog i *Tercera*, som var et større Skib.

Ligesom paa *Svanen* fik jeg her paa *Hejmdal* fuldstændig fri Hænder, indbefattet Tilladelse til at udføre Vagt om Vagt, hvis jeg syntes, at det kunde lade sig praktisere i Nord- og Østersøfart. Det mente jeg at være aldeles sikker paa, men blev mødt med stor Skepsis af saavel Førere som Styr mænd. Det viste sig, at jeg fik Ret. Vi havde Vagt om Vagt hele Tiden og fik Arbejdet udført alligevel; men saa skulde der ogsaa bestilles noget i den Tid, man havde Vagt.

Captajns Søn kom om Bord som Ungmand, da vi anløb

Den tremastede bramsejlskonnert Hejmdal i dansk havn. Det elegante klipperbyggede fartøj var løbet af stabelen 1899 hos skibsbygmester C. Bom på Thurø. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

f. Svensk tømmerudskibningsplads ved Botniske Bugt.

Københavns Red, men han blev holdt saa godt til Vinden, at skønt han var paa Faderens Vagt, gav han op, da vi en Rejse kom til Danmark. Han var derefter nogle Aar ved Kontorarbejde, gik til Søsigten, tog Styrmandsexamen og avancerede ret hurtigt til Fører i A. P. Møllers Rederi.

Midsommeraftenen var vi netop kommen til Frånø,¹ Hernøsands distrikt, med en Ladning Kul. Arbejdet paa Fabrikken var indstillet paa Grund af Festaftenen. Vort Mandskab var alle om Bord, da Captajnen endnu ikke havde været i Hernøsand og faaet Penge, ellers havde Mandskabet nok været med paa Festpladsen. Ud paa Natten udbrød Brand i Maskinhuset, som var nærmeste Bygning. En Ildvagt alarmerede Captajnen, som styrtede forud og purrede ud, mig kaldte han i Forbifarten. Det varede næppe mere end 10 Minutter, før vi havde Presenningen af Mesanen, denne og Klyveren hejst, alle Fortøjninger kastet los og svang fra Kajen i et Agterspring (Sliptov). En meget hurtig og flot Manøvre, ganske vist mødte Mandskabet upaaklædte, som de havde ligget i Køjerne, og Fortøjningerne slæbte udenbords, indtil vi havde ankret.

En svensk Skonnert med Kalksten laa ved en Kran. Skonnerten kom knapt saa godt fra det: de undlod et sætte Agterspring ind, Rigningen kom uklar af Kranen, og begge Stænger gik i Løbet.

Snart laa der en halv Snes Bugserbaade ved Kajen og sprøjtede sammen med Brandvæsenet. Ilden blev slukket i Løbet af godt en Time, men da var Maskinerne og alt i Bygningen ødelagt.

Besætningen på Hejmdal, fotografet under en pause i arbejdet i Århus havn. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



Da *Hejmdal* i November Maaned kom til Bogense, var Bestemelsen, at jeg skulde føre den om Vinteren, hvis den skulde ud igen. Paa Grund af lave Fragter blev det imidlertid Oplægning, men jeg lovede da at gaa med som Styrmand, naar den skulde ud igen. Hjemsejlede og afmønstredes 2. December.

Min⁶ Kone havde flyttet Hjemmet til det nye Hus, og her fødte hun den 28. November en Datter, som fik Navnet Maja.

6. Dette afsnit er fra IHA
1131 side 98.

Tremastet bramsejlskonnert Yrsa af Troense fortojet i Newstadt i Holsten. Kaptajn Christian L. Sørensen står yderst til venstre. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



II · Fører af Skonnert *Yrsa* 1908-1914

1. Rasmus Vilhelm Møller, færgemand og skibsreder, boende i Vindeby på Tåsinge (iflg. Skibsregister bd. 16 fol. 132).

Besætningen i landgangstøjet på agterdækket af Yrsa. Forrest til højre står kaptajn Rasmus Hansen, og manden med bowlerhatten er sandsynligvis reder R. V. Møller. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

1908

Det blev imidlertid ikke som Styrmand paa *Hejmdal*, jeg kom ud i 1908. Førerpladsen paa tremastet Skonnert *Yrsa* af Troense blev ledig, og jeg blev opfordret til at deltage i Konkurrencen. Ja, der var virkelig Konkurrence, da der var flere, som gerne vilde have denne – en af de større Skonnerter – at føre. Rundt til alle Aktionærer paa Taasinge og i Svendborg og præsenterer sig. Kun en af disse lovede mig omgaaende sin Stemme; det var Urmager Martin Petersen, Svendborg. Den 5. Februar holdt Aktieselskabet tremastet Skonnert *Yrsa* Generalforsamling. Jeg vandt med 64 Stemmer mod min Modkandidats 46, de andre Liebhaveere havde trukket sig tilbage.

Yrsa var bygget af Jensen & Poulsen i Bregninge Skov 1902, korresponderende Reder var R. V. Møller, Vindeby.¹ Besætningen var ialt 7 Mand. Den havde højere Undermaster end de fleste andre Skonnerter og var fremragende under Krydsning.



Løningerne var den Gang: Fører 75 Kroner pr. Maaned + 5% Kaplak² af Bruttofragten, Styrmand 120 Kroner pr. Maaned, Matros 50-60 Kroner, Letmatros 45, Ungmand 30 og Kok 30 Kroner pr. Maaned.

Der afsejledes fra Svendborg i Ballast mod Fjeldskilen,³ Frederikstad Distrikt. Lastede dér Trælast for Reykjavik: 127½ Stander⁴ à 31 Kroner.

Ca. 2 Kvartmil fra Lastepladsen fik vi Stille. En Bugserbaad tilbød sin Assistance for 30 Kroner, hvilket jeg fandt rigeligt for den korte Distance. Jeg spurgte, hvad han da ydede for alle de Penge, og da Svaret lød: »Bugsering til Lasteplads, Transport af Ballastlægger til og fra Skibssiden samt udgaaende Bugsering klar af Struten«,⁵ havde jeg ingen Indvending, det var endda den Gang et meget billigt Tilbud. Afsejlede fra Fjeldskilen den 6. April.

Jeg havde en usædvanlig god Besætning: min Svoger som Styrmand, en Matros, 2 Letmatros, Ungmand og Kok. Saa snart vi var kommen til Søs, meddelte jeg Mandskabet, at de skulde faa Vagt om Vagt⁶ paa Betingelse af, at *Yrsa* ikke i nogen Henseende skulde være daarligere vedligeholdt end noget andet Skib af den Grund. Dette har stadig været gældende i alle de Skibe, som jeg har ført, og al Tid har vi kundt klare os mindst lige saa godt som nogen anden.

En Undtagelse har jeg dog haft, da jeg en kortere Tid havde en daarlig og vrangvillig Besætning og ikke den bedste Styrmand. Jeg ræsonnerede da som saa, at naar de ikke kunde eller vilde udføre et rimeligt Arbejde paa Vagten, saa maatte de da gerne tage Arbejds-vagt. Jeg holdt ikke den Besætning ret lang Tid.

Ligesaa undlod jeg at purre ud for at bjerge Sejl eller rebe, undtagen naar det var en tvingende Nødvendighed. Det var en fast Regel, at Styrmanden kunde purre mig naarsomhelst og i hvilken-somhelst Anledning; ogsaa dette gjaldt i alle de senere Aar.

Jeg vil paastaa, at jeg var den første fra Svendborg Toldsted, som gennemførte Vagt om Vagt i Nord-Østersøfart, og at jeg (og Rederiet) havde Fordel deraf. Tid efter anden fulgte nogle unge Førere Eksemplet – stadig flere og flere – indtil det omsider blev almindelig Kotume.

Hvad Kostspørgsmaalet angik, sørgede jeg for at variere Retterne betydelig udover de almindelige Rammer, men forbød alt Spild af tilberedt Mad. Hvis det var paakrævet, gav jeg Kokken Under-visning i Madlavning. Jeg vedblev at følge disse Retningslinier i de Sejlskibe, som jeg førte, undtagen naar der var en voksen Kok, som ikke behøvede nævneværdigt Tilsyn.

Rejsen til Island var besværlig paa Grund af ustadige Vejrforhold. Haard Kuling og Stille afløste ofte hinanden ret pludseligt, og det var med at bjerge Sejl, rebe, sætte igen, fire ned paa Grund af Stille og om igen. Til Atlanterhavssejlsads var squareriggede Skibe det

bekvemmeste, og jeg har al Tid syntes bedst om dem, skønt jeg sejlede langt mere i Skonnerter end i hine.

Da vi krydsede Faxebugten⁷ ind, fik vi Kuling og Frostvejr. Jeg mente tillige at kunde konstatere magnetisk Forstyrrelse og turde ikke stole paa Kompasset (til Pejlinger). Vi kom for lavt for Indsejlingen til Reykjavik, da Styrmanden, som havde været her tidligere, forvekslede Grota og Engey.⁸ Vi kom tæt under Grota, Skibet nægtede for en Gangs Skyld at vende. Lod Bagbords Anker falde, det holdt ikke, gav Styrbords Anker, som fik Hold. Nu kom Lodsens og med ham 4 Islændere. Vi gik igen under Sejl, men mistede Styrbords Anker, Kæden knækkede. Under haardt Sejlpres stod vi inden længe ind paa Reykjavik Red – der var ingen Havn den Gang. Vi havde faaet et Tøjanker sjækket paa Styrbords Kæde og ankrede for begge Ankre. Dækslasten var overiset til Midtskibs, Forestagejlstive af Is, og hvordan Mandskabet havde klaret Forskøderne under Krydsningen, som de gjorde, forstod jeg ikke.

Mens Losningen foregik i store Robaade, var jeg ude at søge efter Ankret. Da jeg fik en Mand og en Vandkikkert med, lykkedes det at finde og afmærke Ankret, det blev saa bjerget ved egne Baade og eget Mandskab. Efter endt Losning bugseredes Skibet af Islændere i Robaad til Vinterhavnen, hvor vi med eget Mandskab og egne Baade indtog 70 Tons Ballast.

Afsejlede den 9. Maj mod Archangelsk, hvor der lastedes 1364 Tønder Beg for Genua.⁹ Fragten udgjorde 444 £ 7/- 7 d. Lastrummet blev inden Lastningen omhyggelig smurt over med Kalk, for at det udflydte Beg, som der al Tid bliver noget af i varmt Vejr, bedre skulde slippe. Det viste sig at være en udmærket Foranstaltning og var anbefalet af en ældre Kollega.

Det var en herlig Rejse baade fra Reykjavik til Anchangelsk og derfra til Genua. I Nordatlanten, Ishavet og Hvidehavet omtrent Dagslys hele Døgnet, og saavidt jeg husker, havde vi fint Vejr hele Tiden. Vi afsejlede fra Anchangelsk 13. Juni og fra Genua 18. August mod Marseilles, hvor der lastedes 364,59 Tons Oliekager à 14/- pr. Ton for Visby.¹⁰

Skibet havde ikke, før det gik i fart om Foraaret, været i Dok for Bundsmøring, da Rederen mente, at det var unødvendigt. Det hævnedes sig paa Rejsen Nordover ved, at Bunden blev meget begroet, hvad jo fik Indflydelse baade paa Sejlads og Manøvreerne. Jeg gik aldrig paa den mere: at lade Skibet sejle en Sommer ud paa forrige Aars Smørelse.

Udfor Visby Havn kom en Bugserbaad ud og tilbød Assistance, den var sendt af Havnemesteren. Vi havde imidlertid god Vind, men Lodsens havde fortalt mig, at Havnen var vanskelig at sejle ind i, saa jeg sagde i Spøg til Skipperen paa Bugserbaaden, at vi kunde jo slæbe ham ind til Havnen, og saa kunde han stoppe os derinde,

2. Godtgørelse på nogle procent af fragten, betalt af befragter eller reder til skipperen.

3. Norsk tømmerplads ved den østlige indsejling til Oslofjorden.

4. Mål for trælast ved søtransport, nemlig 120 stykker brædder, svarende til 165 engelske kubikfod eller 4,7 kubikmeter.

5. Lille ø med fyr på østsiden af indsejlingen til Oslofjorden sydvest for Fjells-kilen.

6. Toskiftevagter, hvor de to vagthold skiftedes til at holde vagt og fri.

7. Bugt på vestsiden af Island, hvor Reykjavik ligger.

8. To småøer tæt udfor Reykjavik.

9. Archangelsk er den nordligste del af Rusland, som vender ud mod Ishavet; Genova en nordvestitaliensk havn i Middelhavet.

10. Svensk østersøby på Gotland.

det maa vel kunde gaa lige op? Han mente ikke, at Havnemesteren vilde være tilfreds med saadant Arrangement, men lagde saa langs Siden af os. Godt vi havde ham der, thi lige inden for Havneindløbet nægtede *Yrsa* at lystre Ror; havde vi ikke haft Bugserbaaden der, saa var vi stødt paa et Skær.

Visby er en de interessanteste Byer, som jeg har været i, den har jo navnlig stor historisk Interesse. Den Gang – og maaske fremdeles – stod hele den gamle Ringmur med Forsvarstaarne, Jomfrutaarn og Krudttaarn, mange gamle prægtige Bygninger og flere Kirkeruiner. Uden for Bymuren var endnu ingen Bebyggelse, men middelalderlig Idyl.

Vi afsejlede fra Visby 12. November og afmønstrede i Svendborg 14. November. Skibet blev oplagt i Pilekrogen ved Troense.

Naar jeg skulde gøre Sejladsens Resultat op, bliver det, at vi i Løbet af 8 Maanedeg og 6 Dage havde haft 3 Laster og 4 Ballaster. Rederiet fik for første Gang Udbytte, ikke saa stort, men de var tilfreds. Jeg havde tjent 1440 Kroner og var ogsaa tilfreds.

1909

Anløb følgende Havne:¹¹ Drøbak, Southampton, Fowey, Karrebæksminde, Sikeå, Totnes, Fowey, Karrebæksminde, Strømfors, Fowey, Karrebæksminde.

I Slutningen af Februar Maaned var Skibet i Dok for Bundsmøring. Sejlede til Drøbak og lastede Is for Southampton.¹² Afsejlede fra Drøbak 10. Marts. Lossede 340 Tons Is. Bruttofragten androg 107 £ 16/-. Afsejlede fra Southampton mod Fowey 6. April, lastede her 375 Tons China Clay¹³ à 6/- 6 d. pr. Ton for Karrebæksminde. Afsejlede fra Fowey 17. April. Afmønstrede i Karrebæksminde 6. Maj, da der endnu var Is i Bottenhavet, hvorhen næste Rejse gjaldt.

Afsejlede 20. Maj, bestemt for Sikeå.¹⁴ Paa denne Rejse var min Kone og vor lille Maja med, indtil de blev landsat paa Københavns Red.

Da vi var tæt ved Nordqvärken, opdagede jeg, at Afmærkningen af Farvandet ikke var i Orden: Fyrskibe var paa Plads, men ingen Prikker. Jeg opgav min plan om at løbe ad Vestqvärken, som var den korteste Vej til Sikeå, og løb saa den almindelig benyttede.

Midt paa Formiddagen kom Styrmanden, som havde Vagt, ned og sagde, at imod os kom en ballastet dansk tremastet Skonnert for smaa Sejl. Jeg var straks klar over, at Skonnerten havde mødt Is, og inden længe kunde vi ogsaa se Isen. Skonnerten viste sig at være *Norden* af Thuro, Captajn Eske Andersen. Da vi kom paa Prajehold, inviterede jeg ham om Bord, og efter at de var vendt med os, og begge Skibe brasede bak (vi bjergede de lette Sejl), satte han Jollen ud og kom over til os. *Norden* skulde ogsaa til Sikeå, havde lig-

11. Hér og de følgende år indledes med en oversigt over de steder, der blev anløbet i årets løb.

12. Drøbak er en tømmerplads ved Oslofjorden; Southampton en havn på den engelske kanalkyst; Fowey en engelsk by på Cornwalls sydkyst.

13. Porcelænsjord, kaolin.

14. Svensk tømmerudskibningsplads i Botniske Bugt.

15. Ratan ligger ved Västra Kvarken nær Umeå.



Stemmingsbillede fra Pilekrogen ved Troense med vinteroplagte fartøjer. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

get udenfor Isen i 9 Dage. Og, sagde han, han vilde ikke tage den Risiko, som kunde være forbunden med at løbe ind i Isen.

Næste Morgen var *Yrsa* inde i Isen for at se paa Sagerne. Fra Rigningen syntes jeg at kunde se aabent Vand bagved Isen og blev klar over, at det var et bredt Bælte Drivis, som der skulde være Mulighed for at gennemsejle med de nødvendige »Vridninger« for at undgaa de største Flager. Jeg ønskede dog en bedre Højde, da jeg antog at være udsat for at tabe Højde i Isen. Vi stod ud igen og krydsede Nordøst efter indtil Middag, da vi omtrent var paa Bredde af Ratan Fyr,¹⁵ hvor vi skulde tage Lods. Vi stod Vestover med aaben Vind, alle Mand paa Dæk, lette Sejl fast og *Norden* i vort Kølvand. Det var en meget bugtet Kurs, vi holdt, men rørte kun tre Gange ved større Flager og uden at blive hæmmet i Farten; *Norden* i vort Kølvand rørte slet intet, da vi jo banede Vej for den. Saa snart jeg fra Dækket saa aabent Vand forude, gav jeg Ordre til at gøre Jager, Mellemstagejil og Store-Gaffeltopsejl los, men paalagde Mandskabet, at de skulde gaa op ad *Læ* Vant og holde sig skjult, saa at de ikke kunde ses fra *Norden*.

Jeg havde en Anelse om, at Andreasen vilde forsøge at smutte forbi os, om han fik Lejlighed. Ganske rigtig, snart kom deres Jager op, men saa vore tre Sejl paa en Gang og derpaa Bramsejl og Mesan-Gaffeltopsejl. Vor Forfølger satte hurtigtst fuldt og dertil

Bredfok. Med Lodsflag i Top strøg vi mod Ratan, hvorfra vi saa Lodsbaaden sejle os i Møde. Da jeg ved Krydspejling havde funden, at det var uforsvarligt at fortsætte paa den Kurs, brasede vi Bak. Det gjorde *Norden* ogsaa, men ikke før han laa et Par Skibslængder fra Boven af os – altsaa mellem os og Lodsbaaden. Han fik den første Lods og kom først til Sikeå, hvilket medførte, at han kom til at losse Ballast først; vi maatte vente, til han havde losset.

Jeg ærgrede mig ikke saa lidt over, at jeg ikke trods manglende Prikker var løbet ad Vestqværken. Det kunde have været gjort paa Pejlinger, og vi vilde have været langt henne i vor Lastning, før *Norden* var sluppen igennem. Der blev kun Lejlighed til at vælte Skraldebøtten og give Andreasen mit Hjertes Mening i faa men velvalgte Ord, men saa var det overstaaet, og vi var lige gode Venner igen.

Vi blev færdiglastet samtidig og bugseret til Søs samtidig med samme Bugserbaad, *Yrsa* med det lange Tov. Vi blev slaet løs først og *Norden* slæbt et Stykke til, saa at Skibene var vel fri af hinanden. Vinden var Tværs, og vi halede rask ind paa den anden, men luede jeg, gjorde han ligesaa, faldt jeg af, gjorde han det samme. Han mente maaske, at han skulde gøre Gengæld og bane Vej for os; jeg paa min Side var ikke særlig begejstret for Kølvandslinien.¹⁶ Det blev Frokost. Styrmanden og jeg gik begge ned paa en Gang, efter at jeg havde sagt til Rorsmanden, at han skulde give mig et Praj, naar Captajn Andreasen og hans Styrmand gik ned, hvad jeg ventede de vilde gøre, naar vi var nede begge. Da de kom paa Dæk igen, havde *Yrsa* Forhaanden, og om Aftenen var vi saa langt forude, at vi ikke kunde se *Nordens* Skrog.

Udenfor Dragør laa vi en hel Nat og drev med Stille, næste Morgen var *Norden* og *Lotz* langs Siden af os. Disse to fortsatte Sundet igennem, mens vi ankrede paa Københavns Red for at sætte min Kone i Land og samtidig faa noget frisk Proviant. Ved Skagen indhentede og løb vi fra de to andre. Under usigtbare Vejrforhold kom vi ind blandt de flamske Banker,¹⁷ hvorved vi blev sinket noget. Ved Doverstrædet var vi atter i Følge alle tre og krydsede fra dem i en stiv Vestlig Kuling, navnlig efter at vi havde bjerget de lette Sejl, men de to andre pressede paa for fuldt.

I Løbet af Natten, da *Yrsa* var langt Sydover, og de to laa under Kysten af England, skagede Vinden mod Nord, saa at de var langt til Luvart af os og styrede Kurs; vi laa skarpt bidevind. Vi skiltes ved Start,¹⁸ hvor *Yrsa* igen havde Føringen.

Totnes ligger en halv Snes Kvartmil op ad Floden Dart, Dartmouth ved Munden, hvad Navnet siger.¹⁹ Dækslasten blev losset i Dartmouth og lægtret til Totnes, da kun undtagelsesvis der var Vanddybde nok (12 Fod) til paa Springflod, at lastet Skib kunde flyde op.

De autoriserede Lodser kendte den Gang ikke Farvandet op ad

Floden, men vi fik en Kendtmand om Bord. Paa Sprydet ved Klyverlejder var anbragt en stor Katteblok, hvorigennem en Trosse med Pælestik om Slæbetrossen skar; i de knappe Sving haledes Slæberen op under Sprydet for at give hurtigere Drejning. Flere Steder styredes ret mod Flodbredden indtil 8-10 Favne²⁰ fra de træbevoksede Bredder og saa pludselig 5 à 6 Streger Kursændring; der var ikke Lejlighed for Rorsmanden til at beundre Stedets Skønhed. Og smukt var her; det er vel nok et af de smukkeste Steder i England. At det er Englands smukkeste Flod, er hævet over enhver Tvivl, den bliver da ogsaa kaldt »Englands Rhin.«

Det allersidste Stykke inden Totnes, var en nogenlunde ret Linie. Ved Totnes ligger en lille Ø med Byens Park, vi skulde altsaa ind mellem Byen og Øen. Bugserbaaden maa slippe, inden man kommer til Øen, da den ellers ikke kan komme ud. Hele Bredden af Renden paa Højvande var ikke mere end det dobbelte af *Yrsa* Bredde. Naa, vi blev slaaet løs, Skibet løb med god Fart endnu 3 Skibslængder, saa stod det fast i Grunden tilstrækkelig langt fra Kajen til at være fri af den, om Skibet krængede mod den, naar Vandet faldt.

Efter at vi havde skaffet til Aften, gik Styrmanden og jeg i Land for at faa et Glas Øl. Da vi kort efter kom tilbage, var *Yrsa* væltet udover og laa med Ræer og Stænger mellem Trætoppene i Parken. Hverken Rigning eller Træer tog Skade heraf, og næste Morgen paa Toppen af Højvande fik vi Skibet heven fremover og langs Kajen, og der stod den saa uden at blive flot, indtil vi var udlosset. Paa Lavvande var den selvfølgelig tørlagt.

Yrsa var det første danske Skib, som var i Totnes. Masser af Byens Indvaanere var ved Havnen for at se »det store Skib.« Navnlig havdes Besøg af en hel Del Smaapiger i 12-13 Aars Alderen og nedefter, de kom hver Aften og hver Gang, jeg kom der til; de fik Lov til at komme om Bord og færdes overalt. Ofte havde jeg Kahytten fuld af dem, og vi var glade for hinanden.

Vi afgik i Ballast til Fowey den 24. Juli og lastede 369 Tons Clay for Karrebæksminde 6/- 6 d. pr. Ton. Afsejlede fra Fowey den 11. August og fra Karrebæksminde den 4. September.

I Strømfors²¹ lastedes 115 Stander Stav for Fowey à 29/-. Stuvning af Stav udførtes al Tid af Kvinder. Her laa vi ensomt ude i Skærgaarden. Kvinderne logerede om Natten i et dertil bygget Hus paa en nærliggende Holm. Hver Middag fik vi en Svingom paa Dækket efter Maaltidet. Da jeg den første Dag stod og betragtede »Folkelivet«, kom en af de unge Piger og bød mig op, herefter var jeg al Tid med i Laget baade ved denne Lejlighed og senere, naar Lejlighed gaves, hvadenten Damerne var Stavpiger eller Klipfiskepiger paa Island, og jeg har haft megen Fornøjelse deraf. Afsejlede den 6. Oktober.

16. Det at sejle i formandens kølvand.

17. Ud for Hollands kyst.

18. Start Point nær Kanalens vestlige munding.

19. På den engelske kanalkyst.

20. En favn er knap to meter.

21. Finsk tømmerplads ved Finske Bugt.

Lastede i Fowey 366 Tons Clay af 6/- 6 d. for Karrebæksminde og afsejlede 18. November. Afsejlede fra Karrebæksminde den 11. December.

Da vi ankom paa Lunkebugten Natten mellem 11. og 12. December, saa det ud til uroligt Vejr. Holdt ind gennem Sundet paa Ledefyrene og ankrede ved Øxenbjerg²² Klokken 2 Formiddag. Det er vistnok det eneste Sejlskib af den Størrelse, som er sejlet Sundet op om Natten.

1910

Anløb følgende Havne: Drøbak, Treport, Kings Lynn, Bogense, Grangemouth, Archangelsk, Totnes, Par, Raumo, Räfsö, London, Boness, Dysart, Svendborg.

Afsejlede fra Svendborg 20. Februar, lastede Is i Drøbak Distrikt for Treport.²³ Afsejlede fra Drøbak 1. Marts.

Lossede 349 Tons Is i Treport, lastede 343 Tons Fosfat à 4/- for Kings Lynn.²⁴ Afsejlede 31. Marts fra Treport.

Efter Losning i Kings Lynn lastedes 358 Tons 14 Centner²⁵ Kul à 6 £ 10/- for Bogense. Afsejlede 15. April fra Kings Lynn og 4. Maj fra Bogense.

I Grangemouth²⁶ lastedes Kul, Mursten og ildfast Ler – ialt 359 Tons for Archangelsk – udgjorde i Fragt 107 £ 15/- 10 d. Afsejlede 23. Maj fra Grangemouth.

Lastede 129 Stander Trælast i Archangelsk, Fragt 45/- pr. Stander for Fowey; afsejlede den 11. Juli. Fra Totnes 31. August til Par, lastede 355 Tons Clay for Raumo,²⁷ udgjorde i Fragt 3204 Finmark. Afsejlede 6. September.

Efter Losning i Raumo bugseredes til Räfsö²⁸ for Lastning af Stav til Themsens (Gravesend for Ordre). Afsejlede den 21. Oktober. I Nordsøen mistede vi paa Grund af Haard Kuling en Del Dækslast, saa at der kun lossedes 111 Stander à 35/-.

Et Stykke op ad Themsens antoges Bugserbad, som slæbte os til Gravesend Red. Da jeg næste Dag kom om Bord efter at have faaet Ordre for Northfleet,²⁹ gik Skibet pludselig i Drift. Mens Styrmanden løb hen og lod Styrbords Anker falde, lagde jeg Roret i Borde for at skære klar af en Kulhulk; men inden Styrbords Anker fik Hold, laa vi tværs for Boven af Hulken, hvilende paa dens to forreste Ankerkæder, men uden at nogen Skade var sket. Faa Minutter efter havde vi 4 Bugserbaade ved os med hver sin Kaste-line kastet over til os.

Paa min Forespørgsel om, hvad de vilde have for at slæbe os fri og til Lasteplads, blev der svaret, at det kunde vi tale om senere, nu gjaldt det kun om at komme fri hurtigt muligt, for saadan kunde vi da ikke blive liggende. Jeg svarede, at det saa ud til, at vi godt kunde ligge saadan, vi laa ialfald fast nok nu, og Strømmen vilde sikkert

22. Lunkebugten ligger på Tåsinges østkyst; Øksnebjerg i Svendborg landdistrikt lige øst for byen.

23. Havneby i Nordfrankrig.

24. Havn i Østengland.

25. Sandsynligvis er der tale om den engelske centner eller hundredweight à 100 engelske pund eller 45 kg.

26. En østengelsk havn.

27. Par er en engelsk havneby på Cornwalls sydkyst; Raumo en sydvestfinsk tømmerplads.

28. Svensk tømmerplads.

29. By på Themsens sydbred 3 km vest for Gravesend.

nok komme den anden Vej igen. Om de vilde tage os for 5 £? Dette Tilbud blev haanligt afvist.

Vi fortøjede saa med Spring fra For og Agter paa Kulskibets Kæder, da jeg var bange for, at Bugserbaadene ved deres Skruevand skulde faa Skibet til at glide overlang og langs Siden af Hulken, hvorved begge vore Ankre vilde fiske dens ene Kæde. Dette var ganske aabenbart Baadenes Hensigt. Da de omsider indsaa, at her var intet at gøre – hverken i den ene eller i den anden Henseende – forlod de os en efter en. Den sidste spurgte: »Hvad siger du saa, inden jeg sejler fra dig?« »Lykkelig Rejse.« Saa gled han ogsaa.

Imidlertid var en »waterman« kommen om Bord. Han sagde, at Bugserhjælp var ikke paakrævet, da Strømmen allerede var aftagen- de og Risikoen for Havari dermed overstaet. Han tilbød sin Assi- stance til at komme fri, klare eventuelt uklart Anker, tage Skibet med Strømmen til Losseplads og føre Trosser for 3 £ 10/-. No cure, no pay. Da Strømmen var ved at skifte, kastede vi Springene los, hev det ene Anker op og drev med det andet slæbende hen til Northfleet.

Mens Losningen stod paa, var jeg en Dag gaaet op paa den Plads, hvor Ladningen blev stablet. Der var flere Skibsladninger, men jeg bemærkede, at nogle Stabler var højere end andre, og talte saa, hvor mange Stav der var i Stablerne af den ene og den anden Højde. Jeg opsøgte Formanden for Arbejderne og spurgte, hvor vor Ladning stod, han udpegede de høje Stabler. »Naa, hvor mange sætter I egentlig i saadan en høj Stabel?«

»2000 Stkr.« lød Svaret.

»Hvorfor i Alverden sætter I da 2200 i vore?«

Han paastod, at det var der heller ikke, men da jeg lod ham vide, at jeg havde talt dem, og at det ganske sikkert var bedst, at han sør- gede for, at de 200 i hver Stabel kom paa rette Sted, maatte han jo gøre det.

Dagen efter vor Ankomst til Northfleet var jeg i London hos Mæglerfirmaet Grønsund & Co. Fik der et Brev fra min Reder, hvori han meddelte, at det var ham umuligt at slutte en udgaaende Fragt fra Themsen. Han bad mig forsøge, om jeg kunde faa en Lad- ning f.Eks. til Kulplads, og om det lykkedes, da straks at telegrafere til ham, saa at han kunde sikre os en Kulfragt.

Jeg rettede med det samme en Forespørgsel til Grønsunds Be- fragter, om han kunde tilbyde noget. Det kunde han ikke i Øjeblik- ket, men der kom vel noget, sagde han.

Sagen var den, at der var saa mange danske Skonnerter (20-30 Stykker), som ønskede Fragt, og Fragterne var faa. Førerne mødte daglig paa Mæglerkontoret, for om der skulde komme et Tilbud, men som nævnt: Chancerne var smaa.

Blandt Skonnerterne var tremastet Skonnert *Primula* af Thuro,

Captajn Laurits Carlsen, Troense. Han kaldte mig en Dag til Side og spurgte, om jeg havde Fuldmagt til at afslutte en Fragt, og da jeg svarede bekræftende, fortsatte han: »Du ser, hvordan Grønsunds Kontor er fuldt af fragtsøgende Skippere hver eneste Dag, den ene bange for, at den anden skal faa en Fragt før ham, og du forstaar vel, at du, som er en af de sidst ankomne, har ringe eller ingen Chance for at faa en Fragt, til *Yrsa* er udlosset. Jeg har sluttet ud-gaaende Fragt med en anden Mægler, og om du har Lyst, vil jeg gaa med dig til ham og forhøre, om han har noget at tilbyde dig.« Det Forslag var jeg med paa, vi opsøgte Mægleren, og inden vi gik derfra, havde jeg sluttet for en Ladning gammelt Jern fra Westindia Dok i London til Boness³⁰ for 3/- 3 d. pr. Ton, frit ind og fri Kran til Losning. Vi fik 353 Tons ind.

Da jeg nogle Dage senere kom paa Grønsunds Kontor, spurgte Befragteren mig, om det var sandt, at jeg havde sluttet Fragt andetsteds, og han sagde, at det kunde have bleven en slem Historie, da han havde haft *Yrsa* anstillet. Forresten var det da en meget daarlig Fragt, jeg havde faaet. »Det kunde maaske have bleven en kedelig Historie for Dem, aldrig for mig, da jeg havde min Reders Fuldmagt, hvad De jo ikke havde. Desuden vidste De, at jeg var bemyndiget til at slutte Fragt. At det er en daarlig Fragt, det vidste jeg, da jeg tog den, men jeg anser den for bedre end Ballast.«

Afsejlede fra London den 9. December. Bugseredes fra Boness til Dysart,³¹ lastede 361 Tons Kul à 6 £ pr. Keel.³² Afsejlede fra Dysart 27. December og afmønstrede i Svendborg 3. Januar 1911. Losningen foretoges af Havnearbejdere.

Da jeg senere traf nogle Kolleger, som havde været paa Themsens samtidig med os, sagde de: »Vi andre mente jo, at det var en elendig Fragt, du sluttede, men alligevel var der ingen af os, der fik saa godt Resultat som du. Vi fik maaske nok lidt højere Fragt fra Themsens, men ikke den saa omgaaende Lastning, som du fik, og da vi kom paa Firth of Forth, fik vi lang Kultørn, mens du ingen havde. De fleste af os var 1 Maaned længere om de to Ladninger end *Yrsa*.

1911

Anløb: Kragerø, Waterford, Poole, Gustafsberg, Stockholm, Middelsborough, Raumo, Ramsgate, Granvik, Landerneau, Fowey og Karrebæksminde.

Afsejlede fra Svendborg 22. Februar. Lastede Is i Kragerø³³ og afsejlede 4. Marts. Lossede 315 Tons Is i Waterford³⁴ à 9/-. Tremastet Skonnert *Norden* var under Losning, da vi ankom, en Mand rømte fra *Norden*.

Jeg var til Stede paa Consulatet, da Rømningsmanden indfandt sig der og bad om Hjælp. Consulens erklærede, at han kunde ikke

hjælpe ham, og gav ham i Stedet en alvorlig Irettesættelse, hvorpaa jeg tilbød at tage ham med til Poole,³¹ naar han derfra vilde rejse til Fowey og gaa om Bord i *Norden* igen. Consulen sagde til den unge Mand, at han kunde prise sig heldig, at han saa let kom ud af sin selvforskyldte Vanskelighed, og formanede ham yderligere til at afstaa fra Gentagelser.

Afsejlede fra Waterford den 3. April for Poole. *Nordens* Mand stak af, men ikke til Fowey, og en af vore rømte.

Da Ballasten var losset, blev *Yrsa* meldt lasteklar ved skriftlig »notice« afgivet paa Afskiberens Agents Kontor. Da Agenten som Regel ikke var paa Kontoret, fik han først Meldingen næste Dag og beklagede da, at nu kunde det ikke nytte at sende *Yrsa* paa Lastepads, da der ventedes en Dampner og ikke var Plads til to Skibe.

Ved Konossementstegning³⁶ optog jeg først Protest hos Notarius Publicus og paaførte Konossementet Anmærkning herom, ligesom jeg meddelte min Reder om Sagen.

Der blev lastet 360 Tons Clay à 7/- 9 d. pr. Ton for Gustafsberg.³⁷ Afsejlede 22. April. Ved Ankomsten til Gustafsberg modtog jeg Brev fra Skibsreder Møller, hvori han tilsluttede sig min Opfattelse, at vi var berettiget til Erstatning for afbrudt Lastetørn. Han opfordrede mig til at forhandle med Modtageren om et Vederlag og mente, at om jeg kunde opnaa Betaling af to Overliggedage, vilde han anse det for at være tilfredsstillende.

Gustafsberg Porcellænsfabrik ligger paa en Ø i Stockholms Skærgaard. Firmaet ejer baade Ø og Bygninger (ogsaa Arbejdernes Huse). Alle Arbejderne var bosiddende paa Øen.

Jeg henvendte mig straks paa Kontoret og bad om en Samtale med Chefen. Det var en ganske interessant Times tid, endskønt Samtalen blev ført i høflige og venskabelige Former. Men Disponenten fastholdt hele Tiden, at vi var bleven særdeles godt behandlet i Poole, naar jeg var af en helt anden Mening og paastod, at vi var berettiget til Erstatning for brudt Tørn.

Et Spørgsmaal, om han ikke kunde gøre nogen Indrømmelse, blev besvaret benægtende, og da jeg saa sagde, at saa maatte vi have andre til at dømme os imellem, svarede han, at saa skulde jeg faa at vide, at Gustafsbergs AB var et Foretagende, som ikke var bange for en Proces.

»Det er vi – *Yrsas* Rederi vil næppe paaføre Deres Selskab en Proces; men vi er Medlem af Nordisk Skibsrederforening, som heller ikke er bange for at tage en Proces i et Principspørgsmaal. Hvis Nordisk antager vor Sag, kan De paa Forhaand regne med at tabe Sagen.«

Jeg sendte omgaaende alle Oplysninger og Papirer til Nordisk Skibsrederforening og modtog næste Dag telegrafisk Anvisning paa Foreningens Agent i Stockholm, en Viceherredshøvding. Da jeg

30. Skotsk havn ved Firth of Forth.

31. Skotsk havn ved Firth of Forth.

32. Keel er en kulvægt på 21,2 ton.

33. Norsk udskibningsplads.

34. Havn i det sydøstlige England.

35. Engelsk kanalhavn.

36. Konossement er en skippers skriftlige erklæring om at have modtaget visse varer, som han forpligter sig til at levere på bestemmelsesstedet til indehaveren af dokumentet.

37. Ved Stockholm.

kom paa Advokatens Kontor, havde han netop modtaget Papirerne fra Nordisk, og paa mit Spørgsmaal, om Nordisk havde antaget Sagen, bekræftede han dette.

Efter at have hørt min Fremstilling og gennemgaaet Papirerne sagde han: »Hvorfor har De antegnet Konossementet, at det er tegnet under Protest, i Stedet for at paaføre Deres Fordring? I dette Tilfælde er det uden Betydning, men om det havde været en Ladning, som var solgt til Trediemand, da havde det faaet afgørende Betydning.«

»Grunden er den, at jeg ikke vidste og ikke ved, hvad vi kan fordrø, paa Grund af at Paaskedagene faldt i Ventetiden. Med andre Ord, jeg ved ikke, om man kan regne Fortløbende Dage – altsaa som Overliggedage – eller kun Arbejdsdage.«

»Det ved jeg skam heller ikke, det maa vi lade Retten afgøre, vi forlanger mest muligt. De siger, at De kunde have været lastet Paaskelørdag og blev lastet Lørdag efter Paaske, det er jo en Uge, og det er vor Fordring.«

Han medgav mig et Brev til Disponenten, og om denne ikke reagerede tilfredsstillende, skulde jeg komme igen, naar jeg ansaa Tidspunktet for passende til Beslaglægning af Restladningen. Jeg kom igen.

»Jeg ser af Certepartiet,³⁸ at vi kan holde os til Ladningen og Ladningens Modtager for Fragt, Dødfragt, Overliggedagepenge o. s. v.« sagde Advokaten, »det vil sige, at Modtageren er personlig ansvarlig. De kan udlosse og afsejle, saa udtager jeg Stævning og viderefører Sagen.«

Advokaten udtog Stævning, og saa betalte Gustafsberg for 7 Dage, uden det kom til Proces – turde saa alligevel ikke tage en Proces i dette Tilfælde. Jeg maa dog anføre, at Disponenten aldeles ikke var »sur« overfor mig paa Grund af vort lille Mellemværende, tværtimod.

Bugseredes fra Gustafsberg 13. Maj til Stockholm, hvor der lastedes 346½ Tons Jernfilspaaner og gammelt Jern, efter at Skibet havde været i Tørdok for Bundsmøring. Fragten var 8/- pr. Ton, Bestemmelsessted Middlesborough.³⁹

Mens vi laa under Lastning, rømte endnu tre Mand, saa at der kun var én Mand forude, han blev forresten om Bord hele Aaret. Forhyrede 4 Ungmænd, andre kunde ikke faas; da de havde været om Bord en Dag, udeblev to af dem. Jeg henvendte mig paa Sjømandshuset (Forhyringskontoret) for at faa deres Adresser, men da havde den ene Drengs Fader, en velstaaende Tandler, allerede været der og sagt, at Sønnen allerede var bleven ked af Sølivet. Fra Kontorets Side henstilledes det til mig at lade de to ude af Betragtning, saa skulde de nok skaffe et Par andre uden Merudgift for Skibet. Jeg fandt, at der vel ikke var mere Grund til at være lemfældig,

38. Søbefragtningskontrakt.

39. Havn i det nordøstlige England.

fordi den ene var en Rigmandssøn, og troede, at navnlig ham vilde det have været gavnligt at faa en Smule bedre Opdragelse. Jeg syntes ogsaa, at hans Fader, som vel var en saakaldt dannet Mand, burde have henvendt sig til mig i Stedet for til Sjømandshuset; men naar jeg aldeles omgaaende, d.v.s. i Løbet at et Par Timer, kunde have andre to om Bord, saa skulde jeg ikke foretage mig videre i den Sag.

Vi afsejlede 27. Maj og blev hurtig klar over, at de fire Svenskere hurtigst muligt skulde udskiftes, og de paa deres Side erklærede, at de turde ikke sejle over Nordsøen i saa lille et Skib som *Yrsa*.

Ankrede paa Københavns Red – dels paa Grund af Stille dels for at skifte Besætning. Det var Pinsemorgen, og i Pinsedagene kunde vi ikke faa Folk. Anden Pinsedag ved Middag kom en svag Sydlig Brise, og jeg besluttede at lette og sejle op i Humlebæksbugten, da det ofte var vanskeligt at komme Sundet igennem paa Grund af Stille, saa hvorfor ikke benytte en god Vind.

Jeg lagde mærke til, at Svenskerne havde pyntet sig, og forstod, at det havde været deres Hensigt at forsøge at komme i Land med en af de mange Sejlbaade og Joller, som var ude paa Lysttur.

Sejl var sat og Ankret lettet fra Bunden, saa sprang en af Svenskerne over Bord. Jeg for ned efter mit Gevær og truede med at skyde paa den næste, der gjorde Tegn til at følge efter. Styrmanden og min Kone, som var kommen om Bord, kom begge løbende og vilde afvæbne mig, men afstod herfra, da de fik at vide, at Bøssen ikke var ladet.

Vi kunde ikke ankre paa Stedet, da vi var dreven for tæt paa andre Ankerliggere, hvorfor jeg prajede en Lystbaad og bad den om at samle det op, som vi havde tabt. Det nægtede de, men holdt sig dog i Nærheden af Svømmeren. Vi kom klar af de andre Skibe, ankrede, satte Baad ud og hentede Flygtningen, som var kørt træt, da han blev halet op. Han faldt som en Klump ned i Bunden af Jollen, og han havde dog faaet Præmie for Distancesvømning, men da var han næppe fuldt paaklædt.

Tredie Pinsedag fik vi nyt Mandskab og fortsatte Rejsen. I Middlesbrough rømte to Mand. Vi lastede 361 Ton Fosfat i Sække à 6/- 3 d. for Raumo. Ladningen skulde indtages ved en Kaj, hvor Kran og Havnearbejdere var obligatorisk, dog var Certepartiet saaledes affattet, at jeg nægtede at betale Omkostningerne. Ved Mæglerens (Caspar & Co.) Medvirken enedes Købmanden og jeg om, at han skulde betale 3 d. pr. Ton og Skibet 3/4. Blev bugseret til Lasteplass en Lørdag Morgen, Lastningen begyndte straks med to Kraner og fire Hold Stuvere. Da jeg kom om Bord om Middagen, var vi lastet. Gik til Søs Klokker 2 Eftermiddag den 1. Juli.

I Raumo blev jeg af Modtageren præsenteret en Regning paa 3 d. pr. Ton (Afskiberens del af Lasteufigifterne). Selvfølgelig nægte-

de jeg at betale den og tilføjede, at jeg vilde ikke tilraade, at Beløbet blev tilbageholdt af Fragten, hvad iøvrigt ej heller havde været Modtagerens Agt. Lastede 122 Stander à 1 £ 10/- for Ramsgate.⁴⁰

Ved Ankomst til Lasteplads gjorde jeg Afskiberens Agent opmærksom paa, at jeg ønskede den Margin af 10 % Tillæg i anførte Kvantum, som Certepartiet berettigede til, og saa helst lidt oven i Købet.

Jeg havde efterhaanden ved forskellige Foranstaltninger og Ændringer kundet forøge Dækslasten en hel Del uden derfor at svække Skibets Stabilitet. Jeg anvendte al Tid den Fremgangsmaade i de andre Skibe, som jeg senere kom til at føre.

Vi var højt oppe med Dækslasten, da Agenten meddelte mig, at nu havde vi det sidste af vor Ladning langs Siden. Jeg mente, at det kunde da aldrig passe, da jeg jo skulde have først de 10 % og saa lidt til, som han havde lovet.

»De har faaet begge Dele.«

»Hvor meget bliver det saa i det hele?«

»Ca. 123 Stander.«

»115 Stander + 10 % skulde da efter min Beregning give 126½ Stander.«

»105 Stander«, rettede han. Vi sammenlignede saa vore Certepartier: hans lød paa 105 Stander mit paa 115.

»Hvad vil De nu gøre?« spurgte han.

»Melde Protest og pr. Telegram underrette Modtageren herom, da Toldvæsenet her i Finland ikke tillader nogen Vedtegning paa Konossementet.«

»Det er rigtigt, jeg vilde gøre det samme, hvis jeg var i Deres Sted«, han var gammel Skibsfører. Jeg sendte Underretning til Skibsreder Møller, desuden Rapport til Nordisk Skibsrederforening og udbad mig Forholdsordre.

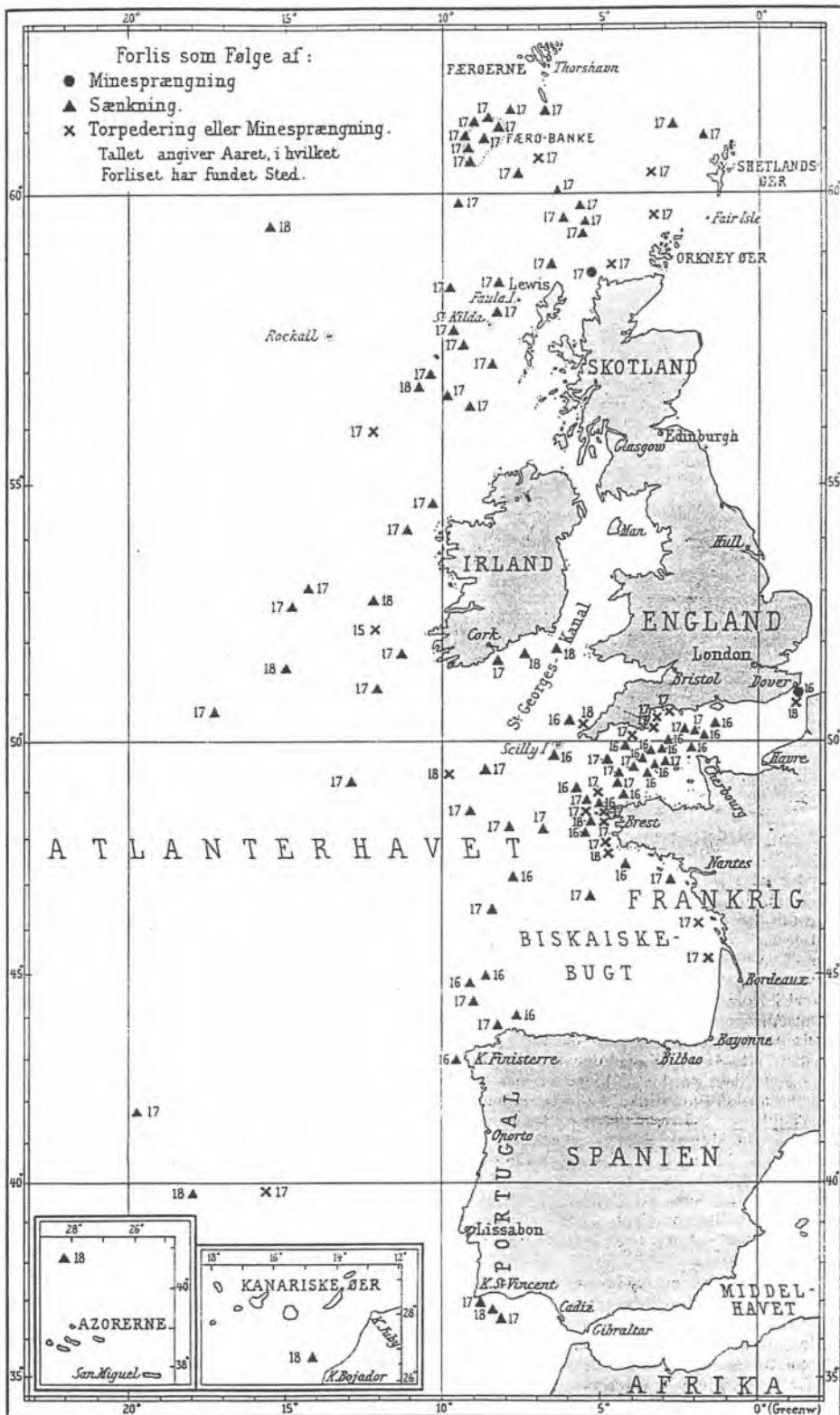
Kokken var bleven syg – selvforskyldt sygdom. Han blev afmønstret, gik til Consulen, og denne kom om Bord og bad mig om at tage ham med til København, han kunde vel al Tid gøre lidt Nytte paa Rejsen, selv om vi ikke kunde lade ham gaa i Kabyssen. Jeg mente, at det nok blev Pokkers lidt Nytte, vi fik af ham, men lod mig overtale.

Vi afsejlede 28. Juli om Morgenen, og saa snart vi var til Søs, gik Kokken til Køjs; han havde sikret sig en Lægeattest paa, at han ikke kunde arbejde. »Naar du ikke kan arbejde, saa faar du fri Rejse til København alligevel, men Kosten den skal du betale for enten med Penge eller med Arbejde.« Han kunde arbejde alligevel, lidt ialfald.

Paa Københavns Red blev Mandskabet kompletteret, og ny Styrmand kom om Bord – alle sendt fra Svendborg.

Da vi løb ind til Ramsgate, var Dokken lukket, saa vi maatte blive i Yderhavnen til næste Højvande. En dybere Rende fører gennem Yderhavnen fra Havneindløbet til Dokposten, den Rende bur-

⁴⁰. Havneby ved Themsens munding en snes kilometer nord for Dover.



videresendte det til Baaden; vi fik ogsaa Tid og Ro til at forsyne os.

Da vi satte af fra Skibet, blev vi kaldt hen til Siden af Ubaaden. En Underofficer kastede en Sæk over til os og fulgte selv efter; han forlangte at komme om Bord i *Laurits*. Jeg protesterede mod deres Fremfærd: paaberaabte, at det var neutralt Skib med neutral Ladning, og at *Laurits* aldrig havde ført Kontrabande. Hertil blev svaret, at de havde Ordre til at sænke hvert Skib, som de mødte.

Underofficeren talte godt Dansk og var sikkert Sønderjyde. Han blev roet om Bord, sammen med ham gik Styrmanden og jeg ogsaa om Bord. Vor Gæst tømte Sækken, den indeholdt Bomber, og fyldte saa i Sækken igen – som en Kompensation – af hvad han fandt: Barometer, Uldtøj, Margarine, Sukker, Sæbe o.s.v., alt forsvandt i Sækken i Sammenblanding. Han bad ikke om Tilladelse, men spurgte dog først, om vi vilde have det.

Fra Undervandsbaaden blev der præjet, at han skulde skynde sig. Vi havde søgt at opholde ham mest muligt med Snak i Haab om, at en engelsk Krydser kunde dukke op og mulig forandre Situationen i vor Favør; men ikke den ringeste Antydning af Røg i nogen Retning var at øjne.

Bomberne blev anbragt – to i Kahytten, en i Lukafet og en paa Dæk – de antændtes, og Underofficeren blev roet tilbage. En Anmodning fra mig om at blive bugseret nærmere til Flannan Island blev afstaaet. Et Øjeblik senere var Uhyret forsvunden under Havets Overflade.

Baaden roedes et Stykke fra *Laurits* med Sejlene rigget til. Røg og Flammer saa man nu op af Kahytskappe og Skylight, og ca. en halv Time efter at vi sidst forlod *Laurits*, saa vi den duve med Forskibet og gaa ned. Styrmanden og jeg rejste os og gjorde Honnør, indtil det sidste (Flaget paa Mesantoppen) forsvandt i Bølgerne.⁷

Der sattes Sejl paa Baaden og lagdes bidevind Østefter. Vinden trak sig Sydøst, hvad den vedblev at være under hele Sejladsen – en Sejlads, som næppe nogen af Deltagerne har glemt eller glemme.

Vinden friskede op i Løbet af Natten, det blev Snevejrr, gennemblødte og forkomne var vi snart alle. Lanterner kunde vi ikke faa tændt, og Kompasset var uanvendeligt paa Grund af Baadens Bevægelser. Mandskabet opfordredes til at holde sig vaagne, men skønt de ikke kunde trænge saa haardt til Søvn, var det ganske umuligt at holde dem vaagne allerede den første Nat.

Tidlig paa Formiddagen den 10. Marts observeredes Røg, som senere viste sig at stamme fra to Trawlere. Vi krydsede op mod disse til Klokkeren 3 om Eftermiddagen, da vi var en halvanden Kvartmil fra dem. Et Flag bunden paa en Aare blev svungen og Taagehorn brugt flittigt, dog uden at det lykkedes at tiltrække deres Opmærksomhed. De tog Trawlene ind og stod Sydøst efter.

Da faldt Modet ogsaa hos Styrmanden. Han udtalte, at nu havde han ingen Tro til, at vi naaede til Land. Jeg sagde, at det havde jeg dog et godt Haab om, nu da jeg havde prøvet Baaden og erfaret, hvad den duede til. Det maa dog betænkes, at paa den Aarstid og i det Farvand kunde ikke ventes »bliden Bør.« Det fik vi snart at føle, da det kulede op, inden der var gaaet en Time, og vi maatte stikke Reb i Sejlene. Vinden tiltog stadig, Søgangen ligeledes. Sejlene kunde ikke føres længere, de maatte bjerges, og Masten lagdes. Drivanker blev sat ud, men Hanefoden gik itu, forsøgte saa med Roning at holde Boven mod den værste Sø, men der var Sø fra tre Retninger, og Gang paa Gang fik vi af en enkelt Sø Baaden halvfylt med Vand. Der lænsedes med, hvad der var for Haanden: Pøs, Sydvest og Søstøvler; vi holdt den paa den Maade nogenlunde læns. Omkring Midnat bedredes Vejret og Søgangen. Sejlene blev sat, og Krydsningen fortsattes Sydøst efter.

Den 11. Marts fik vi Land i Sigte. Vind og Sø aftog, saa at det om Aftenen var helt stille. Sejlene toges ind, og det blev forsøgt at ro mod Land, men det gik kun daarligt, da Mandskabet var meget forkomne af Kulde. Man skulde antage, at de nu vilde have forsøgt at faa Varme i Kroppen ved Roning, men de sad helt sløve og sov over Aarerne. Det var ikke Mad, de trængte til, vi havde endnu Proviant, som kunde vare 5-6 Dage og Vin i samme Forhold; de havde faaet alt, hvad de vilde have, hver Gang vi skaffede. Det var Selvopholdelsesdriften, der var noget i Vejen med. Saa længe vi var om Bord i *Laurits*, havde jeg intet at udsætte paa dem, men i Baaden var de hele Tiden nogle sølle Skrog.

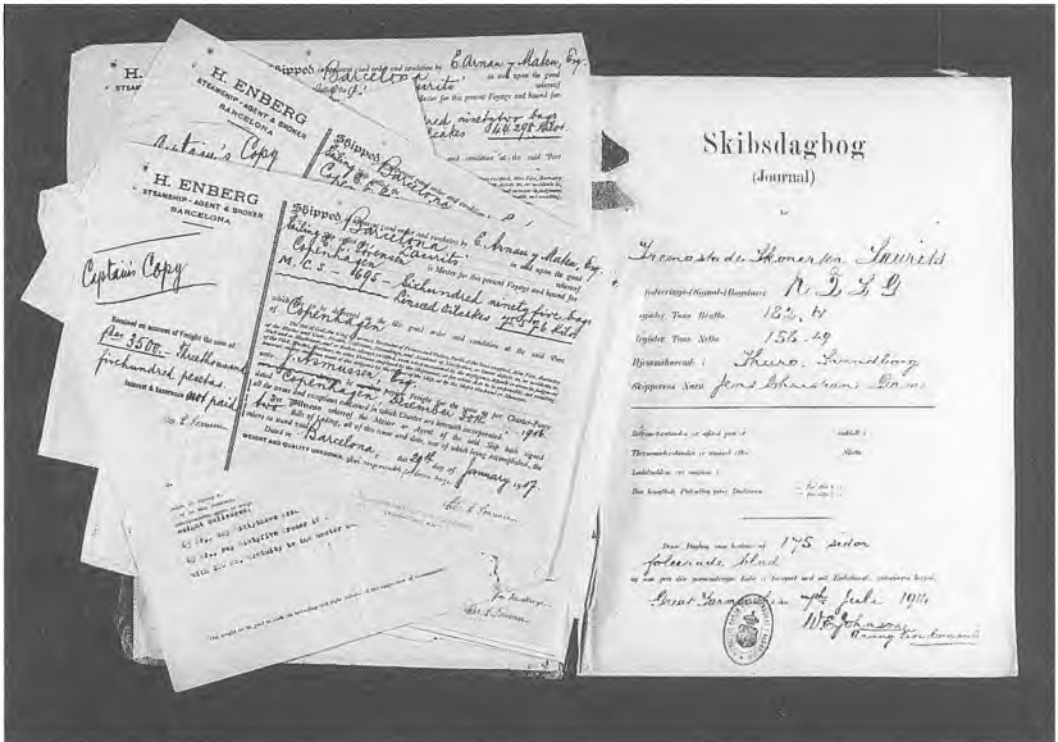
Styrmanden var stadig den samme. Det var os to, der med den agterste Aare gav Baaden den Fart, som gjorde, at vi var inde under Kysten næste Morgen. Vi havde om Aftenen faaet Blusapparatet tændt, men det var ikke bleven bemærket fra Land.

Da vi 12. Marts tidligt om Morgenen var tæt under Land, Øen Lewis,⁸ trak jeg Tiden for Landing ud, fordi jeg ønskede, at vi først skulde blive bemærket af Beboerne derinde, hvis der boede nogen i Nærheden. Kysten var barsk og saa noget utilnærmelig ud, men jeg havde udset et Sted, hvor jeg antog, at der var Mulighed for at lande og komme derfra, hvis hver Mand kunde klare sig selv. At Styrmanden og jeg kunde det, nærede jeg ingen Tvivl om, men Mandskabet var jeg langt fra sikker paa.

Der kom nu en Fiskerbaad ud mellem Skærene, den styrede hen mod os, og da jeg prægede og spurgte, hvor der var bedst at lande, svarede der, at de var kommen ud for at hjælpe os. De fik vor Fangline og bugserede os ind til deres Landingsplads, et Par Bord i Bunden af vor Baad blev slaet ind under Landingen, men vi blev i den, til vi kunde springe i Land, og vi kunde alle staa paa Benene – det gjorde godt at strække dem. Da vi sprang i Land fra Baaden, kom Kystvagten løbende og udbrød: »Jeg saa Jer, da I kom i Land.

7. Jævnfør *Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914-1918*, udg. af Handelsministeriet, 1921, s. 280-282.

8. Den nordligste og største af Ydre Hebrider med hovedbyen Stornoway.



Det er mig, der skal rapportere Jer til Admiralen i Stornoway.« Han vilde have os med sig hjem, hvad jeg afslog og sagde: »Det var vist godt for Dem, at De saa os, inden vi selv mødte op i Stornoway. Mon ikke det vilde have vært ubehageligt, om vi fra Stornoway var bleven rapporteret til Dem?»

Vi tog hjem med en af Fiskerne og fik ved Ankomsten Frokost: Spejlæg og The. Derefter fik vi tilbudt Sengene til at sove i, alle modtog Tilbudet undtagen jeg, som satte mig til at føre Journalen færdig. Vi havde nemlig Journal og andre Papirer med i den vandtætte Sæk. Det var et af de faa – maaske det eneste – Tilfælde, hvor Tyskerne ikke tog Skibspapirerne fra de Skibe, de sænkede, det skyldes maaske en Forglemmelse. (Journalen befinder sig nu paa Søfartsmuseet paa Kronborg). Det var en lang Vagt for mig fra den 9. Klokker 7 Formiddag til den 12. Klokker 8 Eftermiddag.

Om Eftermiddagen kom den danske Consul ud med Bil og hentedede os ind til Byen – lidt senere en anden Bil efter Mandskabet. Da vi kom til Byen, blev vi indkvarteret i noget, der kaldtes et Sømændshjem, her laa Ordre til mig om uophørlig at melde mig paa Admiralens Kontor. Her blev jeg modtaget af en Kommandør, som først bad undskyldte, at de havde behøvet at sende Bud efter mig uden først at lade mig faa en maaske tiltrængt Hvile, men de havde Instrukser, som paabød Fremgangsmaaden.

Skibsjournalen og konossementer med flere dokumenter bjerget fra Laurits inden sænkningen. Journalen var taget i brug i 1914 af Jens Christian Dam, Christian L. Sørensens forgænger som skipper. (Handels- og Søfartsmuseet).

»Jeg har her et Skema, som vi skal have udfyldt. Maaske vil De anse nogle af Spørgsmaalene for at være taabelige, og maaske er de det, men jeg vil bede Dem om at gøre det bedste, De kan, for at vi kan faa de bedst mulige Oplysninger.« Det var et stort firesidet Ark, og der var mange Spørgsmaal, men vi kom det igennem til Kommandørens Tilfredshed.

Da han spurgte om, hvor og hvornaar vi blev optaget, og jeg forundret svarede, at vi slet ikke blev optaget, men hoppede i Land fra vor Baad ude paa Vestkysten, studsede han og sagde: »Vil De dermed sige, at De har sejlet fra det Sted, hvor Deres Skib blev sænket, og herind til Kysten uden at faa Hjælp fra nogen?«

»Ja, Hr. Kommandør, vi var i vor egen Baad, indtil vi landede her paa Øen efter Anvisning af nogle Fiskere, som kom ud og mødte os.«

»Det var godt gjort«, sagde han. Mon han ikke har tænkt, at en Baad under Sejl er lige saa synlig som Taarnet paa en Undervandsbaad, hvordan passer vi egentlig vor Kyst?

Til Slut sagde jeg til ham, at det muligvis kunde være formaals-tjenligt at anbefale de engelske Fiskere at holde bedre Udkig, og fortalte om de to Fisketrawlere, som vi havde været saa nær ved, da de forlod Fiskepladsen.

Vi⁹ blev indkvarteret i noget, som kaldtes et Sømandshjem. Det var ikke netop hyggeligt, men Indehaversken – en Enke med en voksen Datter til Hjælp – var saa elskværdig mod os, at jeg ikke nænnede at flytte fra hende for de faa Dage, som vort Ophold kunde dreje sig om. Da jeg om Aftenen satte mig i Enkens bedste Stol, kunde jeg godt mærke, at jeg var træt.

Næste Dag blev jeg kaldt til Consulen. Han sørgede for, at vi fik det nødvendige Tøj og meddelte os, at han havde faaet to Regninger fra Fiskerne. Den ene var for vort Ophold og Fortæring, den anden for Bjergning af Besætning og Baad. Hvad han skulde gøre ved dem?

»Den første vil jeg bede Dem betale paa Rederiets Vegne.«

»Ja, men der er beregnet Hotelpriser.«

»Det har intet at sige. De gav os, hvad de formaade, og de er vist fattige. De skal have, hvad de har forlangt efter den Regning. Men hvad den anden angaar, har jeg aldrig hørt, at der forlanges Bjergeløn for Menneskeliv, og der skal intet betales for Rederiets Regning. Desuden blev vi ikke bjerget af Fiskerne. Hvad Baaden angaar, synes jeg, at den tilhører Krigsforsikringen, saa jeg kan ikke disponere over den. Det gør Forsikringen vist heller ikke, saa den vil maaske omsider tilfalde Fiskerne. Iøvrigt forekommer det næppe i Praksis, at Bjergelønnen overstiger det bjergedes Værdi, hvad den i dette Tilfælde gør i høj Grad.«

Vi opholdt os i Stornoway i 2-3 Dage. Ved Consulens Henvendelse til Admiralen fik vi saa Tilladelse til at følge med en Trawler,

9. De følgende 3 afsnit er fra IHA 1131 side 116-118.

som sejlede Posttur, til Malaig (det Vestlige Vendepunkt af Caledonia Kanalen).¹⁰ Denne Rute var ellers forbudt for Udlændinge. Vi blev iøvrigt som krigsforliste ikke behandlet som Udlændinge noget Sted. Vi rejste herfra via Edinburgh til Leith og ankom ved Midnat til Sailors Home, hvor vi boede et Par Uger.

I Leith maatte jeg have Læge til Styrmand og Mandskab, de fik Smerter i Fødderne. Efter Lægens Udsagn vilde et noget længere Ophold i Baaden have haft Koldbrand til Følge. Jeg fejlede intet, ikke en Gang en Smule Forkølelse fik jeg af Baadturen. Styrmanden havde Symptomer paa Influenza, da vi forlod *Laurits*; han kom rask i Land – en sælsom Kur.

Styrmanden og jeg var jævnlig paa Consulatet for at høre, om der var Lejlighed til at komme til Danmark, og vi ønskede, at vi havde haft vor Baad i uskadt Stand, saa at vi kunde have sejlet hjem til Danmark i den, det var vi godt enige om. To af Mandskabet fik Hyre med en af Marstal Dampene. *Constance*, som laa til Ankers i Belfast Bugten, da vi sejlede fra Belfast, kom endelig til Leith – paa samme Rejse – to Dage efter vor Ankomst dertil.

I Leith var den Gang en dansk Skibshandler, Hansen. Jeg havde ikke haft med ham at gøre, fordi han ved en Lejlighed, da *Yrsa* laa paa Granton Red, ikke sendte bestilte Varer rettidig, hvorfor jeg gik til hans Konkurrent, Nordmanden Beruldsen, her blev jeg iøvrigt betjent tilfredsstillende.

Havnen i Leith omkring 1910. Den fungerede som Edinburghs havn. Stedet var forsynet med seks meget store dokker. (Kongelige Bibliotek).



Nu mødte jeg en Dag Beruldsen paa Gaden. Han vidste, at *Yrsa* var solgt, og spurgte, hvad Skib jeg nu førte. Da han hørte, at Tyskerne havde taget sig af Skibet, sagde han: »Det var da kjedeligt«, vendte mig Ryggen og gik videre.

Anderledes med Hansen. Han mødte paa Sømandshjemmet og indbød Styrmanden og mig til at besøge ham i hans Hjem tæt ved Sømandshjemmet om Aftenen og saa ofte, som vi havde Lyst der til. Jeg var fraværende, da vi blev indbudt, og sagde, da Styrmanden fortalte om Hansens Venlighed, at det bestemt maatte være en Fejltagelse for mit Vedkommende, og at Hansen havde forvekslet mig med en anden Fører. Men Styrmanden kunde berolige mig med, at Hansen var fuldt ajour med det hele. Jeg gik med derhen, og vi blev meget elskværdigt modtaget og beværtet af Hansen og hans søde Frue. Vi kom der flere Gange, mens vi var i Leith. Jeg føler mig forvissat om, at Hansen handlede saaledes uden nogen Bagtanke; men han fik ikke Grund til at fortryde det. Thi herefter var jeg fast Kunde hos Hansen, nar jeg kom til Leith, ligesom jeg aldrig glemte at fortælle mine Kolleger om, hvor forskelligt de to, Hansen og Beruldsen, havde reageret, da jeg var i Leith som forlist Sømand.

Formodentlig blev den danske Consul omsider ked af alt vort Renderi paa Kontoret – mindst én Gang ofte to Gange daglig. Han sendte os da til det danske Sømandshjem i Hull, hvorfra vi Anden Paaskedag, den 9. April, afsejlede med D.F.D.S.s *Holmblad*, Captajn Grev Trampe. Foruden vi fire fulgte Maskinmester Møller, eneste Overlevende fra *Lars Kruse*. Møller, Frandsen og jeg indtog vores Maaltider sammen med Captajnen.

Ved det første Maaltid, mens vi laa til Ankers paa Humberfloden, bemærkede Mester Møller, at Tyskerne endnu ikke havde torpederet noget Skib tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab, hvilket Captajnen indrømmede var ganske rigtigt. Da jeg senere havde Lejlighed til at tale med Captajn Trampe udenfor andres Hørevidde, sagde jeg til ham:

»Det er vel dog Dem bekendt, Captajn, at et af Selskabets Skibe med Passagerer om Bord blev torpederet i Nordsøen igaar?«

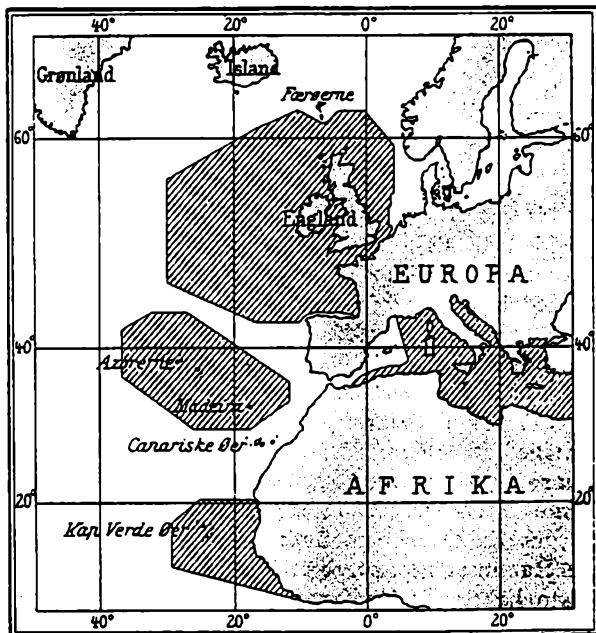
»De ved det altsaa, sig endeligt ikke noget derom til nogen her om Bord. Og hvis Deres Styrmand og Folk ogsaa ved det, saa faa dem til at tie dermed, ellers risikerer vi, at vort Mandskab nægter at sejle.«

»Det har jeg allerede givet mine Folk Paalæg om, før vi kom om Bord, og de vil holde tæt.«

Vi lettede tidligt om Morgenen og fulgte Kysten Nordefter til Aften, satte saa en Østlig Kurs med forceret Fart. Ingen kom af Klæderne den Nat. Vi havde ønsket en Vestlig Storm med Regn eller Taage og saa blev det fineste Vejr – rolig Sø og Maaneskin.

Næste Nat ventede Styrmanden og jeg, indtil vi ud paa Aftenen var udenfor Spærrezonen, og saa gik vi rigtig til Køjs i Modsætning

10. Den 92 km lange kanal fra Atlanterhavet tværs gennem hele det nordlige Skotland.



Den tyske spærrezone under den uindskrænkede ubådsørig 1917-1918. («Salmonsens Konversationsleksikon» XXIV 1928).

til de andre Ombordværende. Da vi kom paa Københavns Red, viste det sig, at ogsaa Maskinmester Møller havde været vidende om den nævnte Torpedering, og at han havde fremsat sin Paastand for at berolige os.

Vi var i Sø- og Handelsretten og aflagde Søforklaring, før vore Veje skiltes.

Ved Hjemkomsten fandt jeg Nybygningen saa fremskreden, at jeg nu jævnlig aflagde Besøg paa Værftet for at følge Arbejdets Gang. Da skibet skulde løbe af Stabelen, fik det Navnet *Yrsa*. Skibsreder R. S. Hansen havde spurgt, om jeg havde noget Ønske i den Retning, og det havde jeg altsaa. Men Skibet løb bare ikke i Vandet, det flyttede sig nogle faa Fod, og saa faldt det i den Grad til Ro, at det helt maatte opgives at faa det videre den Dag. Løbegildet blev holdt alligevel, og saa fik vi et Par Dage senere Skibet paa Vandet, men i et usædvanlig langsomt Tempo. Herefter var jeg daglig paa Værftet.

En Morgen, da jeg kom om Bord, gik der en Herre og ventede paa mig. Han præsenterede sig som Captajn Bartholdy fra København og var kommen for at købe Skibet; han havde forstaaet, at jeg var økonomisk interesseret i det, hvorfor han havde valgt at tale med mig først.

»Skibet er ikke til Salg«, svarede jeg.

»Tænk dog paa, at De kan faa en stor Gevinst paa Deres Aktier ved Salg.«

»Jeg venter at kunde tjene Penge ogsaa ved at sejle med Skibet og vil foretrække den Maade.«

11. Repræsenterende rederiet Oregon.

»Naar vi køber Skibet, skal vi ogsaa have en Fører til det, og vi har haabet paa, at De vil føre det for os, saa den Fortjeneste kan De ogsaa faa hos os.«

»Naar De køber Skibet, skal det selvfølgelig ud at sejle, saa snart det er færdigt, d.v.s. til Efteraaret. Dette Foraar var jeg ude i Baad i tre Døgn, jeg har ærlig talt ikke Lyst til at gentage det til Efteraar eller Vinter.«

»Faa en anden Fører for Vinteren, saa kan De tiltræde til Foraaret.«

»Ligger det nær at antage, at en Fører under nuværende Forhold vil tage Vintersejladsen og blive ledig til Foraaret?«

»Naar De vil anbefale en Fører til *Yrsa*, er jeg sikker paa, at vi kan bruge ham, og vil garantere, at han kan blive i vor Tjeneste. Har De saa flere Indvendinger?«

»Jeg kan ikke finde paa flere i Øjeblikket.«

»Vil De saa telefonere til Deres Reder og sige, at jeg gerne vil møde ham i Svendborg i Dag.«

Handelen gik i Orden. Vi solgte *Yrsa* for 300.000 Kroner til Brødrene Bartholdy,¹¹ Skibets Navn blev ændret til *Lynæs*, og Captajn Laurits Larsen fra Troense blev dets første Fører. Jeg kom ikke til at føre det. Captajn Larsen var glad ved Skibet i enhver Retning, men kvitterede det dog inden ret lang Tid. Det blev senere solgt til Svendborg Rederi og forsvandt sporløst i Atlanterhavet i Tyverne.



Tremastet bramsejlskonnert Brødrene i Middelfart havn en idyllisk dag i 1900. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

15 · Mellemspil i Damperen *Fornæs* og Skonnerten *Brødrene* 1918-1920

For Brdr. Bartholdy gjorde jeg en enkelt Rejse som 1. Styrmand i S/S *Fornæs* mellem København og Leith¹ med Stykgodsladning. Derefter var jeg Rederiets Tilsynsførende. Først ved omfattende Reparation og Ommontering af en finskbygget Sletskonnert, Reparationen paabegyndtes i Stege og afsluttedes ved Nordhavnsværftet i København. Dernæst havde jeg Tilsyn med Bygning af et Cementskib i Nærheden af Næstved, ogsaa det Skib, som fik Navnet *Abbednæs*, kom til Nordhavnsværftet for Montering. Et par Gange var jeg ude at besigtige Skibe, som Rederiet havde tænkt at købe – i begge Tilfælde med det Resultat, at Handelen ikke blev afsluttet paa Grund af Skibenes Tilstand.

Det var Meningen, at jeg skulde føre *Abbednæs*. Men da jeg ansaa Rederiet for at staa paa svage Fødder i økonomisk Henseende og ej heller fandt Skibet særlig attraaværdigt og endvidere havde faaet et Vink fra R. S. Hansen om, at han nok skulde skaffe mig et Skib at føre, hvis jeg ønskede det, opsagde jeg min Stilling hos Bartholdy.

Jeg førte tremastet Skonnert *Brødrene* af Thurø en enkelt Rejse, mens Captajn A. Nielsen holdt Juleferie, og da R. S. Hansen intet kunde tilbyde mig i Øjeblikket.

Overtog Skibet i Bogense 8. December 1919, tog Ballast og afsejlede for Dysart. Krydsede over Nordsøen paa en halv Snes Dage og ankom paa Dysart Red Julenat, kom Juledag ind i Yderhavnen (en Tørhavn). Vi fik om Natten en Sydøsten Storm, Skibet huggede saa voldsomt i Bunden, naar det tog Grunden ved faldende Vande, og naar det var ved at blive flot ved stigende Vande, at det var uhyggeligt. Det kunde imidlertid taale Omgangen, blev ikke læk eller fik nogen anden Skade. Vi kom i Dok 2. Juledag, laa temmelig længe i Lastetørn, lastede ca. 240 Tons Kul à 75 Kroner for Korsør.

Brødrene var et hyggeligt, velholdt, velsejlende og let haandterligt Skib. Det var bygget af Jørgensen, Thurø, i 1881 og først rigget som tomastet Bramsejlsskonnert, blev senere omrigget til tremastet Skonnert.

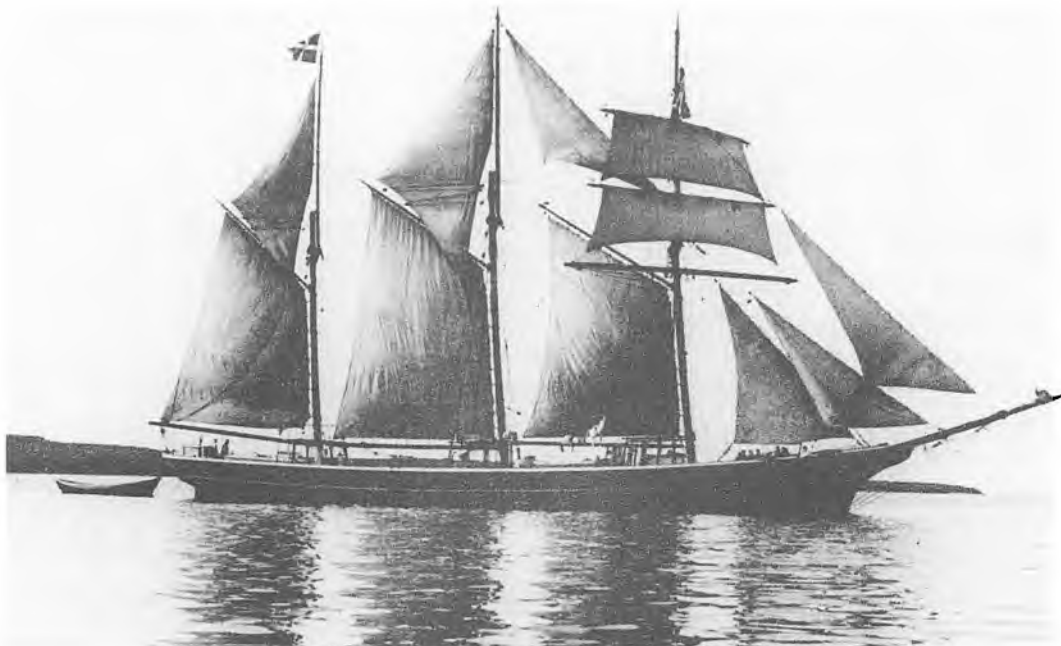
Fratraadte i Korsør den 21. Januar 1920, da Skibet var ballastet og udprovianteret, sejlklart til næste Rejse.

Efter afsluttet rejse med *Brødrene* tilbød R. S. Hansen mig tremastet Skonnert *Rossing*.

1. Havneby ved Edinburgh.

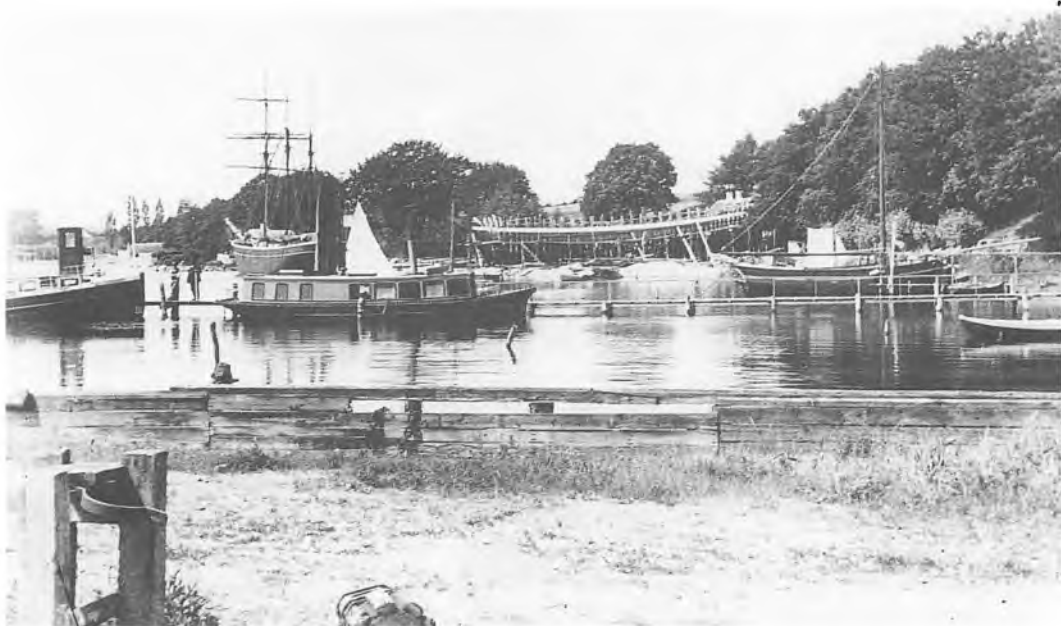


Besætningen på Rossing. Christian L. Sørensen står yderst til højre. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



Rossing under sejl ud for Reykjavik med jollen på slæb. Skonnerten var bygget hos N. Nielsen på Thurø i 1902 og var på 222 BRT. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Travlhed ved Brødrene Petersens værft i Gambet på Thurø 1910 eller 1911. På stabelen står Anna, ved broen ses Eckmann I og det halve af Eckmann II, og længst væk ligger tremastet skonnert Ellen. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).



16 · Fører af Skonnert *Rossing* 1920-1921

1920

Anløb: Leith, København, Seaham, Karlskrona, Rønneby Red, Havnefjord, Genua, Trapani.

Overtog *Rossing* ved Brdr. Petersens Værft, Thurø, hvor Skibet var under Reparation, bl.a. blev Stormasten udskiftet. Min Svoger, Carl Fisker, som havde solgt sit Skib *Titus*, kom om Bord som Strymand.

Afsejlede 29. Marts til Leith, hvor en Ladning Tørvebriketter lastedes for København. Bruttofragt Kroner 21.900. Afsejlede den 24. April.

Da vi ankom til København, var der udbrudt Strejke af Sømænd, Fyrbødere og Havnearbejdere, saa vort Mandskab nødtvungen maatte forlade Tjenesten, efter at Skibet var fortøjet. Jeg blev om Bord sammen med min Kone og yngste Datter, som kom tilrejsende. Der udlossedes ved frivillig Arbejdskraft, de saakaldte Samfundshjælpere. Fra de strejkendes Side lagdes ingen Hindring i Vejen for *Rossings* Losning, formodentlig fordi Lossepladsen (Priors Plads)¹ laa ret afsides, og der var kun én Vej, som førte dertil, hvorved eventuelle Demonstranter vilde blive afskaaren, om en Politibil blev rekvireret herude. Politiet var ikke bange for at bruge Stavene, hvis det var paakrævet, og Justitsminister Rytter havde givet Ordre til, at der skulde sørges for Arbejdsro.

Da vi var udlosset, kom det gamle Mandskab paa én Mand nær om Bord igen. Skibet blev skiftet til Gasværkshavnen, hvor Ballasten indtoges, ogsaa her fik vi Lov til at arbejde i Fred. Afsejlede fra København 1. juni for Seaham.²

Tæt udfor Seaham fik vi Stille, der var en Del Østlig Dønning, og hverken Lods eller Bugserbaad kom ud trods vore Signaler, hvorfor vi saa os tvungen til Ankring for ikke at drive ind paa Kysten. Næste Morgen kom Lods og Bugserbaad med Meddelelse om, at da der ikke var Exportlicens paa Kulladningen, vilde Havneautoriteterne ikke tage os ind, før Licens forelaa i Juli Maaned. Besluttede at søge Sunderland indtil videre. Under Letning knækkede Ankerkæden.

I Sunderland³ fortøjedes i Bøjerne paa Floden. Det forundrede mig, at Lodsens først blev klar over, at vi havde mistet vort Anker, da han saa, at jeg skrev Ankomsttelegram til Rederen og heri nævnte Tabet.

Bugseredes til Seaham i Begyndelsen af Juli, lastede 363 Tons Kul à 67,50 Kroner for Karlskrona og afsejlede 5. Juli. Havde god

1. Måske ved Tuborg Havn, som H. P. Prior var en af initiativtagerne til anlæggelsen af.

2. Kuludførselshavn i det nordøstlige England.

3. Havneby i Nordøstengland.

4. Karlskrona er en købstad i det østlige Blekinge; Rønneby en ladeplads en snes kilometer vest for Karlskrona.

5. At tørre fisken kaldes at virke den.



Stor fisketorringsplads i Reykjavik med tipvognsanlæg. Der var her tale om kvinde- og børnearbejde. (Kongelige Bibliotek).

rejse, løb fra Skagen til Karlskrona⁴ paa 36 Timer. Efter Losning bugseredes vi til Rønneby Red, lastede 120 Stander Trælast à 285 Kroner for Havnefjord og afsejlede den 12. August.

I Havnefjord fik jeg Anmodning fra R. S. Hansen om at undersøge, om der var Mulighed for at erholde Udfragt fra Island. Netop som jeg skulde telefonere til Mægler i Reykjavik, kom en Englænder og bad mig om at komme hen paa hans Principals Kontor, hvis jeg var interesseret i en Ladning Klipfisk til Italien. Det var jeg i høj Grad og gik straks derhen.

Principalen – en Skotte, Mr. Boockless – tilbød fuld Ladning tør og/eller vaad (halvvirket)¹ Fisk fra Havnefjord og Reykjavik til Genua eller Livorno à Kroner 120 pr. Ton, halv Fragt udbetalt i Check paa London ved Konossementstegning. Jeg telegraferede Tilbudet til Rederen, som svarede: »Slut, forsøg højere Fragt.«

Da jeg meddelte Boockless Rederens Svar, gentog han, hvad han tidligere havde sagt: at han absolut ikke vilde betale mere end 120 Kroner. Han indrømmede, at til Damper eller Motorskib vilde han nok have kommen til at betale 20-25 Kroner mere pr. Ton, men saa vilde han til Gengæld faa en betydelig billigere Ansvarspræmie og var ikke saa udsat for Kvalitetsforringelse som med Sejskib med sandsynlig længere Rejse. Vi blev imidlertid enige om 120 Kroner, som jo dog var en rigtig god Fragt.

Mens Losningen af Trælasten ved Hjælp af store Baade stod paa, var jeg en Dag taget til Reykjavik, hvor jeg aflagde Besøg i tremastet Skonnert *Elisabeth*, Captajn Groth af Marstal. Under mit Ophold der om Bord modtog Captajn Groth Meddelelse fra sin

Reder, om at *Elisabeth* var befragtet for Fisk fra Reykjavik og Havnefjord til Genua eller Livorno for 125 Kroner pr. Ton.

Følgende Dag indfandt jeg mig paa Mr. Boockless' Kontor og fortalte om, hvad *Elisabeth* skulde have i Fragt, og spurgte om, hvad han troede, at min Reder vilde gøre ved mig, om han muligvis vilde afskedige mig. Det var selvfølgelig kun sagt i Spøg, og uden at jeg ventede at faa nogen Begunstigelse, men Boockless svarede ganske alvorligt, at jeg kunde være ganske rolig, for den Befragtning betød ikke Afsked. Han vilde ikke betale mere end 120 Kroner, men *Elisabeth* var befragtet af Peacock i Glasgow, og det var rigtignok, at Fragten var 125 Kroner for *Elisabeth*, og at han var Afskiber. Differencen mellem disse to Fragter blev tilnærmelsesvis ophævet ved, at jeg sparede 4% i Befragtningskommision, og jeg var ikke – havde ejheller Grund til være – utilfreds.

»Vil De regne det for en Fordel at faa udelukkende Tørfisk, saa skal De faa det som en Kompensation, og *Elisabeth* kan saa faa halv-virket Fisk; men saa skal De laste i Havnefjord sidst.«

»Og tage Ballast for at sejle til Reykjavik, maaske blive hindret af Uvejr den ene eller den anden Vej?«

»De faar Ballast af Fisk herfra. Desuden har jeg en Fiskekutter med kraftig Motor, som kan hjælpe Dem med at bugsere, og det er gratis.«

»Jeg er desværre bange for, at min Reder vil forlange Lasteordenen Havnefjord og Reykjavik overholdt, saa ...«

»Vil De da give mig to Lastedage mere, end vi blev enige om, saa vil jeg lade Kutteren hente Reykjavikfisken hertil.«

»Ja Tak, Mr. Boockless, det vil være udmærket saaledes.« Kutteren sejlede 3-4 Ture for at udføre Hvervet.

»Dersom De skal have Del af Fragtforskudet udbetalt i Kontanter, vil jeg gerne vide det nogle Dage forud.«

»Jeg har Halvdelen af indgaaende Fragt betalbar her; jeg kan hverken bruge saa mange Penge nu, ejheller sende dem Hjem.«

»Hvis De ønsker det, kan De overlade mig de overflødige Penge mod en Check paa London.«

Jeg modtog med Tak Tilbudet, og det var vistnok det eneste Tilfælde det Aar, hvor et Skib undgik at deponere Restfragten i Islands Bank. Der var ogsaa nogen Forundring at spore, da jeg mødte op i Banken med Trællastmodtagerens Check paa ca. 17.000 Kroner og paa Forespørgsel, om hvor meget jeg ønskede indbetalt, svarede, at det staar da paa Sedlen (Checken).

»Javel, men De kan ikke sende Penge ud af Landet.«

»Har jeg Lov til at bruge dem i Landet da?«

»Vi kan ikke nægte Dem det, men ...«

»Tak, maa jeg saa faa dem.«

Da jeg skulde underskrive Certepartiet, sagde Boockless: »Vi er

jo enige om alle Enkeltheder undtagen Gratifikationen; jeg har tænkt at sætte den til 500 Kroner, er De tilfreds med det?»

»Jaaa.«

»De trækker paa Svaret. Hvis De faar de Penge, vil jeg sætte 750 Kroner.«

Ovenstaaende er en sandfærdig Skottehistorie, selv om den i væsentlig Grad adskiller sig fra de fabrikerede Skottehistorier, der som en Epidemi flourer i vore Blade nu omstunder.

Mr. Boockless var en meget venlig og elskværdig Mand, meget energisk og dygtig indenfor sit Omraade, sikkert ikke velset af sine islandske Konkurrenter, idet han var generende for disse paa Grund af sin reelle Behandling af Kystfiskerne; han var desuagtet højttaget og blev godt omtalt af alle, som jeg kom i Forbindelse med. Under Lastningen saa jeg ham daglig, og mange Samtaler førte vi i de Dage. Hvis han skulde til Reykjavik i sin lille topersoners Bil, sendte han al Tid Bud, om jeg vilde med, og saa var det al Tid ham, der bød paa en Forfriskning; jeg kunde ikke faa Lov til at gøre Gengæld.

Der var ingen Købmand nogensinde, som jeg var saa fortrolig med, som jeg var med ham, og jeg kom til at holde meget af ham. Jeg bød ham forgæves en god Whisky, naar han kom om Bord, han var ikke Afholdsmænd. Det var noget af et Særsyn, at et Menneske paa Island sagde Nej til Spiritus – ikke fordi det ikke kunde opdrives i Land. Det var i Totalforbudets Tid, og det er min Erfaring fra Island, Norge og Finland, at naar der er Forbud, saa er der nok af Spiritus at faa til Købs til forholdsvis rimelig Pris, ialfald meget, meget billigere end de Priser, der nu betales i Danmark.

Jeg erindrer et Exempel modsat Mr. Boockless: En af Havnefjords Indvaanere, Thordur Ejnerson, Afholdsmedlem og Bekendt af mig fra første Gang, jeg var i Havnefjord med *Yrsa*. Han aflagde Besøg hos mig, enten vi var i Havnefjord eller Reykjavik. Jeg bød ham en Whisky og en til, og saa begyndte han at byde mig af min egen Flaske. Jeg afslog, men det generede ham ikke. Han vedblev at poste op til sig selv, indtil Flasken var tom, eller jeg tog den i Forvaring, naar jeg mente, at han havde faaet Tørsten tilstrækkelig slukket. Han fik saa senere, naar han var ædru igen, en Flaske med Hjem. Jeg blev saa indbudt til hans Hjem, som ingenlunde stod tilbage i Udstyr og Møblering for et dansk Middelstandshjem, og jeg blev beværtet paa det bedste, hverken han eller hans Kone vidste Maade med, hvor godt de vilde gøre det for mig.

Lastningen af Fisk var underlagt en autoriseret Vrager (Vejer og Maaler). Han bestemte, hvorledes der skulde garneres: ny tørre Brædder og nyt Juestof fra Kølsvin til Dæk, saa at Fisken intet Sted berørte den faste Garnering. Han tilsaa Sorteringen af Fisken, og i dette Tilfælde var han saa flot, at da Mr. Boockless en Dag ube-

mærket af Vrageren tog en Fisk op af den kasserede Bunke og spurgte Vrageren, om han kunde tænke sig en finere første Klasses Fisk end denne, indrømmede Vrageren, at det var et særlig fint og velbehandlet Exemplar. »Hvorfor Pokker kasserer De den saa, som De har gjort?» Vrageren bestemte ogsaa, om Vejret kunde anses for godt nok til Lastning. I Tilfælde af Fugtigt Vejr standsede Lastningen.

Vi blev imidlertid ikke hindret af Vejret, blev hurtig lastet, udklærede om Aftenen paa Overtidsbetaling. Og da alt var klart, sagde Mr. Boockless:

»Nu har jeg gjort alt, hvad jeg kunde, for at De skulde faa hurtig Lastning og god Expedition. Nu venter jeg, at De drager Nytte deraf og afsejler snarest muligt, Vind og Vejr tilladende, og ikke bliver liggende her i Dagevis, hvad jeg har set flere gøre.«

»De skal ikke faa Grund til at klage i den Henseende.«

Vi sejlede næste Morgen tidlig, den 9. September, og maatte efterlade en syg Mand, som ikke blev erstattet. Vi havde en Del uroligt Vejr i Nordatlanten – fik en Dag slaet en Del Skanseklædning ind midtskibs om Bagbord, samme Sø klemte Storbaaden, saa at den var ganske ubrugelig i den Tilstand. Ved en anden Lejlighed omsejlede vi et Orkancentrum, hvorved vi undgik det værste af Uvejret, var ikke langt fra Centerbanen.

Ogsaa i Middelhavet fra Balearerne⁶ til Genua var Vejret meget uroligt og stadig Nordøstlig Vind, saa Rejsen var langvarig; men alligevel var Ladningen i allerbedste Kondition. Ladningen udgjorde 353 Tons, og Bruttofragten androg Kroner 42.395. Aarsopsejling ca. 131.000 Kroner.

Naar man kom til Italien, skulde man være meget omhyggelig med Affattelsen af Proviantliste, da Unøjagtighed kunde foraarsage klækkelige Bøder. Jeg brugte den Fremgangsmaade, at jeg overfor de visiterende Toldembedsmænd oplyste, at Listen var udfærdiget saa nøjagtig, som det var mig muligt – undtagen for Klipfisk, da jeg havde henlagt nogle Stykker bestemt til en gave til De Herrer. Der var da aldrig noget at indvende fra Toldvæsenets Side, alt befandtes i Orden, og man slap for alt Posekiggeri. Det gamle Ord om at hvem, der smører godt, kører godt, har fremdeles Gyldighed; det har jeg ofte erfaret.

Ved Ankomsten til Genua blev vi fuldstændig oversvømmet af Representanter for Mæglere, Skibshandlere, Skibsværfter, Ekviperingshandlere, Vagtkompagnier m.m. Som Mægler antog jeg Hugo Trumpy & Co., Nordisk Skibsrederforenings Agent, Indehaveren var en Langelænder; Skibshandler blev Ingerslev & Convally, Ingerslev var fhv. dansk Styrmand. Reparationsarbejdet blev overdraget Bianchi & Brothers.

Af Ingerslev fik jeg mange gode Oplysninger om Forholdene i Genua. Han var al Tid hjælpsom, og jeg kom ofte i hans Hjem,

6. Øgruppen bestående af Ibiza, Mallorca og Menorca.



Vue over Genova med den glimrende naturhavn. Med sin smukke beliggenhed og de mange pragtbygninger udgjorde Middelhavsbyen en pittoresk kulisse for den travle havn. (Kongelige Bibliotek).

ligesom han var meget om Bord hos mig. De andre danske Førere paastod, at han havde Kontor om Bord i *Rossing*.

Han oplyste mig bl.a. om, at Mæglerfirmaet, samtidig med at de meldte et Skib losseklar, krævede Fragten indbetalt paa Mæglerkontoret og satte Pengene i Banken paa egen Konto. Alle Regninger, som af Føreren anvistes til Udbetaling hos Mægleren, beregnede de sig 15% af, hvilket Regningen forud var forhøjet med, og først 4 Dage efter Skibets Afsejling blev Regningerne honoreret. Dette havde dog ingen Betydning for mit Vedkommende, da jeg aldrig lod en Regning anvise paa Mægleren.

Da Bianchi var færdig med Reparationen, og jeg kom paa hans Kontor for at betale for udført Arbejde, spurgte han, hvor meget jeg skulde have.

»De er selv Skibsreder, Mr. Bianchi. Hvis De fik at vide, at en af Deres Førere tillod Mægleren at tage 15% paa en Regning, selv tog 10-15% og muligvis ogsaa lod den Mand, som skrev Regningen, tage et lignende Beløb, hvad vilde De da gøre ved den Mand.«

»De er vist ved at blive for godt kendt her.«

»Ja, saa godt er jeg da orienteret, at det er ikke enhver, som løber om Hjørner med mig.«

Under Opholdet var jeg et Par Gange ude paa Kirkegaarden (Campo Santo), en af Genuas store Seværdigheder. Første Gang i

Selskab med Skibshandlerne og Captajn Groth, *Elisabeth*; anden Gang optraadte jeg som Fører for Captajn Espensen og Frue, tremastet Skonnert *Neptun* af Marstal. Espensen var senere Fører af Motorfærgen *Ærø*.

Vi havde i det hele taget en rigtig dejlig Tid der i Genua. Fortjenesten var god og Liren i lav Kurs (22 Øre), saa man kunde tillade sig at spise i Land en Gang imellem, og det var udmærket Mad og dejlige Vine, man fik for en billig Pris. Aftenen tilbragte man som Regel paa Restaurant Olympia, hvor to Orkestre skiftevis gav Concert – rigtig Musik, ikke Jazz. Vi var velsete Gæster her, da vi gav Drikkepenge, hvad iøvrigt var forbudt paa det strengeste, men naar vi paa en hel Aften gav ca. 1 Krone i Drikkepenge, saa kunde vi være sikker paa en god Plads, uanset hvor fuldt Lokalet var, naar vi kom.

Bruttofragten fra Island til Genua androg over 42.000 Kroner, og fra den 29. Marts 1920 til Begyndelsen af December samme Aar indsejledes i Bruttofragter 131.000 Kroner. I det følgende Aar kom et stort Fragtfald.

Vi maatte efterlade to syge Mand; fik i Stedet en Dansker og en Østriger, sidstnævnte talte Italiensk. Afsejlede i Ballast for Trapani den 11. December.

Under Sicilien med Trapani i Sigte fik vi haard Østlig Kuling med Byger, og trods stadige Sejlmanøvrer tog det os hele Dagen at krydse op til Reden, hvor vi ankrede ud paa Aftenen. Skønt det var flovet af, holdt jeg Søvagten gaaende. Da vi havde skaffet, gik jeg til Køjs efter at have givet Styrmanden Ordre til at lade det andet Anker falde. Jeg havde næppe været i Køjen et Kvarterstid, før Styrmanden meldte, at Skibet var dreven fra Ankerpladsen. Vi havde nu et Fyrtaarn paa Prajehold, og ved Taagehornet fik vi kaldt Fyrbetjeningen ud, med Østrigeren som Tolk bad vi om at faa sendt Bud efter Lods, da han ikke kom ud for vore Signaler. Fyrtaarnet var imidlertid ikke landfast, saa de var ude af Stand til at imødekomme Opfordringen. Sendte Styrmanden og to Mand (Østrigeren var den ene) i Land i Jollen, for at de skulde forsøge at faa Lods og fire Mand; saa snart Jollen var ude af Sigte i Mørket, blæste det atter op, men nu holdt Ankrene.

Da Jollen ikke returnerede i Løbet af Natten, frygtede jeg, at der var sket en Ulykke. Først da det blev lyst om Morgenen, kom fire Italienerne roende ud og meddelte, at der inden længe vilde komme en Damper med Lods og vore tre mand – samt Advarsel fra Havnecaptajnen om ikke at foretage noget, før de kom, da der laa to Vrag tæt agter for *Rossing*. Styrmanden var bleven standset af Karantænevæsenet og var ved Midnat havnet hos Havnecaptajnen, hvem han ved Østrigerens Hjælp satte ind i Situationen. Havnecaptajnen gav med det samme en Regeringsdamper, som tilfældig laa i Havnen, Ordre til at fyre op og gaa til Assistance. Dampere

laa med slukkede Fyr og koldt Vand paa Kedlen, saa det tog 6 Timer at faa Dampen sat op.

Damperen kom ud og ankrede et Strykke forude. Ved Hjælp af en smækker Line fik den halet Kabeltovet om Bord, og saa gav Lods-Ordre til at stikke begge Ankre fra os. Jeg fortalte ham, at jeg ventede at faa Brug for dem bl.a. til at fortøje med i Havnen, hvor man ligger med begge ankre ude og agterfortøjet til Kaj. Desuden: hvad troede han, at de fire Mand var kommen om Bord for. Begge Ankre blev da ogsaa uden Besvær lettet samtidig, og mens det stod paa, og vi blev bugseret ind i Havnen, blev Vejret saa fint, at jeg kunde have klaret Sagen uden at behøve hverken Lods eller Damper eller de fire Mand.

Da min gamle Bekendt (Skibshandleren) hørte, at vi havde losset Fisk i Genua, antog han, at vi havde stjaalen noget af Ladningen, og tilbød at sælge det for os. Han blev meget forundret, da han fik at vide, at han tog Fejl.

Jeg bad ham at følge mig til Havnecaptajnen, og gennem en Masse Kontorer naaede vi omsider ind til Manden; Havnecaptajn er en stor Stilling hernede. Paa min Forespørgsel svarede Havnecaptajnen, at han talte Engelsk. Jeg udtalte min bedste Tak for den Assistance, han havde ydet os ved at have foranlediget Damperens Besætning alarmeret o.s.v. Han svarede, at det kun var en Pligt, han havde udført, som ikke fortjente Omtale; tilsyneladende var han dog glad for, at jeg paaskønnede Hjælpen. Da vi gik derfra, spurgte jeg Skibshandleren, om det gik an at give Havnecaptajnen et Gratiale; dette syntes han ikke var tilraadeligt, da Havnecaptajnen var ny i Stillingen, og det kunde befrygtes, at han var anderledes indstillet i den Retning, end hans Forgænger havde været. »En Julegave kan jeg dog næppe fornærme ham med, og det skal vi have besørget imorgen.« Som bestemt købte vi næste Dag 1 Flaske fin fransk Cognak, 2 Flasker fransk Likør og 2 Kg. Konfekt, som Skibshandleren afleverede i Captajnens Privatlejlighed tilligemed en Julehilsen fra mig.

Skibshandleren kom tilbage med Besked om, at Havnecaptajnen ønskede at tale med mig; denne Gang gik vi uantastet ind til Chefen. Han takkede for Gaven, som han fandt noget flot. Grunden til at han ønskede at tale med mig var, at da de fire Mand, som havde assisteret, kom med deres Regning til mig, havde jeg henvist dem til Havnecaptajnen, hvor de nu var til Stede. Ved Havnecaptajnens Mægling nedsatte de det krævede Beløb til ca. Halvdelen af, hvad de først forlangte. Inden jeg gik derfra, spurgte jeg om, hvor meget Bugseringen vilde beløbe sig til, men det kunde Captajnen ikke svare paa, før han fik en Opgørelse fra Damperen.

Jeg fik efter et Par Dages Forløb en specificeret Regning over de direkte Udgifter ved Damperens Opfyring og Bugsering af *Rossing*. Og det var alt, hvad der skulde betales.

»Det var billigt i Betragtning af Omstændighederne«, sagde Skibshandleren, »men den Regning maa jeg hellere skrive om for Dem, De kan nok tjene 2.000 Lire paa den.« Da jeg erklærede, at Regningen var god nok, som den forelaa, rystede han paa Hovedet og udbrod: »De har losset Fisk i Genua og har intet at sælge her. Nu kan De tjene 2.000 Lire og vil ikke. De bliver aldrig rig.«

Jeg sendte Rederen Rapport over det forefaldne samt specielt Regnskab over de med Assistanzen forbundne Udgifter – derunder Julegaven til Havnecaptajnen – og skrev, at jeg haabede, at Svendborg Sø-Assurance refunderede Beløbet uden Hensyn til, at Omkostningerne ikke var saa store, at Rederiet havde noget juridisk Krav paa Refusion. Thi, tilføjede jeg, jeg kunde sagtens have faaet Omkostningerne saa høje, at et Krav var berettiget. R. S. Hansen fremlagde mit Brev for Assurancens Bestyrelse, som gav mig Medhold i min Betragtning og refunderede vore Udlæg.

Afsejlede den 1. Januar 1921 med Salt for Galway.⁷ Østrigeren var bleven afmønstret og erstattet med en italiensk Matros.

1921

Anløb Gibraltar for Proviantering. Italieneren afmønstredes, og en Ungmand (Vestindianer) blev paamønstret for Rejsen til Galway. Han ejede kun de Klæder, han havde paa, men blev hjulpen af Kammeraterne, ogsaa jeg gav ham noget Undertøj, saa at han klarede sig godt i den Retning.

I Galway fremsatte to af Mandskabet Krav om at faa mere Paa-læg. De indrømmede, at de fik mindst det dobbelte af den foreskrevne Ration, men var alligevel utilfredse. Da jeg lovede, at de for Fremtiden skulde faa ganske nøjagtig, hvad de havde Krav paa og heller ikke mere, blev de »syge«, fik Lægeerklæring paa, at de ikke kunde arbejde. De blev afmønstret, og vi fik tre Matrosersendte fra Cardiff – gode og flinke Folk, der var lykkelige over atter at komme ud. I Cardiff laa paa den Tid saa fuldt af oplagte Skibe, at man kunde gaa tværs over Dokken fra Skib til Skib, fortalte de.

Vestindianeren havde ogsaa faaet Nykker. Ganske vist var han kun mønstret for Rejsen fra Gibraltar til Galway, men da jeg antog, at han vilde have bedre Chancer for at faa Hyre fra Kul- eller Clayplads, havde jeg tilbudt ham, at han kunde blive i Tjeneste hos os, til vi kom paa Lasteplads, hvad han indgik paa. Men nu var der kommen en engelsk Kystskonnert ind, og der kunde han faa Hyre som Kok; han blev afmønstret fra *Rossing* og købte for sin Afregning en hvid Jakke og en Flaske Whisky.

Den første Dag, han var om Bord i Kysteren, var de glade for ham takket være Whiskyen. Men da han anden Dag kogte Fisk, Kartofler og Sauce samtidig og i samme Gryde, blev de utilfredse – der var heller ikke mere Whisky – og han blev jaget i Land.

Rossing var paa det Tidspunkt sejlklar og afsejlede. Saa fik Sø-

7. Havnestad på vestkysten af Irland.

manden en Idé. Han gik til den danske Consul og beklagede sig over, at han ikke havde faaet det ham tilsagte Hyrebeløb, og at der i hans Afregning var opført større Beløb i Hyreforskud, end hvad han havde optaget. Consulen var en flink Mand, han udbetalte uden videre det Beløb, som Kalorius paastod, at han var snydt for, af Penge, som Consulen skulde sende hjem for mig.

Uheldigvis for den geniale Plan trak det op til Uvej, inden vi var halvvejs ude af Galway Bugten, Barometeret faldt meget og hurtigt, hvorfor vi returnerede til Reden og ankrede i Læ af Black Island. Da Consulen bemærkede, at vi returnerede, og Vejret endnu var moderat, sendte han en Kontorist ud med Meddelelse om, hvad der var foregaaet, og Anmodning om at komme i Land næste Dag og tale om Sagen. »Ja, De kan stole paa, at jeg skal komme i Land og tale med Consulen. Han maa være belavet paa, at det vil blive en ubehagelig Samtale for ham.« Da Consulen fik den Besked, gik han til Banegaarden, hvor Sømanden netop skulde løse Billet, men nu maatte aflevere Pengene igen.

Consulen, som forøvrigt ogsaa var min Mægler, havde endda skreven Indberetning om Sagen til Generalconsulatet, men endnu ikke afsendt den.

Næste Morgen blæste det en Storm, der tiltog. Jeg blev dog roet i Land, men gav Ordre til, at Baaden skulde hejse ved Tilbagekomsten, og hvis det ikke flovede, maatte der ikke gøres Forsøg paa at hente mig om Bord.

Paa Kajen traf jeg Sømanden, fik Tag i hans Jakkeærme og slæbte ham med til Consulen, som netop var kommen paa Kontoret. Det blev ikke Consulen, men mig, der holdt Forhør. Synderen maatte indrømme, at Underskrifterne i Bemandingsliste og Afregningsbog var hans egne, og at hans Afregning var fuldt korrekt. Havde han sagt noget andet, havde han faaet et Par Lussinger der og da. Jeg burde vist have givet dem alligevel, men nøjedes med at smide ham ud og vendte mig saa mod Consulen, der kom mig i For købet med:

»De maa meget undskylde. Jeg kunde ikke tro, at Fyren kunde fortælle slig Løgn; men Pengene har jeg faaet igen.«

»Men De kunde godt tænke Dem, at jeg var en Kæltring? Pengene – ja, dem var jeg nu i alle Tilfælde sikker paa at faa, da jeg har Deres Kvitteing for Modtagelsen, og at De har reddet dem for Deres egen Regning, det interesserer ikke mig; men vær glad for, at De ikke har faaet den Indberetning til Generalconsulatet af Sted.«

Udenfor ventede Kalorius paa mig. Den amerikanske Consul ønskede at tale med mig. »Sig du til ham, at hvis jeg ønsker at tale med den amerikanske Consul, saa opsøger jeg ham – og om han vil tale med mig, maa han gøre det samme.«

Det kneb med at faa en Baad til at ro mig om Bord, men omsider fik jeg fire Mand for en Betaling af 1 £. Der var ikke længere,

end med ordentligt Vejr kunde Skibet let prajes op, men det var ikke ordentligt Vejr; Baadmændene turde ikke lægge til Skibssiden, men roede saa nær, at jeg kunde springe over paa Storlejderen.

Næste Morgen var Vejret fint, vi afsejlede og fik hurtig Rejse til Burntisland, ankrede paa Reden for at afvente Doktid, og jeg roede i Land for at melde Ankomst. Fik at vide, at hvis vi kunde have Ballasten lossede til næste Dags (Langfredag) Middag, vilde vi blive lastet om Eftermiddagen, i modsat Fald vilde vi ikke faa nogen Lastetørn.

Jeg spurgte Mandskabet, om de vilde have Fortjenesten efter samme Tarif som Havnearbejderne, det vilde de gerne og sagde Tak dertil. Kom i Dok Klokken 4, lossede en Time den Dag, og Klokken 10 næste Formiddag var vi lasteklar. Losningen foretoges ved Kranhjælp. Blev lastet om Eftermiddagen (Kul til Ebeltoft) og afsejlede Paaskelørdag.

I Ebeltoft fratraadte hele Mandskabet paa én Mand nær – en af dem, der kom fra Cardiff, han var udlært Sejlmager og befandt sig godt om Bord. Det gjorde de andre to Cardiff Folk (det var Danskere) ogsaa ligesom en norsk Matros, vi fik i Genua. Men Rederen fandt, at fire Matroser var nu temmelig flot Besætning – og det var en flot, god og villig Besætning, jeg afmønstrede den Gang.

Chris, Sejlmageren og jeg omsyede i Løbet af Aaret alle *Rossings* maskinsyede Sejl, og det var de fleste af dem: reparerede og ændrede, hvad der var for stort (det var flere af dem). Saa jeg tør paastaa, at da jeg næste Aar kvitterede *Rossing* for at overtage *Minerva*, var alle Sejl i saa god en Stand, som det var muligt at faa dem.

Efter at *Rossing* havde sejlet i Nord- og Østersøfart Sommeren igennem, kom vi om Efteraaret til Setubal, hvor der lastedes Salt for Akureyri.⁸ Vi havde langvarig Oprejse. Da vi var tværs af Patriksfjord,⁹ kaldte Styrmanden mig, han syntes at Vejret saa truende ud – og han havde Ret.

Frivagten blev purret, og saa hurtig som det kunde lade sig gøre, blev Sejlene bjergede eller rebede. Vi var netop færdig hermed, da en orkanagtig Storm brød løs, saa vi havde at underdreje med det samme. Vi laa saa i 4 Døgn for kun klosrebet Storsejl og drev Sydover; da det begyndte at flove, fik vi Kending af Melsækken¹⁰ Vestsydvest for Reykjanæs. Anløb Havnefjord for Udskiftning af havarede Sejl samt Komplettering af Proviant, Vand og Kul.

Mens vi laa i Havnefjord, hilste jeg paa Mr. Boockless; han tilbød mig en Ladning Klipfisk fra Nordlandet, forudsat at Fisken var tjenlig til Afskibning, hvad han ikke var klar over endnu. Han udtalte, at han som Regel ikke sendte sine Ladninger med Sejlskib, men i Betragtning af den gode Kondition, som *Rossings* Ladning blev afleveret i foregaaende Aar, vilde han ikke have Betænkeligheder ved at sende Fisk med os. Det viste sig imidlertid, at der ikke fandtes tør Fisk paa Nordlandet, saa der blev intet af den Befragtning.

Efter et Par Dages Ophold afsejlede vi og havde god Vind og

8. By på Islands nordkyst.

9. Vestligst på Islands nordvestlige halvø.

10. Klippen Eldey i havet sydvest for Reykjanes blev kaldt Melsækken på grund af dens udseende – stejle og foroven flad.

11. Kap Nord er den nordligste pnt på Islands nordvestlige halvø; Eyjafjörður ligger på Islands nordkyst.



Købstaden Hafnarfjörður var oprindelig Islands vigtigste havn, men tabte terræn til det nærliggende Reykjavík. Hafnarfjörðurs 2.000 indbyggere omkring 1920 ernærede sig af fiskeri og handel. (Kongelige Bibliotek).

fint Vejr til Cap Nord, men herfra og til Øfjords Munding¹¹ drev vi med Stille og tæt Taage og havde en isnende Kulde. Isen saa vi ikke paa Grund af Taagen, men vi hørte Bragene, naar den kælvede, og var nok ikke ret langt fra den.

En Del af Ladningen blev lossed ved Hrisey, en lille Ø halvvejs inde i den lange Øfjord. Resten lossedes i Akureyri, som ligger i Bunden af Fjorden.

Modtageren af Saltlasten, Firmaet Høpfner, tilbød en Ladning vaad (halvvirket) Fisk fra Øfjord og Olafsfjord til Genua. Jeg fik Oplysning om, at Olafsfjord havde et Daarligt Ry, at intet Sejlskib kunde komme ud derfra, hvis Vinden blev Østlig af nævneværdig Styrke, ejheller kunde ligge til Ankers, men vilde uvægerlig drive i Land og blive Vrag.

Jeg sagde Nej Tak, men saa sluttedes denne Fragt med Rederen saaledes at der var 3 Lastepladser, og en af disse var Olafsfjord. Faktoren bad mig om at udvide til 5 Lastepladser; dette var jeg villig til, hvis jeg kunde blive fri for Olafsfjord. Da det største Parti laa i Olafsfjord, kunde han ikke gaa ind herpaa. Efter jeg havde overvejet Sagen og indset, at det vilde fremme Lastningen betydelig, naar Skibet laa ved Udskibningsstedet, i Stedet for at Partierne skulde transporteres ret lange Strækninger i Smaabaade, indgik jeg paa 5 Lastepladser mod at faa fri Bugserhjælp af Motor-Fiskebaade. Jeg havde sagt til Faktoren, at til en saadan Ladning skulde vi jo have ca. 25 Tons Salt til at strø i Fisken; han mente at 4-5 Tons var nok, og vi fik da heller ikke mere.

Første Parti lastedes i Akureyri, derefter andre 3 Steder paa Øfjord. Vi afbrød ved Hrisey og gik til Olafsfjord, hvor vi holdt Lods og Motorbaad, mens vi laa der. Vi kom derind om Natten, og saa snart det lysnede om Morgen, var hele Befolkningen – Mænd, Kvinder og Børn – i Arbejde med vor Ladning; der blev arbejdet haardt og hurtigt, om Aftenen var Partiet om Bord. Det havde været fuldstændig Stille med spejlblank Vandflade under Opholdet. Vi slæbtes tilbage til Hrisey for Komplettering og havde hele Ladningen inde paa 6 Dage. »Det kunde en Damper ikke have gjort hurtigere«, sagde Faktoren, da jeg var i Byen for Konossements-tegning.

Der sejlede Øst om Island denne Gang, og det forløb pænt. Men fra Island til Genua krydsede vi hele Vejen og havde meget daarligt Vejr; det tog et Par Maaneder, før vi var paa Bestemmelsesstedet.

Anløb Gibraltar for Provantering og laa der 4 Dage for Østlig Storm. Da vi afsejlede, kom en Newfoundland Skonnert, som var sammen med os i Gibraltarstrædet, ind med en Del Havari, den havde været tværs af Malaga,¹² men var dreven tilbage af Stormen. Ligesom andre Sejlskibe, havde vi 25 Dages Rejse fra Gibraltar til Genua. Jeg opdagede, at Roret var ved at skilles i Sammenboltningen, men det holdt dog, til vi kom i Havn.

Et Par Dage efter vor Ankomst mødte en af Høpfners Folk op og bebrejdede mig ret kraftigt, at vi havde haft saa lang Rejse, og at Fisken havde lidt derunder, saa at dens Kvalitet var forringet. Han maatte indrømme, at det ikke skyldtes Fejl paa Skibet som Lækage eller lign., men at det var Følge af den lange Rejse, som han mente, at jeg var Skyld i. (Han nævnte ikke mangelfuld Saltning, men det gjorde jeg). At vi havde en nederdrægtig lang Rejse, og at det tildels var Grunden til Fiskens Forringelse, kunde og vilde jeg ikke bestride; men da jeg ikke var Herre over Vind og vejr, saa vilde det blive vanskeligt for Firmaet at holde mig ansvarlig derfor. De kunde da godt prøve, mente jeg.

Ingerslev mødte op ved Ankomsten. Jeg bad ham om at sætte mig i Forbindelse med et Firma, som kunde reparere vore Smaa-havarier derunder Roret, men endelig ikke Bianchi & Brothers. Da Ingerslev næste Dag mødte op med en Herre – saavidt jeg husker, var det en Australier – sagde jeg straks, at det var da ingen Tømrermester. Nej, Manden var Indehaver af et Maskinværksted, men paatog sig at udføre hele Reparationen; det gjorde han ogsaa – ved Hjælp af Bianchi!

Da Bianchi kom om Bord for at se, hvad der skulde repareres af ham, lo han og sagde: »Whatfore you not come to me capitano. Mr. Bianchi make it all.« Jeg var arrig og lod dem føle det, men Ingerslev forsikrede, at det havde været ham umuligt at ordne det paa anden Maade.

¹² Spansk middelhavshavn cirka 90 km nordøst for Gibraltar.

Vi trængte til et nyt Sejl, og da Bianchi havde sagt, at han ogsaa havde Sejlmagerværksted, bad jeg ham om Tilbud og Prøve paa Sejldug. Som Følge heraf stillede Bianchi en Tur til Rapallo i Udsigt; Hr. og Fru Ingerslev, Captajn Larsen, *Johanne*, og jeg blev indbudt – god Mad, gode Vine og alt paa Mr. Bianchis Regning.

Tilbudet, som var paa 4-5.000 Lire, fik jeg næste Dag.

»Saa skal jeg intet nyt Sejl have her.«

»Hvis De trækker til et nyt Sejl, skal De vel have det, og dette er meget billigt.«

»Maaske kunde jeg finde paa at sy et selv, De skal ialfald ikke ulejlige Dem mere i den Henseende.«

Rapalloturen hørtes der ikke mere om.

Kort efter kom Ingerslev. Da han hørte om Tilbudet, sagde han, at Bianchi havde ingen Sejlmager, men var mødt op med en Sejlmager fra Byen. Om vi ikke skulde forespørge om en anden Sejlmagers Pris? Det gjorde vi. Jeg forstod saa meget Italiensk, at jeg bemærkede, at Sejlmageren spurgte Ingerslev om, hvor meget han skulde have, og at Svaret var: »Intet.«

Sejlet blev syet. Det var første Klasses Arbejde, og da jeg var oppe for at betale Regningen, lod jeg Sejlmageren forhøje den 10%, som kom Ingerslev tilgode, herved kom Regningen paa lidt under 2.000 Lire. Der var ingen Forhaandsaftale mellem Ingerslev og mig herom.

Da Reparationsarbejdet var udført, kom Australieren og Ingerslev om Bord. Ingerslev fortalte, at nu havde hans Ledsager faaet Bianchis Regning, men da han mente, at jeg var noget hidsig, havde han ikke Lyst til at være ene om at præsentere den.

»Mon Bianchi tror, at jeg vil godkende den Regning?«

»Det gør han vel nok. Men hvis du ikke vil, maa vi hellere faa en Forhandling med ham.«

Et Møde blev aftalt, og Bianchi kom med et:

»Hvad er der i Vejen?«

»Ikke andet end denne Regning skal skrives betydeligt ned, før jeg betaler den.«

»Det kan jeg ikke, det er meget billigt.«

»Ja, ligesom Tilbudet paa Sejlet. Jeg fik et for mindre end 2.000 Lire.«

»Hvad vil De da gøre?«

»Tage Besigtigelse og Vurdering paa Arbejdet.«

»Tænk paa, at det er mine Venner, som kommer til at vurdere det, og det vil ogsaa koste Penge, og saa faar De det alligevel ikke meget billigere.«

»Det gør aldeles intet, saa har jeg ialfald gjort, hvad jeg kan for mit Rederi, og efter Deres Udtalelse venter De dog, at det bliver billigere.«

Han gav sig og nedsatte Beløbet til $\frac{1}{2}$.

»Det er endnu for meget, men vel næppe saa at det betaler sig for mig at afvise. Vil De komme om Bord imorgen Klokken 8 med en anden Regning, saa skal jeg have Pengene parat.«

Da han næste Dag havde kvitteret Regningen, sagde han, at naar jeg igen kom til Genua og havde Brug for Skibstømrere, saa vidste jeg vel nu, at jeg skulde henvende mig til Bianchi & Brothers.

»Nej, men jeg ved, at hvis mit Skib kan flyde ud fra Genua Havn, saa skal De ikke komme til at røre det, for De er en rigtig Røver.«

»Suppose you go to somebody else, it is all the same, we are all alike.« Saa lo han noget saa inderligt – det fik jeg altsaa ingen Fornøjelse af.

Den 23. December afsejlede jeg fra Genua for Cadiz.¹³ Den 24. December under Nordenden af Corsica var der alle Tegn paa, at vi skulde have en regulær Storm. Mens jeg paa min Frivagt var beskæftiget i Kabyssen med Forberedelserne til Juleaften, lod jeg Vagten bjerge Sejl. Endnu var det pænt Vejr og Vinden god, men Barometerfaldet var stort, saa ved Udpurring bjergede vi yderligere Sejl for at kunde faa Juleaften i nogenlunde Ro. Alligevel maatte vi op og klosrebe, og Juledag lænsede vi med Vinden ret agterind for Forestagejl og løb endda en god Fart. Følgende Nat bedredes Vejret, saa at vi om Morgenens havde fulde Sejl.

Fra Cadiz tog vi Salt til Aberdeen.¹⁴ Under Opholdet i Aberdeen kom Mr. Boockless en Dag om Bord. Han havde hørt, at hele *Rassings* Ladning var bleven ødelagt og maatte kastes over Bord. Jeg oplyste, at det da ikke var saa galt, men Ladningen var ialfald meget forringet, og der var vel ikke losset en eneste 1. Klasses Fisk, men vi havde da heller ikke faaet mere end 4-5 Tons Salt til at strø paa Fisken. »Det forklarer Sagen; 25 Tons er det mindste til en saadan Ladning. Man kunde ikke vente andet end daarligt Resultat paa den Maade«, sagde han.

Vi løb Ballastet til Firth of Forth og derfra med Kul til Frederikshavn og videre til Thurø for en Reparation og Kølhaling.

13. Spansk atlantehavshavn nordvest for Gibraltar.

14. Havneby i det østlige Skotland.

17 · Fører af Skonnert *Minerva* 1922-1923

1922

Efter at Reparationen af *Rossing* var fuldført, kvitterede jeg dette Skib for at overtage tremastet Skonnert *Minerva*. Denne var kommen i økonomiske Vanskeligheder, hvorfor det tidligere Rederi med Mægler H. A. Hansen som Reder solgte Skibet til nyt Rederi med R. S. Hansen som korresponderende Reder.

Minerva byggedes i 1901 af Skibsbygmester Johs. Ring Andersen. Det var et smukt, velbygget og velsejlende Skib, lastede ca. 380 Tons; men det var slet vedligeholdt, hvilket ikke var noget enestaaende Fænomen, naar der var Lavvande i Kassen.

Jeg kom efterhaanden til at holde lige saa meget af *Minerva*, som jeg i sin Tid havde gjort af *Yrsa*, skønt de i visse Henseender var vidt forskellige. Under Krydsning var *Yrsa* paa Grund af sine høje Undersejl blandt de bedste; jeg kendte kun to af Toldstedets Skibe, som *Yrsa* ikke kunde holde Stangen under Vinden, men derimod kunde vi ikke presse den haardt for Vind agten for tværs, naar der skulde styres ordentligt. *Minerva* styrede lige godt under alle Forhold og med alt, hvad den kunde bære af Sejl, ligesom den var særlig fin, naar den laa underdrejet.

Gudmund Baagøe Hansen, som havde været min Styrmand paa *Rossing* i 1921, fulgte med i *Minerva*. Han var en udmærket Styrmand, blev senere Fører af C. Clausens *Ann Helen* og omkom ved dette Skibs Minesprængning i Helnæs Bugten under Anden Verdenskrig.

Minerva havde en kraftig amerikansk Dæksmotor, som ved Kabelantræk kunde drive Ankerspillet. Det havde vi ofte haardt Brug for, naar Styrbords Anker skulde lettes; dette Anker var en hel Del tungere og sværere end, hvad der svarede til Skibets Størrelse, 30 Favne Ankerkæde i Forhaanden var af tilsvarende Dimensioner. Selvfølgelig brugtes Motoren først og fremmest til Losning.

Afsejlede fra Thurø den 3. August for Trångsund, hvor der lastedes 125 Stander à 3 £ 13/- 9 d. for Exmouth.¹ Afsejlede fra Trångsund den 30. August og fra Exmouth den 12. Oktober. Der købtes et nyt Kabeltov i Exmouth.

Straks efter Afsejlingen fra Exmouth fik vi Østlig Storm. Mesanen skørnede og blev udskiftet, og jeg gik i Gang med at reparere den havarerede. Saa knækkede Agterliget over 2. reb i den, der var under, og det opdagedes, at Undertopsejlsraa ogsaa var knækket. Fik Sejlet bjerget og begge Topsejlsræer surret sammen. Mens det en Dag var flovet noget, riggede vi Underraaen ned, men saa os alli-

1. Trångsund (Urais) er en tømmerplads ved Vyborg inderst i Finske Bugt; Exmouth en havneby på den vestlige engelske kanalkyst.



gevel nødsaget til at løbe ind paa Plymouth Red,² hvor jeg fik begge Sejl i Orden, sjæklede Undertopsejlskøder i Overtopsejl – og da Vejret var modereret, forsatte vi Rejsen.

Fra Göteborg bugseredes vi til Lastepladsen: Gruvön, et Savværk ved Vänern. Det var en meget interessant Tur op ad Götaelven, hvor Landskabet stadig skifter Karakter – gennem 6 Broer og 6 Sluser, før man kommer op i Vänern, som ligger 150 Fod over Havfladen. Efter første Dags Bugsering fra Tidlig Morgen til et Par Timer efter Solnedgang havde vi endnu den sidste Sluse tilbage ved Vänersberg, før vi kom ud i Vänern. Ved Lurø Skærgaard³ fik vi Taage og laa til Ankers et Par Timer. Midt paa Eftermiddagen ankom vi til Gruvön nær Karlstad. Lastede 111 Stander à 73/-, afgik under Bugsering den 2. December. Afsejlede fra Göteborg 3. December for Torquay.

Torquay er vel nok den dejligste By paa hele Englands Sydkyst, men dens Havn (Tørhavn) er lige saa daarlig med Østlig Kuling, hvad vi fik at erfare, da Vinden en Aften satte ind fra det Hjørne med Storm. Det ny Kabeltov blev ført ind som Fortøjning for og agter. Det holdt, men alle andre Fortøjninger sprængtes. Jeg holdt selv Vagt hele Natten og var stadig optaget, først med at passe at afværge Skamfiling af Tovet, dernæst da Vinden pludselig sprang Nordvest og klemte Skibet haardt ind mod Kajen – hver eneste

Den tremastede skonnert Minerva under sejl 1901 med navnevimplen sat på fortoppen. Fartøjet var på 240 BRT og forsynet med en stærk dæksmotor. I 1923 ændredes navnet til Solon. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Træfender knustes, men ved Tovværksfendere, Plankestumper og Surringsender lykkedes det at forhindre Skade paa Skroget.

En Middag, mens vi laa under Losning, og Skibet stod tørt, kom Kokken og sagde, at der var et Par Herrer, som ønskede at tale med mig. Det viste sig at være Sir Walter Runcimann, Direktør for Prince Linien, og Direktøren for Moore Linien. Runcimann indledte med at sige, at der var meget smukke Linier i Skibet og stillede saa en Del Spørgsmaal om Nationalitet, Bemanding, Lasteevne, Byggested, Alder, og om der endnu kunde bygges saadanne Skibe i Danmark. Han sluttede med at bede mig opgive Adresse paa anerkendte Værfter i Danmark og sende Adresserne til hans Kontor i Newcastle, da han kunde tænke sig at lade et Par Stykker bygge som Skoleskibe. Jeg opgav Skibsbygmestrene Johs. Ring Andersen i Svendborg, Jacobsen i Troense og N. P. Petersen paa Thurø. Der blev imidlertid intet ud af dette Byggeri.

Afsejlede i Ballast for Fowey den 29. December.

1923

Anløb: Fowey, Nantes, Fowey, Odense, Drammen, St. Helier, Kemi, Totnes, Leith, Faxe, Sundsvall.

I Fowey lastedes 374 Tons Clay à 14/- 6 d. for Nantes.⁴ Afsejlede fra Fowey den 15. Januar og fra Nantes den 2. Februar.

Saa vel Ned- som Tilbagerejsen foregik under gode Vejrforhold, indtil vi en Aften, da vi var tværs af Falmouth,⁵ fik sikre Tegn paa, at en Storm var i Anmarch, og at den ikke var ret langt borte.

Skønt Vejret endnu var godt paa Førstevagten, bjergede og rebede vi Sejl, saa at vi mente at være klar til at tage mod hvadsomhelst. Jeg passede at holde Skibet, saa at jeg stadig havde Krydspejling af Fyr og samtidig havde Højde til at løbe ind til Falmouth – selvfølgelig en fralands Vind undtaget, i hvilket Tilfælde vi nok skulde klare os langs Landet til Fowey.

Skibet blev holdt paa samme Sted til Klokken 5 Morgen, da Kursen sattes mod Fowey. Vinden var nu Sydøstlig og Vinden stærkt tiltagende. Mesan, Storsejl (klosrebede), Undertopsejl og Klyver blev bjerget, saa at vi løb for rebet Skonnertsejl, Stagfok og Stagsejl. Jeg tog selv Roret, og umiddelbart efter, at vi var begyndt at sejle, brød Uvejret løs med orkanagtig Styrke og Regntykning. Klokken 6 ændrede jeg efter Indskydelse Kursen $\frac{1}{4}$ Streg og lod Stagfokken hale ned. Lidt før Klokken 7 skimtedes Gribben Baake gennem Regntykningen, vi var tæt under Land, begge Ankre gjordes klar, og ved 7 Tiden havde vi Indsejlingen til Fowey forude. Fra vor Position saa det ud, som om hele Indsejlingen var en kogende Brænding, men kendt som vi Skonnertskippere var paa dette Sted, vidste jeg, at det kun var tilsyneladende. Jeg løb ind paa Reden og ankrede for begge Ankre i passende Afstand fra andre Ankerliggere. Nu blev Lodserne opmærksomme paa os, de kom om Bord og vilde have os flyttet

2. Havn på Cornwalls sydkyst.

3. Samling af småøer og skær i selve Väneren.

4. Fransk atlantehavsby.

5. By på Cornwalls sydkyst.

til anden Ankerplads for at have denne fri til eventuelt andre indkommende Sejlskibe. Da Bugsertaksten gjaldt for al Bugsering, lidt eller meget, gik jeg ind derpaa, og vi skiftede saa ved Bugserhjælp. Under Ophivning var jeg oppe paa Bakken for at se, hvorledes Kæderne viste. Der var saa megen Vind, at havde jeg ikke holdt fast i Fokkestaget, vilde jeg være bleven blæst af Bakken.

Lodserne kunde ikke forstaa, at jeg kunde og turde holde paa i det Vejr. Jeg løb an paa, at jeg havde et sikkert affarende Sted, at jeg var fortrolig med Indsejlingsforholdene og havde gode Ankergrejer. Desuden var det et af de Tilfælde, at havde man sagt A, maatte man ogsaa sige B; thi at krydse Bugten ud igen med ballastet Skib i det Vejr var en Umulighed, og at underdreje vilde have betydet at blive dreven ind paa Kysten inden Aften – og det vilde have været et sjældent Held, om vi havde truffet paa Fowey Indsejlingen, i andre Tilfælde vilde det have betydet Tab af Skib og Liv. Ja, jeg kunde have holdt til Falmouth, men havde kun regnet med den Udvej, hvis ikke det var en rum Vind til Fowey. De andre to »Umuligheder« havde jeg ikke ofret en Tanke.

Lastede 377 Tons Clay for Odense à 13 Kroner. Afsejlede fra Fowey den 23. Februar. Under Opholdet i Odense ændredes Skibets Navn til *Solon*.

Rejsen fra Fowey til Odense forløb pænt, indtil vi var ved Hanstholm, hvorfra der krydsedes Skagerak ind mod Østlig Kuling, Sne og Isslag. I Sejro Bælt fik vi stille og Dødvande. Vi blev indhentet og passeret af tremastet Skonnert *Neptun* af Troense, ført af min Broder; den slap for at føle Dødvandet og fik et godt Forspring, før vi slap fri. Victor inviterede mig om Bord, naar vi kom til Ankers udenfor Odense Gab, de skulde ogsaa til Odense. Jeg efterkom Indbydelsen Klokken 2 om Natten. *Neptun* kom fra Østkyst-Kulhavn, havde været under Norges Kyst og var derfra af Østlig Storm dreven tilbage omtrent hele Nordsøen over – skønt *Neptun* var nyt Skib, god Sejler og blev brugt haardt.

Vi afmønstrede i Odense 28. Marts, afsejlede 5. April for Drammen. Lastede dér 116½ Stander D. B. B.⁶ à 57/- 6 d. og 6 Stander Pæle à 62/- 6 d. for St. Helier, Jersey.⁷ Afsejlede 4. Maj.

Afsejlede fra St. Helier i Ballast for Kemi 10. Juni, lastede 133 Stander à 77/- 6 d. for Totnes. Afsejlede fra Kemi 18. Juli og provi- anterede ved Helsingør 3. August.

Afsejlede fra Totnes den 8. September for Leith, lastede 369 Tons Kul à 16 Kroner for Faxe og afsejlede den 24. September. I Faxe Ladeplads⁸ lastedes 257 Tons Kalksten for Sundsvall, afsejlede 15. Oktober, Fragt 7 Kroner pr. Ton.

Lastede i Sundsvall Trælast til Frankrig, anløb Helsingør Red, hvor jeg paa Grund af formodet Nyrelidelse fratraadte den 25. November. En senere foretaget Røntgenundersøgelse viste, at der

6. Deals, battens and boards (planker, lægter og brædder).

7. Engelsk kanalø tæt ud for Frankrigs kyst.

8. Der er tale om Fakse på Sydøstsjælland.

ingen Sygdom var tilstede, men at Smerterne havde anden Aarsag. Tiltraadte atter i Maj 1924, da Skibet var i Odense, hvor ny Mesanmast indsattes, og hvor min Søn Charles kom om Bord som Ungmand.

18 · Fører af Skonnert *Solon, ex Minerva,* 1924-1928

1924

Anløb: Kotka, Exmouth, Sundsvall, Frederikshavn for Havari, Castletown, St. Brieuc, Lissabon.

Afsejlede fra Odense 27. Maj for Kotka, lastede 123 Stander à 70/- for Exmouth, afsejlede 19. Juni. Tog min ældste Datter, Maja, om Bord paa København Red den 2. Juli.

Mens jeg var i Land Natten mellem 1. og 2. Juli, rømte to af Mandskabet medtagende Skibsjollen. Styrmanden satte Storbaaden ud og sendte to Mand ind med den for at afhente os og oplyse mig om Rømningen. Anmeldte Rømningen for Politiet og fik mønstret en Ungmand, det eneste jeg kunde faa i en Fart. Da vi kom om Bord, havde Havnepolitiet afleveret Jollen, som var funden i Lystbaadehavnen. Littede og fortsatte Rejsen.

Maja var lidt søsyg næste Dag, da vi var i Kattegat – og saa aldrig mere. Hun vænnede sig forbavsende hurtig til alle Forhold om Bord og gik med stor Interesse op i alt, hvad der foregik. Hun lærte at sætte ud i Kortet paa egen Haand. Skulde der vendes om Dagen, styrtede hun til sin Plads ved Stagfok Ørefigen. Da vi paa Tilbage rejsen krydsede Dover Strædet ud med meget Flovt, tog hun den Nattevagt med, da der manglede en Mand paa min Vagt, og skønt vi et par gange maatte fire Mesanen for at halse, klarede jeg det fint med min 16-aarige Pige og 14-aarige Dreng som Vagtkammerater.

Paa Udrejsen fik vi i Skagerak en kortvarig, men haard Vestlig Storm, saa at vi maatte klosrebe. Jeg skulde have Frivagt, men blev oppe og hjalp med Sejlene, saa behøvede Styrmanden ikke at purre min Vagt (Charles). Maja bad om at faa Lov til at blive paa Dækket, og iført en gammel Oliefrakke blev hun placeret ved Kahytsskappen, hvor hun kunde holde sig fast. Da vi omsider var færdige, og jeg kom hen og spurgte til hendes Befindende, svarede hun: »Hvor er det storslaaet.«

»Hvad taler du om, har du lagt Mærke til, at det blæser, saa at vi næsten ikke har Sejl paa?«

»Ja, jeg har nok set hvad I har rodet med. Men se dog, Far, se paa den Sø som bryder der, er det ikke et prægtigt syn.«

Jeg blev endnu mere stolt af hende, end jeg havde været i Forvejen, og det var endda ikke saa lidt. Hun fiskede en masse Makrel

1. Finsk by i Finske Bugt.

2. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 121.



Besætningen på Solon med en dækslast af tømmer. Yderst til venstre står jungmand Charles Sørensen, beretterens søn, ved siden af ham ses styrmand Heine Jørgensen, og bagest står kaptajn Christian L. Sørensen selv. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

paa Rejsen over Nordsøen. Dersom vi i Kahytten fik noget »Extra« til Maaltiderne, skulde hun nok se sit Snit til at stikke noget deraf til Side til Charles.

Min² Kone havde engang været paa en Østersørejse med *Yrsa*, men da hun var meget søsyg, ønskede hun ikke at deltage i de længere Sejlture. Derimod rejste hun tit i Tidens Løb til nærliggende Havne, ikke alene i Danmark, men ogsaa Göteborg, Frederikshald, Rønneby og Lübeck gæstede hun, og hun medbragte ofte et af Børnene.

Efter vor Ankomst til Exmouth kom Københavnerdrenge, som havde været ked af Sølivet, fra vi stod Sundet ud, til mig og bad om at blive afmønstret, da hans Moder var bleven syg og var indlagt paa Hospitalet. Jeg trøstede ham efter bedste Evne, men vilde ikke afmønstre ham. Han havde ikke tjent nok til at dække Hjemrejsens Omkostninger og kunde ej heller have klaret Rejsen i England. Vi havde kun ringe Gavn af ham, saa noget Savn vilde det næppe have været, om jeg havde sluppet ham løs; men jeg havde en Anelse om, at det var en Usandhed, han serverede, for han var saa fuld af Løgn som en Ko af Skidt.

Et par Dage efter kom Consulen om Bord med et Brev fra Drenge's Moder og bad mig om at oversætte det. Hun skrev, at ifølge

Brev modtaget fra Sønnen var han indlagt syg paa Hospitalet, og hun bad Consulen om at sørge for Hjemsendelse, naar Sønnen blev udkreven. Jeg paatog mig at besvare Fru Sjøgrens Brev.

Da det nu gik op for Knægten, at han var afsløret, rømte han en Nat. Hen paa Formiddagen gik jeg paa Toldboden og anmeldte Rømningen for Aliens Officer³ og fik til Gengæld en Irettesættelse, fordi jeg ikke straks havde meldt det.

»Hvis jeg havde vidst noget om Tidspunktet for Rømningen, havde der intet været at melde, for saa havde det været afværget.«

»Jeg mener selvfølgelig, at det var Deres Pligt at komme her, saa snart De opdagede det.«

»Mon det havde nyttet stort at komme her Klokken 5 $\frac{1}{2}$ imorges? At sidde paa Trappen og vente, til De kom, havde jeg ikke Lyst til. Mit Skib skulde forhales til Ballastkaj, det fandt jeg mere nødvendigt, og nu er jeg her.«

Rønningsmanden blev i Dagens Løb funden i Exeter⁴ og sendt til Exmouth under Politiledsagelse. Aliens Officer kom om Bord med et Dokument, ifølge hvilket det blev indskærpet Synderen, at hvis han rømte en Gang til, vilde han for stedse være forbudt at sætte sin Fod paa engelsk Grund. Dette blev oplæst, oversat og underkrevet af os begge, men to Dage senere var han igen forsvunden. Denne Gang gik jeg direkte til Politistationen, og om Aftenen havde vi ham igen. Han blev saa forvaret i Lastrummet, hvor der hængtes en Hængekøje op til ham, og Lejderen blev halet op.

Maja og jeg var en Tur i Exeter og besaa Seværdighederne bl.a. Domkirken. En anden Dag tog vi med en Lystdamper, den anløb Teignmouth, Torquay, Dartmouth og Totnes. I Totnes gik vi fra Borde, besaa Byen, tog med Turistbus til Torquay og efter at have set os om der, spiste vi Middag og tog saa med den returnerende Damper, da den indfandt sig.

Tog Skibet paa Bank for Bundsmøring og afsejlede den 5. August for Sundsvall. Landsatte Maja paa Københavns Red 16. August, afmønstrede Københavneren og paamønstrede to Mand. I Sundsvall lastedes 124 Stander à 4 £ for Castletown, Isle of Man.⁵ Vi afsejlede den 11. September.

Under Rejsen i Østersøen sprang Skibet Læk, der blev pumpet 20 Minutter hver $\frac{1}{2}$ Time. Da vi kunde holde læns, og Lækagen var konstant, fortsattes mod Sundet. Paa Københavns Red tilkaldte jeg ved Flagsignal en Færgebaad og sendte med den Telegram til Rederen. Ankrede paa Helsingør Red, hvortil Svendborg Søassurances Expert, Captajn Severin Andreasen, blev sendt. Da der ikke var Dok eller Bedding disponibel i Helsingør, sejledes til Frederikshavn, hvor Flydedok omgaaende kunde være til Raadighed. Afsejlede om Aftenen fra Helsingør Red med fin Sydlig Vind, var tidlig om Morgenen i Læsø Rende, hvor vi begyndte at bjerge Sejl og blev

3. Fremmedpolitiet.

4. By en snes kilometer inde i landet.

5. Øen i Irske Hav.

opmærksom paa, at der var mere Vind, end vi havde regnet med. Vi satte Lodsflag allerede ved Læsø Nordvest Rev. Da ingen Lodsbaad mødte os paa Reden, antog jeg, at den afventede os indenfor Molehovedet – det gjorde den ikke, men et Stykke inde i Havnen sprang Lodsoldermand Mogensen om Bord meget nervøs.

»Hvordan skal vi faa tørnet op med denne Fart?»

»Ved at lade Styrbord Anker falde.«

»Begge Ankre vil ikke klare det, Kæderne knækker.«

»Styrbord Kæde knækker ikke.«

Den fik vel nok begge Ankre, men blev tørnet op for det Styrbords alene. Jeg havde ganske sikkert for stor Sejlføring, dog ikke andre end de var bjerget i en Haandevending.

Dæklasten blev losset, vi kom i Dok og fandt, at Lækagen stammede fra et borttæret Spiger i en Kølplanke. Alle Spiger blev fornyet. Da vi skulde ud af Dokken, blæste det, saa at vi maatte fire Skibet ud i fire Trosser. Den Dag var jeg glad for, at jeg havde fornyet vort Forhalingsgods.

Dæklasten blev genindtaget og stuvet af egen og *Gefions* Besætning under Styrmandens Ledelse. Tremastet Skonnert *Gefion*, Captajn R. Lund, var ogsaa inde under Havari. Efter Aftale hjalp *Solons* Mandskab med Stuvning af Dæklast paa *Gefion*. Afsejlede fra Frederikshavn den 15. Oktober.

Da vi var ud for Castletown og efter min Beregning skulde kunde komme i Dok paa Højvande, kom Lodsen ikke ud, skønt Lodsflag var sat i god Tid. Efter at have ventet saa lang Tid, at jeg antog det var for sent, begyndte vi at krydse udefter – Vinden var ret paa Land.

Fra en nærliggende Havn var vi bleven bemærket, og Skipperen paa en derliggende engelsk Kystskonnert sejlede ud til os i sin Jolle og tilbød at lodse os ind, da han var godt kendt ogsaa i Castletown. Vi blev hurtig enige og kom fint ind, men for sent til at komme i Dok. Vi blev staaende udenfor Dokporten paa jævn Klippegrund til om Aftenen. Da vi skulde hale ind, var Styrmanden borte, han kom, da alt var overstaaet. Det viste sig ved Udlosningen, at Skibet havde været holdt saa godt læns, mens vi havde Lækagen, at der ikke var mindste Spor af Beskadigelse paa Ladningen.

Da vi tog Ballast, fik jeg at vide, at Lodserne ikke vilde tage os ud, fordi jeg kom ind uden deres Assistance. Jeg svarede, at saa maatte jeg vel kunde klare det uden deres Hjælp. Det blæste saa meget haardt af Sydvestlig Vind i et Par Dage, der var ingen Mulighed for Afsejling i den Tid. Men Trediedagen trak Vinden sig gennem Vest til Nordvest hen under Aften, og det var Højvande ved 9 Tiden, saa nu var der en Lejlighed.

Klokken 7 gik jeg ud for at se, om den Sydvestlige Sø havde lagt sig. Da jeg kom tilbage, kaldte jeg Mandskabet for at gøre klar, men der var kun én Mand om Bord. Styrmanden havde givet de andre

Landlov og var ogsaa selv borte, skønt jeg havde sagt til ham, at vi skulde til Søs, naar det blev Højvande. Mandskabet kom dog snart – men Styrmanden først, da vi havde alting klart og var forhalet til Dokporten. Han fik en skarp Irettesættelse, som han besvarede med at gaa igen. Min første Tanke var at afsejle og efterlade ham, men da vi skulde til Frankrig og derfra til Lissabon, fandt jeg, at det var for uforsvarligt at gaa paa saa lang Rejse uden Styrmand. Havde vi været bestemt for Clay- eller Kulplads, saa vilde jeg have vovet det trods alt.

Købmandens Broder tog imidlertid uopfordret Affære og bragte Styrmanden om Bord. Vi satte Undersejl og Topsejl ved Kajen, hvor man ikke mærkede Vinden (vi var helt i Læ af Land). En Del Folk havde samlet sig, de delte sig i to Hold, hvert Hold tog sin Trosse og løb ved dem Fart nok i Skibet til, at det kom de faa Skibslængder ud til, hvor Topsejlene fyldtes, og saa gav Forsamlingen os et Hurra. Fulde Sejl tilsattes, og snart løb vi en god Fart for en frisk Nordvesten Vind. Afsejlingen fandt Sted 14. November. Næste Dag blev Retten sat, og Styrmanden maatte vedtage en Bøde.

I St. Brieuc⁶ lastedes 360 Tons Kartoffler à 90 Francs for Lissabon. Afskiberne var meget interesseret i at faa os hurtig lastet; vi lastede paa 4 Dage i Haab om at komme ud paa Springflod, som netop opnaaedes. Havde vi ventet et Højvande længere, kunde vi ikke have flydt ud, og det havde været en Fiasko.

Ifølge Certeparti havde vi 12 Lastedage, men hvad der ikke blev anvendt til Lastning af disse 12 Dage, blev godskreven Modtageren som kunde lægge dem til Lossedagene. Altsaa hvis vi var bleven »neaped«,⁷ skulde jeg have sørget for at anvende alle 12 Arbejdsdage under Lastningen, hvad jeg kunde have gjort Krav paa, og ogsaa nok med lidt god Villie kunde have trukken Arbejdet ud til.

Afsejlede fra St. Brieuc den 2. December og krydsede St. Malo Bugten og Kanalen ud med forholdsvis godt Vejr. Fra Oussant til Finisterre⁸ drev vi med meget flovt af føjelig Vind – ofte helt Stille – langs Portugals Kyst noget friskere. Vi sejlede Tejo-Floden ind og kom til Ankers ved Belem,⁹ hvor Skibsmægler Knudsen kom om Bord og fortalte, at Modtageren forlangte Losning i Bareiro, en lille Havn paa Flodens Sydside.

Jeg hævdede, at min Losseplads var Lissabon, men at jeg gerne gik til Bareiro, hvis Modtageren bestred Udgifterne til Bugsering Tur og Retur. Det gik han ind paa; havde selv Bugserbaad – ja, ejede hele Bareiro Havn og meget mere. Der var kun 10 Fod Vand i Bareiro, saa først skulde Skibet lettes til dette Dybdegaaende, og Losning begyndtes til Lægtene. Vi skulde egentlig udføre Ophivningen, mens Ifyldning paahvilede Modtageren; hans Folk overtog hele Lossearbejdet, men der blev ikke vejet. Jeg forlangte Vejning langs Skibssiden, hvis da ikke Modtageren vilde godkende Konossementsvægten og betale Fragten herefter. Ogsaa det gik han ind

6. Fransk havneby på Bretag-
nes nordkyst.

7. Ramt af den laveste ebbe.
8. Kap Finisterre er Spaniens
nordvestpynt; Oussant en ø
ud for spidsen af Bretagne.

9. Forstad til Lissabon.

paa. Da vi (Mægleren og jeg) gik fra Modtagerens Kontor, udbrød Knudsen: »Til Lykke med det, Captajn! Vi har saa ofte forsøgt at faa ordnet paa den Maade, men det er første Gang, at det er lykkedes.«

Det var ikke saa meget for Fragtens Skyld, at jeg var tilfreds for Resultatet, men mere fordi jeg nu ikke havde nogen Risiko for en eventuel Undervægt med paafølgende Erstatningskrav. Der blev tilladt en vis Procent Undervægt for Svind, men flere af mine Kolleger maatte betale for yderligere Undervægt. Saa havde jeg endda slet ikke fortjent mit Held, da jeg maaske var den eneste Fører af de ca. 30, som det Aar var der med Kartofler, som ikke tog Stikprøver af Vægten under Lastningen. Det havde jeg ikke givet mig Tid til, fordi jeg deltog i Læmpningen.

Den 24. December skiftede vi til Bareiro, var fortøjet Klokken 4 Eftermiddag, og jeg mente, at nu kunde vi gøre klar til at holde Juleaften. Portugiserne vilde losse – og der blev lossat. En Kran ved Storlugen, en anden ved Agterlugen og 40 Mand i Lastrummet; der lossedes til Jernbanevogne.

Som sædvanlig naar vi laa ved Land Juleaften, var Mandskabet i Kahytten til Skafning, og hvad der fulgte efter, og lige saa længe, som de havde Lyst til at være der. Da Klokken var 11, lossedes der endnu – og, sagdes der, de vilde vedblive, til alt var ude. »Saa maa der gaa en Mand Vagt, og det maa I ordne, som I kan blive enige om.« Charles erklærede straks, at da han havde været fast Nattevagt paa Belem Red, saa var det selvfølgelig ham, der ogsaa var det her. Kammeraterne tilbød at dele Vagten imellem alle, fordi Charles havde deltaget i det meste af Dagens Arbejde; men han afslog Tilbudet.

Han fik saa Ordre til at purre mig, hvis der var noget i Vejen, bl.a. hvis de raadne Kartofler, som var frasorteret og laa paa Dækket, ikke blev fjernet. Klokken 3 var Losningen af de mindst 200 Tons, som vi kom over med, tilendebragt, og da jeg tørnede ud Juledags Morgen, var Dækket fejlet.

Første Juledag holdt vi os i ro, Anden Juledag ringede jeg til Mægleren og bad ham om at telegrafere til Rederen, at *Solon* var udlosset og afventede Ordre. »Det er da umuligt! De kom over Juleaften, og Helligdagene er endnu ikke forbi.« »Vi er udlosset, det har vi været halvanden Dag. Send det Telegram til Rederen – og Bugserbaad til *Solon* inden altfor lang Tid.«

Bugserbaaden kom, og vi slæbtes til Belem Red i Middagstiden, saa vor Skiftning blev ikke bemærket af de andre Skibe, som laa paa Lissabons egentlige Red (ved Toldboden).

Alle danske Skibsførere var inviteret til Middag hos Skibsmægler Knudsen 2. Juledags Aften. Vi samledes først paa hans Kontor, saa spurgte en Kollegerne:

»Hvordan staar det til i Bareiro?«

»Jeg ved det ikke, men formoder at det gaar godt.«

»Du er jo da derovre.«

»Nej, jeg er da her og kommer fra Belem.«

»Der var altsaa ikke Vand nok?«

»Jo, det var der.«

»Hvorfor kom du da tilbage?«

»Jeg gik derover for at losse, ikke for Oplægning.«

»Hold nu op med dine Narrestreger. Du kom dertil Juleaften med 200 Tons, og det har ikke været Arbejdsdag.«

»Solon ligger ude ved Siden af os«, faldt en af mine to Kolleger ude fra Belem ind, »og jeg kan se Patentsmørelsen paa den, saa 200 Tons har den ikke inde.«

Saa maatte jeg op med hele Forklaringen, og saa:

»Aa, dit heldige Asen, her ligger vi og kan kun losse 40-50 Tons om Dagen, maa selv besørg Ophivning, have Styrmanden til at kontrollere Vægten og risikere at faa Undervægt at erstatte, men du o. s. v.«

Vi havde en rigtig herlig Aften hos Knudsens, et Bord saa stort som et Ruftag pyntet med Juletræ og Blomster, dækket med mange herlige Retter og bedste Vine, vi havde et hyggeligt og fornøjeligt Samvær.

1925

Anløb: Fowey, Christianssand, Strandfjord, Lübeck, Svendborg, Brahestad, Paluden Quay, Hernøsand, Landerneau, Setubal, Helsingborg.

Afsejlede fra Lissabon i Ballast 10. Januar. Kort efter Afsejlingen fra Belem fik vi tæt Taage og maatte ankre op. Lodsens vilde have forladt os, men jeg forlangte, at han skulde blive, og efter 2 Timer lettede Taagen saa meget, at vi kunde fortsætte. Vinden var ret agterind, og lige i Mørkningen passerede vi Barren.

Taagen var lettet, Vinden stadig ret agterind ogsaa paa vor ny Kurs mod Cap Roca,¹⁰ hvor vi firede Storsejl og Mesan, og saa fortsatte vi med denne Sejlføring (Raasejl alene) og Vinden ret agterind uanset Kursændringer, indtil vi en Aften var udenfor Fowey. Bugserbaaden kom ud, fik Slæbelinen, og da den var tot, kom Vinden ret forind.

Afsejlede fra Fowey den 9. Februar for Christianssand med Clay. Fra Christianssand blev vi bugseret indenskers til Strandfjord,¹¹ hvor vi paa to Lastepladser indtog 384 Tons Feldspat og Kvarts à 12 Kroner for Lübeck.

Afsejlede fra Strandfjord den 6. Marts, fra Lübeck den 18. Marts i Ballast for Svendborg, hvor vi afmønstrede den 24. Marts, efter at Sejlene var slaet fra og Ballasten losset. Fra Afsejlingen fra Lissabon til Ankomst til Svendborg havde vi ialt 16 Døgn i Søen.

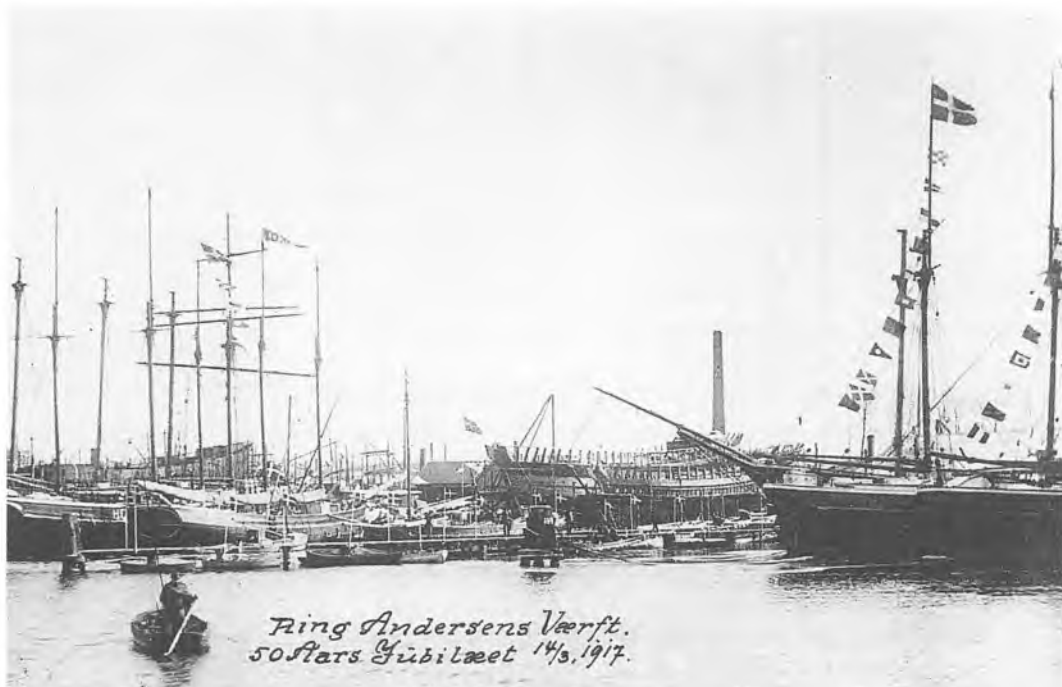
Solon kom paa Bedding paa Ring Andersens Værft, fik alle gamle gennemgaaende Bolte i Klædningen dreven ud og erstattet med ny, blev kalfatret og eftersat over det hele.

10. Cabo da Roca i Portugal er det europæiske fastlands vestligste punkt.

11. Et lille lastested på kysten cirka 30 km øst for Kristiansand.

12. Brahested (Raahe) er en finsk by langt oppe i Botniske Bugt; Paluden Quay en fransk havn på Bretagnes nordøstlige kyst.

13. Hernøsand er en svensk havneby i Botniske Bugt; Landerneau en fransk by nær spidsen af Bretagne.



Ring Andersens værft på Frederiksoen i Svendborg ved 50-års-jubilæet i 1917. Familien var berømt for blandt andet at bygge mange slanke klipperbyggede skonnerter. (Svendborg Lokalhistoriske Arkiv).

Afsejlede 18. Maj for Brahestad,¹² lastede dér 120 Stander à 72/- 6 d. og 5 Stander à 77/- 6 d. for Paluden Quay.

Paluden Quay er en Losseplads paa Floden le Aberwrach, som har Udløb i Kanalen ved le Vierge Fyr. Pladsen er ikke meget kendt; der var kun faa Huse, men dog to Beværtninger. Ladningen var bestemt for Lauillies, en Landsby 4 à 5 Km. derfra. Modtageren, en ældre tjenstvillig Mand, besørgede vore Indkøb af Proviant og bragte dem om Bord til os. Da jeg en Dag havde faaet et Forskud paa tilgodehavende Fragt og vilde skrive en Kvittering, afslog han denne med Motiveringen: »No necessary, you know I know that's all right.«

Da Ballasten var indtaget, og vi var klar til Afsejling, havde vi Vinden ret ind ad Floden, men den var god, naar vi bare kunde komme til Søs. Jeg fik at vide, at den eneste Bugserhjælp, vi kunde faa, var store Robaade, og at Folkene, som skulde betjene dem, ikke vilde give sig i Lag med Opgaven, saa længe det var Modvind.

Vi begyndte saa at varpe ud ad Floden. Det var træls Arbejde for Mandskabet at løbe rundt i Gangspillet Dagen lang; det endte hver Dag med, at Skibet blev staaende i Bunden, naar Vandet faldt. Efter tre Dages Slid var vi halvvejs ude og fik saa Bugserbaaden, da Vinden blev, saa at Sejlene kunde hjælpe. Kom til Søs 7. August, bestemt for Hernøsand.¹³ Vi lastede dér 126 Stander à 67/- 6 d. for Landerneau og afsejlede 5. September.

I Landerneau laa et hollandsk Motorskib *Atlantic*. Captajnen der-

fra og Mægleren kom om Bord til mig hver Formiddag for en Morgenbitter; begge talte Dansk. En Dag havde M. Roy (Mægleren) en anden Ledsager, det var Politikommissæren. Der var forøvet Hærværk i Byen om Natten, en Bænk i Parken itubruddt, flere Gadelamper knust og en Hotelvogn kørt i Havnen, hvor den var falden paa en Fiskerbaad, begge Dele var beskadiget. Søfolkene var naturligvis mistænkte. Efter at jeg havde spurgt min Søn og faaet at vide, at ingen af vort Mandskab havde været i Land om Aftenen, lod jeg Oplysningen gaa videre til Politimanden. Styrmand Chr. Skov kunde jeg ikke svare for, da jeg havde hørt ham komme om Bord om Natten Klokken 2, men fortav dette.

Undersøgelsen fortsattes paa *Atlantic*, hvor Politiet fandt, at Styrmands og Motorpassers Fodtøj bar Mærker af Lygtepælenes Maling. Skov havde været i Selskab med Hollænderne, til han kom om Bord, hvad han vedgik, men paastod, at de ikke havde udført Bedriften. Om Aftenen kom Politikommissæren og Mægleren igen; Politiet vilde arrestere de tre mistænkte og havde allerede faaet den ene fra *Atlantic*.

»Det tillader jeg ikke, og jeg tror at være i min gode Ret til at modsætte mig det i foreliggende Tilfælde, hvor det blot drejer sig om et Erstatningsspørgsmaal og en Bøde. Styrmanden har Penge nok til at klare sin Del, og vi løber ikke fra Dem de første Dage.«

Kommissæren indrømmede, at han ikke kunde anholde Skov mod min Villie, naar han holdt sig om Bord, men om han (Kommissæren) maatte afholde Forhør paa Stedet. Det havde jeg intet imod. Jeg fik Lov til at stille Spørgsmaal under Forhøret og spurgte bl.a. Skov, om han var sikker paa, at de andre to var gaaet om Bord, da han forlod dem. Han forstod maaske ikke min Tanke og svarede: »Ja.« Politikommissæren spurgte nu, om jeg havde noget imod, at Skov sammen med Hollænderne rejste til Brest næste Dag, som var Søndag, da det egentlige Forhør skulde finde Sted der. Mægleren skulde følge med som Tolk, og de vilde komme tilbage om Aftenen. Skov erklærede sig villig hertil, og jeg gik ogsaa i Fælden.

Søndag Morgen fulgte begge vi Førere vore Folk til Politistationen og et Stykke mod Jernbanestationen, en Gendarm havde Politikommissæren ogsaa taget med. Saasnart Hollænderen og jeg var ude af Syne, blev Synderne belagt med Haandjern. Mæglerens Protest havde ingen Virkning, og da de kom til Brest, blev de arresteret og kom i Selskab med Indbrudstyre og Mordere. I paafølgende Uge var *Atlantics* Captajn og M. Roy flere Gange i Brest, men vendte tilbage med uforrettet Sag.

Om Søndagen skulde vore Folk i Forhør, og jeg tog med til Brest, hvor vi fandt vore Mænd paa Justitsbygningen, hvor de sad indespærret i et Tremmebur, en bevæbnet Gendarm holdt Vagt ved Buret. Paa min Anmodning lukkede han Skov ud, saa at jeg kunde tale med ham. Jeg opfordrede ham til at tilstaa, hvis han havde

været delagtig i det forefaldne. Jeg foreholdt ham, at Sagen var slaaet op saa stor, som om det drejede sig om Rovmord, skønt der i værste Fald kunde blive Tale om Erstatning og Bøde, som han let kunde klare sin Del af med en Del af den tilgodehavende Hyre. Erstatningsbeløbet vilde næppe blive saa stort endda, da Skaderne ikke var saa store.

Han vilde godt betale, saa at han kunde komme paa fri Fod, men han havde intet gjort af, hvad de blev beskyldt for, og havde intet at tilstaa. Han mente ogsaa paa daværende Tidspunkt, at de to andre var uskyldige. »Saa skal De selvfølgelig heller ikke paatage Dem Skylden, men kan vel heller ikke blive dømt uden Tilstaaelse, og Gud ved, hvornaar De saa kan blive fri.« Saa kom en Sagfører og dernæst Forhørsdommeren. Jeg talte med dem begge, og begge svarede, at de mistænkte skulde bare tilstaa, for de var skyldige.

Efter Forhøret opsøgte vi (begge Førere og Mægleren) Consulen. Han var baade hollandsk og dansk Consul, han talte udmærket Dansk – havde været paa Kontor i Nivaa i sin Ungdom. Sagføreren, som vi havde talt med, var ogsaa til Stede og fremlagde Sagen. Jeg gav Skov den Omtale, som han havde gjort sig fortjent til, og sagde, at jeg var overbevist om, at han talte Sandhed, dog at han, sandsynligvis i god Tro, ikke skulde svare for de andre to, da de godt kunde have været paa Spil, efter at han var gaaet om Bord. Consulen bad mig om at give en skriftlig Fremstilling af mit Syn paa Sagen, saaledes som jeg havde fremsat den, saa vilde han oversætte den og overgive den til Sagføreren, som var Consulens juridiske Raadgiver. Da Skov kunde betale for Assistancen, vilde denne Mand føre hans Sag, de andre to fik en Forsvarer beskikket. Det kunde ikke ventes, at Sagen vilde slutes saa hurtig, at jeg kunde afvente Udfaldet, hvorfor jeg telegraferede til Rederen om at sende en Styrmand.

Afmønstrede Skov og deponerede tilgodehavende Hyre og hans Ejendele paa Consulatet, før jeg fik Ordre fra Rederen om at tilbageholde Skovs Tilgodehavende. Jeg havde ventet dette Telegram, derfor kom jeg det i Forhaanden. Selvfølgelig sendte jeg en udførlig Rapport til Rederen og ligesaa den af Consulen ønskede Fremstilling, som jeg gjorde meget udførlig. Jeg undlod ikke at anføre, at vi havde faaet oplyst, at de arresterede den paagældende Aften havde forladt et Hotel Klokken 11, da alle Restaurationer skulde lukke, og at de da var ædru, men ikke desto mindre havde de været meget berusede Klokken 2. Vi havde ikke kundet opspore, at der af Politiet var foretaget nogetsomhelst overfor det Sted, som havde forsynet dem efter Lukketid, hverken Forhør, Haandjern eller Arrestation som anvendt overfor vore Folk; hvad var Grunden til Forskelsbehandlingen. Da Sagen igen kom for Retten, blev alle tre mod Forventning løsladt af Mangel paa Bevis.

Skov rejste til Landerneau for at takke Roy og mig for vore

Aarsoppgørelse

for
Sejlskibsselskabet „**SOLON**“ A/S
for Aaret 1925.

Aalborgs Regnskabs, Svendborg

Det trykte regnskab for Solon 1925. Man har spist kassebeholdningen op, og der har ikke været basis for at udbetale dividende til aktionærerne. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Indtægt.

Kassebeholdning f. f. Aar	Kr. 6,540 74
Opsejlet Bruttofragt	32,633 15
Indgaaet Havariestatninger	4,043 37
Skyldig til K. F. Marstrands Eftfl.	1,047 34
Indvundne Renter	139 10
	Kr. 44,403 70

Udgift.

Skibsudgifter	Kr. 10,345 59
Proviant	5,546 28
Inventar	3,146 93
Hyre og Kaplak	10,687 70
Sejl og Tougværk	595 35
Assurancepræmier, Kasko-, Sø- og Krig	3,626 45
Mandskabs Syge-, Ulykkes- og Tøjassurance	321 00
Klassifikation à Conto	4,315 00
Statsskat	74 75
Udlæg under Havari	5,507 38
Kassebeholdning	237 27
	Kr. 44,403 70

Status pr. Februar 1926.

Aktiver.	Passiver.
Skibets bogførte Værdi	Aktiekapital
Kassebeholdning	Marstrands Eftfl.
Underskud	
Kr. 45,000 00	Kr. 45,000 00
237 27	1,047 34
810 07	
Kr. 46,047 34	Kr. 46,047 34

Skibet har været i Fart i 11 Mdr. 13 Dage og har med 5 Ladninger og 6 Ballaster anløbet 11 Pladser: Fowey, Kristiansand, Strandefjord, Lübeck, Svendborg (for Klassifikation), Brahestad, Paluden, Hernæsand, Landerneau, Setubal, Helsingborg og Thure. Skibet laster nu i Oslo bestemt til Great Yarmouth.

Regnskabet er revideret af d'Hr. *N. Boutrup* og *E. Hansen*, og befunden i Orden.

Ordinær Generalforsamling afholdes den Kl. Emd., paa Thure Kro.

DAGSORDEN.

1. Meddelelse om Virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab til Godkendelse.
3. Valg af Revisorer.
4. Eventuelt.

Thure, i April 1926.

E. C. Hansen.

Anstrengelser. Han fortalte, at hans Sagfører havde udvist stor Veltalenhed, og at Consulen havde fortalt Skov, at Sagførerens Forsvarstale var bygget over min Fremstilling; men Skov kunde ikke forstaa, hvorfor Politikommisæren fra Landerneau paa et vist Tidspunkt var bleven ilde berørt. Han sagde ligesaa, at af Hollændernes Samtale i Fængslet var han paa det rene med, at de havde været Udøverne.

Vi var imidlertid søklar. En ny Styrmand var ankommen, og vi afsejlede for Setubal 8. November. Lastede 363 Tons Salt à 15/- for Helsingborg og afsejlede fra Setubal 25. November. Anløb Plymouth Red for Kontra og afsejlede 9. December.

I Helsingborg meldte Styrmanden sig syg. Først paastod han, at han havde faaet et Tryk i Brystet en Nat, da han havde været tilvejs. En Lægeundersøgelse beroligede ham i den Henseende. Men saa var der noget galt med den ene Arm – jeg erfarede senere, at der havde været en Skævhed i Aarevis. Da jeg godt havde Forstaaelsen af, at det kun drejede sig om at komme hjem og holde Jul, lod jeg ham rejse og sejlede den 1. Januar fra Helsingborg uden Styrmand.

Øst for Omø¹⁴ maatte vi ankre paa Grund af Sneykning, Vind Sydøst og en Del Sø. Gav Bagbords Anker med 50 Favne Kæde, Styrbords Anker med 20 Favne, Kabeltov paa Bagbord Kæde fast paa Pullerterne agter og ophejst klar af alt i Ankertakkel og store Klofald, hvorefter vi laa ganske udmærket. Afmønstrede den 7. Januar. Skibet oplagdes i Pilekrogen.¹⁵

Skibsreder R. S. Hansen var død, mens vi var paa Rejse fra Lisabon til Fowey i Januar 1925. Sønnen, E. C. Hansen, blev derefter Reder for *Solon*.

1926

Anløb: Oslo, Great Yarmouth, Lübeck, Raumo, Råfsø, Landerneau, Trångsund, Paluden Quay, Danzig, Plymouth.

Afsejlede fra Svendborg den 9. Marts for Oslo, lastede dér 49 Stander Brædder à 48/- og 73 Stander Pæle og Spirer à 53/- for Great Yarmouth.¹⁶ Vi afsejlede fra Oslo 10. April og fra Great Yarmouth 6. Maj i Ballast for Lübeck, hvor der lastedes 384 Tons Salt for Raumo.¹⁷ Den 11. Juni bugseredes fra Raumo til Råfsø for Lastning af 126 Stander à 67/- for Landerneau.

Afsejlede fra Råfsø 20. Juni og provianterede ved Helsingør 5. Juli, hvilken Dag vi afsejlede derfra.

Maja var forinden kommen om Bord for at faa Turen til Frankrig ogsaa. Søndag den 4. Juli var hun samt mine to faste Sluproere (Charles og Børge) med mig i Helsingør og overværede Aabningen af de store Festligheder, som Byen indledte sit Jubilæum med, bl.a. et prægtigt Optog af Byens Borgere i Middelalderens Dragter, laante fra Det kongelige Teater og arrangeret af Adam Poulsen.¹⁸

Efter Losning i Landerneau var Skibet paa Banke i Brest¹⁹ Tørhavn for Bundsmøring. Afsejlede fra Brest den 8. August for Trångsund og landsatte Maja i Sundet.

I Trångsund lastedes 126 Stander à 68/- for Paluden Quay. Afsejlede fra Trångsund 3. September, provianterede ved Helsingør 20. September og afsejlede fra Paluden 16. Oktober for Danzig.

Dette Aar var der ingen Besvær hverken i Landerneau med Politiet eller Paluden Quay for at komme til Søs. Men i Kanalen stod

14. Ø i det sydøstlige Store Bælt.

15. Vedrørende affæren i Landerneau og *Solon* i 1925 i det hele taget findes en del materiale i form af korrespondance og regnskaber med videre i Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum.

16. Havneby i det østligste England.

17. Finsk havneby i den sydligste del af Botniske Bugt.

18. Førende dansk skuespil-ler.

19. Havneby på spidsen af Bretagne.

Vinden Østlig, og det friskede til haard Kuling, saa at vi løb ind paa Plymouth Red, hvorfra Rejsen fortsattes den 3. November.

I Danzig lastedes 99 Stander à 75/- for Plymouth. Vi afsejlede fra Danzig 1. December, passerede Helsingør 6. December, fik en Del haardt Vejr af Sydvestlig Vind i Nordsøens Nordlige Del. I Hoofderne²⁰ (den Sydligste Del) kom Vinden Østlig, Mandskabet haabede, at vi nu nok skulde naa Bestemmelsesstedet inden Jul, og Charles ytrede, at om den Østlige Vind holdt, saa kunde vi vel nok naa frem inden Juleaften. Hertil svarede jeg, at det kunde vi nok; men jeg havde ikke Tro paa, at Østenvinden vilde vare længere, end til vi var i Kanalen. Jeg havde nok erfaret, at der kunde staa en langvarig og frisk Østlig Vind der, naar man skulde Østefter, men at det var en Sjældenhed, naar man var Vestgaaende – men tilføjede saa, at hvis vi var inde før Juleaften, kunde han komme hen og faa en Flaske af min bedste Rom. Østenvinden holdt, og vi ankrede paa Plymouth Red lidt før Midnat den 23. December. Mens Lodsens sad hos mig i Kahytten og ventede paa at blive afhentet, bankedes der paa Døren, og ind kom Charles smilende meget bredt: »Jeg vilde bare spørge, om jeg skulde hente den Rom nu, saa at du undgaar at have Besvær med Toldvæsenet af den?»

Næste Morgen blev vi bugseret til vor Losseplads. Dens officielle Navn var Ocean Quay, det populære Devil's Point. Stedet var maaske berygtet med rette. Udfor vor Liggeplads laa to store Ankre med solide Kæder; Kædernes Tamp fik vi om Bord for og agter, saa at vi var klar til at hive os fri af Kajen med faa Øjeblikkes Varsel, hvis det blev nødvendigt. Vi laa godt nok der, men jeg forstod, at der under visse Omstændigheder kunde været uroligt, naar slige Foranstaltninger var foretaget.

Da vi var fortøjet, kom hver af Mandskabet og bad mig om at sende Telegram til deres respektive Forældre. Jeg tror ikke, at jeg nogensinde har oplevet saa stor Glæde hos et Mandskab over at være kommen i Havn eller saa god en Julestemning som den Gang – og det var ganske sikkert ikke under Paavirkning af Romflasken. Charles mødte endog op med en Julegave til mig, som han havde været i Land og købt: et nydeligt lille Kaffestel. Jeg blev saamænd helt bevæget derover. Jeg mente ikke, at han skulde kunde indse, at jeg havde gjort mig fortjent dertil; men det maa han vel have gjort alligevel. Imens vi laa derude, fik alle ombordværende Indbydelse til Julefest af Seamens Mission. Da Vejret den Aften, Festen skulde afholdes, var fint, gav jeg hele Mandskabet og Styrmanden Landlov, blev selv om Bord som Vagt. De kom skam med en Julegave deroppefra til mig ogsaa.

1927

Anløb: Plymouth, Leith, Burntisland, Ebeltoft, Svendborg, Norrköping, Bilbao, Kotka, Sables d'Olonne, Walkom, Charlestown, Plymouth.

Efter Udlosning bugseredes der til Laira Wharf,²¹ hvor vi lastede 378 Tons Clay for Leith og afsejlede 10. Januar. Bugserede fra Leith til Burntisland²² 29. Januar, lastede 321 Tons Kul à 10/- 6 d. og 64 Tons Koks à 12/- for Ebeltoft. Afsejlede fra Burntisland 3. Februar og fra Ebeltoft 26. Februar for Svendborg, hvor der afmønstredes 3. Marts.

Baade Charles og jeg fandt, at nu var Tiden inde for ham til at komme ud med et andet Skib. Han havde været med *Solon* i 3 Aar og havde gaaet en haard Skole igennem, navnlig det første Aar. Ofte var det bleven sagt til mig den Gang, at jeg var for streng mod min egen Søn; jeg henviste da til, at han var mønstret som Ungmand og ikke som Skipperens Søn.

Jeg havde hele Tiden holdt ham paa min Vagt, havde selv oplært ham og altid stillet store Fordringer til ham. Men til min Glæde kunde han dette sidste Aar, da han havde været Letmatros, imødekomme hvert Krav, jeg stillede, saa jeg syntes nok, at jeg kunde være bekendt at lade ham tage anden Hyre. At han skulde kunde begaa sig mellem fremtidige Kammerater, tvivlede jeg heller ikke paa, da han selv var en god Kammerat.

Det skal ikke forstaas, som at han var aldeles enestaaende. Jeg har haft med mange unge Mennesker at gøre, som jeg kunde sige lige saa anerkendende Ord om, men han var den eneste, som jeg havde Fornøjelsen af at begynde fra bar Bund med og at fuldende den praktiske Uddannelse i alt vedrørende Arbejdet i Sejlskibe, undtagen Sejlmagerarbejde.

Solon sejlede fra Svendborg den 21. April for Norrköping,²³ lastede dér 121 Stander à 72/- 6 d. for Bilbao.

I Norrköping var flere Afskibere. Jeg bemærkede en Dag, at der blev pumpet vedvarende paa en stor trælastet Lægter, som laa et Stykke fra os, og paa Forespørgsel fik jeg oplyst, at der havde været meget Vand i den, og at dens Ladning var bestemt for *Solon*.

Da vi kom til de vaade Planker, stoppede jeg Indtagningen af dem og meddelte gennem Mægleren Afskiberen, at hvis han forlangte mig til at tage den resterende Del om Bord i daværende Tilstand som Rumslast, vilde jeg give Konossementet Paategning herom. Han forlangte at faa rent Konossement, men vilde give mig et Skadesløsholdelsesbrev.

Jeg spurgte da, om han troede, at jeg vilde hjælpe ham med at snyde Modtageren, at jeg regnede hans Skadesløsholdelsesbrev for værdiløst og fastholdt, at enten maatte han give os tør Last eller være forberedt paa en Anmærkning paa Konossementet. Han bad mig om at passe paa mine Udtalelser. Og jeg forsikrede at vilde gen-

20. Hoofden er den nederlandske betegnelse for den sydlige del af Nordsøen nærmest Kanalen.

21. Forstad i den østlige udkant af Plymouth ved floden Plym.

22. Leith og Burntisland er havne ved Edinburgh.

23. Norrköping er en svensk by godt 100 km sydvest for Stockholm; Bilbao en nordspansk havn ved Biscaya-bugten.

tage, hvad jeg havde sagt, hvor og naar han ønskede det. Det beska- digede Parti blev losset i Land, stablet til Tørring og indskibet, efter at der var afholdt Besigtigelse, som godkendte det som skibnings- tørt.

Afsejlede fra Norrköping den 11. Maj og passerede Helsingør den 16. Maj.

Mægleren i Bilbao (en Nordmand) talte om at købe et godt Sejl- skib paa 500 à 600 Tons til Fart paa Sydamerika og Europa, sætte det under dansk Flag, hvis jeg kunde finde en dansk Reder, og om jeg vilde føre Skibet – men absolut med dansk Besætning, da han fandt, at der var bedst Disciplin og Økonomi i de danske Skibe. Jeg nævnte, at der var sikkert lige saa god Disciplin i tyske Skibe, men under tysk Flag vilde han ikke have det. Han skulde nu først til et Kursted for Helbredets Skyld; men om alt gik vel, skulde jeg høre fra ham. Jeg hørte aldrig fra ham.

Mens vi laa der, ankom en stor Motorskonnert, hjemmehørende i Marstal; den skulde laste gamle Kanoner og Ammunition for Alexandria. Fragten var stor og Ladningen lille. I Spøg foreholdt jeg Captajnen, at det var altfor stort et Skib at sende den lange Vej med saa lidt Ladning og foreslog ham, at lade *Solon* faa den Fragt, mod at han fik et Gratiale. Motorskonnerten fik Brand i Motorrummet paa Rejsen, Skibet maatte forlades og sprængtes, da Ilden naaede Ammunitionen.

Afsejlede fra Bilbao den 20. Juni i Ballast for Kotka. Passerede Helsingør 30. Juni og lastede i Kotka 125 Stander à 70/- for Sables d'Olonne.²⁴ Afsejlede fra Kotka 28. Juli og fra Sables d'Olonne 9. September for Walkom ved Lovisa. Lastede 71 Stander Stav à 73/- for Charlestown og 46 Stander à 77/- 6 d. for Plymouth.

En Aften, da jeg var om Bord hos Captajn Rasmussen, tremastet Skonnert *Ellen* af Thurø, kom en Herre ned til os for at købe Spi- ritus. Der var Totalforbud i Finland. Rasmussen svarede, at han intet havde; men den fremmede vidste bedre Besked, thi det var sel- ve Toldforvalteren. Han fik dog intet paa *Ellen*, men da jeg sagde til Toldforvalteren, at jeg ønskede at faa nogle Flasker ud af det, som var forseglet, men næste Dag, øjnede han en Mulighed og foreslog at imødekomme mit Ønske med det samme. Han havde ganske vist to Venner med sig, den ene var Stadsfiskalen, om de maatte gaa med?

Jeg fik ogsaa Captajn Rasmussen til at følge med. Rasmussen og begge Vennerne blev bænket i Kahytten, mens Toldforvalteren fulgte mig ind i mit Kammer, hvor Varerne var forseglet i et Skab. Han brød Seglet og blev vist meget betaget af, hvad han saa, for jeg havde et ret godt Lager af Vine og Spiritus af de bedste Mærker. Han foreslog, at vi skulde blande Vin og Akvavit sammen, og jeg svarede, at jeg var ikke Giftblander, men at det maatte de selv om.

En Flaske Vin og en Akvavit samt Glas kom paa Bordet, og snart

24. Sables d'Olonne er en fransk atlanterhavsby; Wal- kom og Lovisa er finske ud- skibningssteder ved Finske Bugt; Charlestown hovedby- en på Isle of Man i Irske Hav.

var der en løftet Stemning: der blev deklareret, diskuteret og sun-gen. Paa en Gang tog Toldforvalterens mig til Side og sagde, at de to Herrer ønskede at købe af mig, men han vilde ikke overvære Handelen, nu gik han op paa Dækket saa længe. Jeg afslog meget bestemt at sælge nogetsomhelst, og Stadsfiskalen afbrød Diskussi-onen herom ved at erklære, at nu var det ved at gaa for vidt, og at de nok hellere maatte bede om Undskyldning og sige Tak for en god Aften.

»Men hvad koster det, vi har nydt?«

»Intet. De har været mine Gæster og været velkomne til, hvad De har faaet.«

Toldforvalteren kom ned og forseglede Skabet, og saa tog de tre Herrer Afsked.

Saa snart de var gaaet, gav Rasmussen sig til at le hjerteligt, idet han spurgte: »Fik du saa noget af det forseglede ud?«

»Jeg fik da en Flaske Vin og en Flaske Akvavit.«

»Ja, men vi har jo drukken det hele.«

»Du kan tro, at jeg nok skal faa mere ud imorgen.«

Næste Formiddag kom Toldforvalteren om Bord og spurgte, om de havde været for livlige om Aftenen, eller om der var forefaldet noget, som stødte mig; det benægtede jeg. Saa forklarede han, at Stadsfiskalen og han havde været i Retten foregaaende Dag angaa-ende en Smuglerisag. Det havde været længe, de var sultne og navn- lig tørstige, da de var færdige i Retten. De var saa gaaet ind paa et Hotel, hvor de købte og drak en Flaske Whisky (som ikke maatte sælges), og derfra til Stadsfiskalen og drak en Flaske Cognak (som han ikke maatte have), derefter fandt de paa at gaa om Bord i Ski-bene.

Han gik saa ind i Kammeret og vred Plomben af Skabet, idet han bemærkede, at her skulde intet være forseglet.

Vi afsejlede fra Walkom den 20. Oktober, men maatte paa Grund af Vestlig Kuling vende ind i Skærgaarden igen og kom til Ankers ved Møsholm, som var nærmeste Ankerplads. Fra Anker-pladsen saa det ud, som om der ingen Beboelse var i vid Omkreds, men Lodsens oplyste, at paa den anden Side af en af Øerne kunde jeg finde et Par Gaarde, hvor jeg kunde aflevere eventuel Post.

Den næste Dag gik jeg dertil og ind i en stor pæn Gaard, traf Fruen i Køkkenet og bad hende om at give Postbudet vore Breve, naar han kom derud paa sin Rute. Ejeren havde hørt, at der var en fremmed Stemme, kom ud og bød mig ind paa Kaffe, og da denne blev serveret, sagde han til Konen: »Hent Cognaken, Selma.« Han præsenterede sig som Valdemar Udd, Chef for Hjemmeværnet, og fortalte om, hvorledes han havde ligget ude i Skærgaarden og mod-taget Vaaben og Ammunition fra tyske Undervandsbaade under Finlands Frihedskrig. Vi havde en hyggelig Eftermiddag. Jeg invite-rede ham om Bord til Frokost næste Dag, men da var han optaget.

Stak atter til Søs den 23. Oktober og passerede Helsingør den 8. November.

Før vi kunde gaa ind til Charlestown, maatte vi ind til Fowey og læmpe Dækslasten, saa at Skibet laa 1½ Fod agterover, desuden skal det være Springtid; men vi bugserede til Charlestown, saa snart Læmpningen var tilendebragt.

Afsejlede fra Charlestown 2. December og kom til Plymouth samme Dag. Lossede Restpartiet og lastede 375 Tons Clay à 12/- i Sutton Harbour for Egersund.

Vi laa i nogen Tid paa Reden, efter at vi var lastet, da det blæste haardt af Østlig Vind. Den 24. December var jeg taget i Land sammen med en Kollega, som førte en Motorskonnert, der var søgt ind paa Grund af Vejret. Captajn Andreassen ringede mig op fra Fowey, hvor han laa sejlklar med *Norden*, og spurgte, hvad jeg vilde, for nu var Vinden snart Nordvest. »Jeg vil blive her og holde Juleaften og saa stikke af imorgen tidlig, hvis Vejr og Vind tillader.« Da vi roede om Bord, sagde min Kollega, at som Vejret nu var bleven, kunde jeg da ikke blive liggende, han tilbød at bugsere os udenfor Breakwateret.²⁵ Jeg sagde Tak for Tilbudet, men vilde have Juleaften i Fred og Ro – vi blev.

I Løbet af Natten rejste der sig en Østlig Snestorm. Der faldt saa megen Sne den Nat i Syd England, at Driverne laa saa højt, at ingen havde set tilsvarende, skrev Aviserne; der blev talt om Snedriver paa 12-14 Fods Højde, men det har nok været Overdrivelse. Jeg var imidlertid godt tilfreds med, at vi var bleven paa vor Ankerplads, hvor vi endnu holdt os fast til 1. Januar, da vi afsejlede med Nordvestlig Vind og fin høj Luft.

1928

Anløb: Egersund, Frederiksstad, Exmouth, Par, Drammen, Frederikshald, St. Helier, Sunderland, Hernøsand, Neustadt, Lübeck, Kotka, Aarhus, Troense.

Solon sejlede altsaa fra Plymouth Nytaardag med en frisk Nordvestlig Vind, som efterhaanden trak sig Venstre om. Dover Strædet passerede vi i Følge med Skoleskibet *København*. Vinden holdt sig agterlig, og der var nok af den, indtil vi var omtrent paa Bredden af Bestemmelsesstedet, saa kom den Vestlig. Vi havde ogsaa med denne Vind en god Højde, saa at vi kunde holde ret paa Indsejlingen til Egersund²⁶ efter at have faaet Lods tæt udenfor Skærngaarden.

Ved et Brev, som jeg modtog fra Skibshandler Monsen, Plymouth, fik jeg meddelt, at fire Motorskibe, som var afsejlet fra Plymouth i Ugen mellem Jul og Nytaar, endnu laa i engelsk Kanalhavn, da vi ankom til Egersund.

Afsejlede fra Egersund den 23. Januar for Frederiksstad. Lastede 112 Stander à 50/- for Exmouth og afsejlede fra Frederiksstad den 11. Februar. Vi bugseredes fra Exmouth den 24. Marts til Par.



Den finske trælasthavn Kotka i 1897. Sejlere og dampere betjentes ved udskibningskajen med jernbane og andre moderne indretninger. (Kongelige Bibliotek).

Lastede 380 Tons Clay à 10/- 3 d. for Drammen og afsejlede fra Par den 29. Marts.

Bugserede fra Drammen til Frederikshald 3. Maj og lastede 112 Stander à 50/- for St. Helier. Afsejlede 16. Maj fra Frederikshald og fra St. Helier 7. Juni for Sunderland. Lastede dér 351 Tons Kul for Hernøsand à 9/- 3 d. Afsejlede fra Sunderland 28. Juni.

I Hernøsand Distrikt lastedes 127 Stander à 37 Reichsmark for Neustadt²⁷ i Holsten. Afsejlede 7. August fra Hernøsand og 28. August fra Neustadt for Lübeck. Lastede dér 390 Tons Salt à 50 Finmark for Kotka og afsejlede fra Lübeck den 31. August.

I Kotka lastedes 122 Stander à 34 Kroner for Aarhus. Da der paa den Tid var Havnearbejderstrejke i Finland, kunde vi ikke faa Stuvere i Kotka. Jeg skrev til Walkom og fik to af de Kvinder, som Aaret forud havde stuvet Stav for os, til at rejse til Kotka og bistaa os med Lastningen; men alligevel tog det lang Tid, da det udelukkende var Forskallingsbrædder, Ladningen bestod af. Sejlede fra Kotka den 5. Oktober, fra Aarhus den 30. Oktober. Afmønstrede ved Troense den 2. November. *Solon* blev oplagt i Pilekrogen.

*Solon*²⁸ blev ikke nogen Succes i økonomisk Henseende. Aktiekapitalen dækkede kun Købesummen, og Skibet var vanrøgtet, da jeg overtog det. Sejlene var i mindre god Stand, Trosser og Fortøjningsgods endnu daarligere, hvilket havde til Følge, at det, som for et velholdt Skib vilde have været Udbytte, hovedsagelig medgik

25. Bølgebryder, læmole.

26. Havneby på Norges syd-vestkyst.

27. Havneby på nordsiden af Lübeckerbugten.

28. De følgende 3 afsnit er fra IHA 1131 side 121-123.

til efterhaanden at forny og forbedre Materiellet. Endvidere paaførte et Klasseeftersyn Rederiet en uventet stor Bekostning.

Hertil kom at Fragterne var stadig nedadgaaende, mens Udgifterne vedblivende var store, samt at det var vanskeligt at erholde lønnende Returfragt, naar man havde losset sin Trælast i England, Frankrig – eller hvor man nu befandt sig. Mindre Dampere tog hver flere Skonnertladninger ind i Østersøhavne og lossede paa flere Pladser, naar der paa disse var Mulighed for straks at kunde afsejle, efter at Partiet var udlosset. Det blev derfor nærmest kun til de Havne, hvor Springflod var paakrævet for Besejling, at Sejlskibet var eksistensberettiget. Dersom man tog en Returlast f.Eks. Kul eller Clay, kom Sejleren i Tørn efter Dampskibene, og ofte var Lastetørnen for Sejlskibet fjorten Dage.

Da jeg indsaa, at det var haabløst at finde lønnende Beskæftigelse for *Solon*, tilraadede jeg R. S. Hansens Søn, som efter Faderens Død i 1925 havde været min Reder, at afhænde Skibet. Det blev foreløbig oplagt ved Troense og senere solgt til Estland. Der blev af Estlænderne indlagt Motor, og jeg saa den nogle Aar senere som Motorskonnert passere Trångsund paa Vej mod Viborg.²⁹

29. Der er tale om det finske Vyborg.

Motorgaleasen Maja var bygget af stål i Leiderdorp 1914. Den var cirka 30 meter lang og forsynet med bele fire sæt vandtætte skodder. Dette dårlige billede er den eneste afbildning, der kendes af fartøjet. (Handels- og Søfartsmuseet).



19 · Afslutning

De næste syv Aar førte jeg eget Skib M/S *Maja*, en forlænget og ombygget Fiskelugger af hollandsk Bygning; ogsaa Ombygningen foretoges i Holland (i Woubrügge). *Maja* lastede 190 Tons D. W., 75 Stander skaaren Træ, hvoraf 33 Stander paa Dæk; Fart 6 à 7 Knob.

Charles, som netop var ledig, fulgte mig til Holland og var mig behjælpelig med Rigger- og Sejlmagerarbejdet, som jeg selv havde paataget mig. Vi var der, mens Ombygningen fandt Sted i ca. 2½ Maaned. Han sejlede derpaa som Bedstemand med *Maja* til December 1929, hvorefter han gik paa Navigationsskolen.

Maja sejlede dels i almindelig Fragtfart dels i Rutefart mellem danske Havne og Hamborg. I denne Fart udførte den ca. 135 Rejser. I to Vintre sejledes i fast Fart for Spritfabrikkerne med Melasse¹ fra Sukkerfabrikkerne til Hobro.

Det var en af de første Fartøjer af den Type, som blev købt fra Holland til Danmark, og paa Grund af Forlængelse paa 4 Meter var den størst af alle de senere købte. Den var et godt, solidt og praktisk indrettet Skib, som vakte en Del Opmærksomhed i de Kredse, som var interesseret i Smaaskibe. Den blev indregistreret som Sejlskib, og der var ogsaa en anselig Sejlføring paa den. Sejlene blev brugt, saa ofte der var Lejlighed, men som Regel brugtes Motoren samtidig. Jeg solgte *Maja* i November 1936, og under Besættelsestiden forliste den totalt paa Sjællands Rev.

Charles var færdig med sine Eksaminer som Styrmand Skibsfører og Radiotelegrafi Aar 1932. Han var en kort Tid 3. Styrmand og Telegrafist med M/S *Lundby* af Kallehave, derefter 2. Styrmand og Telegrafist i S/S *Astra* i 4 Maaneder, derpaa 1. Styrmand i samme Skib i 15 Maaneder.

Da Dampskibsselskabet Orion ikke ansaas for at være levedygtigt, søgte han ind hos Lauritzen, hvor han blev 2. Styrmand med S/S *Marie* og i August 1936 skiftet over i S/S *Ulla*. Fra dette Skib faldt han overbord i Sydatlanten og druknede den 8. Februar 1937.

Maja døde pludselig samme Aar den 8. August.

1. En slags sirup, der fremkommer som biprodukt ved sukkerproduktion.

Udgiverens efterskrift

Som erstatning for *Solon* havde Christian L. Sørensen egentlig ønsket at få nybygget et moderne motorskib i Holland på 150 tons lasteevne.¹ Da långivningen dertil ikke kunne falde på plads, anskaffede han sig i stedet den omtalte fiskelugger, som blev ombygget og forsynet med en motor på 120 HK. Ombygning og installationer overholdt Bureau Veritas' og dansk lovgivnings krav. Den samlede pris blev på 54.500 danske kroner. Luggeren fik navnet *Maja*, beholdt sin oprindelige sejlføring og blev indregistreret som sejskib med hjælpemotor, så der fordredez ikke motorpasser, selv om motoren var hovedfremdrivningsmidlet.

Christian L. Sørensen var befragtet i tre år af Chr. Clausen i Haderslev og løb i rutefart fra Svendborg, Nakskov og Rudkøbing med landbrugsvarer til Hamborg, hvorfra der var returfragter til de tre nævnte samt havne ved Lille Bælt. Ellers var fartsområdet Østersøen og danske farvande med ladninger hovedsagelig af korn, foderstoffer, trælast, kul og gammelt jern.

I 1936 solgtes *Maja* for 60.000 kroner til et rederi i Marstal. Skibet var da i så god stand, at et klasseeftersyn efter overtagelsen intet kostede for de nye ejere.

Fra april 1937 til maj 1949 var Christian L. Sørensen som allerede nævnt forretningsfører og driftsleder for færgefarten mellem Svendborg og Vindeby. Her kom hans bekendte punktlighed og evner for regnskabsførelse ham til gode, og ledelsen af færgeriet satte ham højt i lokalbefolkningens øjne. Fra 1949 trak han sig tilbage fra aktiv tjeneste.

Han var i mange år medlem af bestyrelsen for Sømandsstandens Hjelpekasse og gennem en årrække næstformand i en anden af de lokale sømandsforeninger (Niels Juel Foreningen, stiftet 1881), hvori også hans fader havde været aktiv. Christian L. Sørensen har endda skrevet om foreningerne og deres ædle formål: at understøtte trængende eller alderssvage medlemmer samt deres enker og børn, når de uforskyldt kom i nød.²

Christian L. Sørensens hustru Laura døde den 2. februar 1956. Han selv døde den 4. august 1965 på Svendborg sygehus, 85 år gammel.

Ved hans død skrev Svendborg Avis i sin nekrolog, at »med ham er en af de gamle stoute sejskibsførere gået bort.« Og »mange unge sømænd blev Sørensen en tak skyldig for at have lært dem godt sømandsskab. Han var af den type, der var selv hjemme på sit dæk, en meget dygtig skibsfører, velagtet og retlinet i hele sin færd.« Og



Hjuldampere Frits Juel var bygget i 1873 hos Burmeister & Wain. Den gamle færge sejlede endnu i 1940'erne på overfarten mellem Svendborg og Vindøby. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

»få kunne som han, uden pral, fortælle om sine mange oplevelser til søs.«

Som afslutning skal Christian L. Sørensen selv have lov til selv at kigge tilbage på de dage, der gik, og gøre status over sit liv og dansk søfart, som han så situationen i 1955.³ Hans betragtninger kredser forståeligt nok om forskellene på søfarten og dens mænd i sejlskibstiden og i damp- og motorskibsperioden. Han var jo en af dem, der selv havde gennemlevet dette afgørende skift i dansk søfart.

Naar jeg ser tilbage paa den svundne Tid, kan jeg sige, at jeg aldrig paa noget Tidspunkt eller i nogen Situation har fortrudt, at jeg valgte Sølivet som mit Virkefelt. Men jeg beklager, at Sejlskibene blev udkonkurreret adskillige Aar for tidligt for mit Vedkommende.

At Størstedelen af Nutidens farende Dæksofficerer har faaet deres første Uddannelse i Sejlskibe er vist en Kendsgerning, og der var næppe bedre Skoleskibe end Skonnerterne fra Svendborg, Ærø og de andre Sejlskibscentre, hvilket flere af de større Rederier har haft øje for.

De oprettede Sømandsskoler, som uden Tvivl gør deres bedste for at erstatte Sejlskibuddannelsen, kan kun blive et Surrogat og burde ialfald ikke være obligatoriske. Fart med en af de smaa Motorsejlere burde under alle Omstændigheder ligestilles med hine Skolers Uddannelse.

1. IHA 1131 side 123-125.

2. Christian L. Sørensen: *Sømandsforeninger i Troense* (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1961, side 151-159).

3. IHA 1131 side 125-129.

En Undtagelse danner Lauritzens Søfartsskole ved Svendborg. Denne Skole har et sejlene Skoleskib, hvormed Eleverne holdvis kommer paa Togt; men Skibet er ikke lastførende.

Man vil sandsynligvis hævde, at den gamle Uddannelsesmetode med den strenge Disciplin, det undertiden haarde Arbejde, den lange Arbejdstid, den ensformige Kost, de primitive Opholdsrum og de løsthængende Lussinger var aldeles forkastelige og meningsløse. Der er ogsaa foretaget gennemgribende Ændringer i disse Forhold med det kedelige Resultat, at man er havnet i den modsatte Grøft.

For de underordnede Sømænds Vedkommende stilles i Nutiden ikke saa store Fordringer som i Sejlskibstiden. De behøver ikke at tilegne sig de samme Færdigheder, som var nødvendige dengang, og naar Sejlskibssømanden af en vordende Nutidsstyrmand ironisk er bleven kaldt »sejlende Havnearbejder«, var Udtrykket ikke helt uberettiget.

I Skonnerterne og de mindre Skibe blev Ladningen som Regel indtaget og udlosset af eget Mandskab – indtil de sidste Aar af Sejlerperioden. Lastning af Kul, Chinaclay og Korn var Undtagelser, og ved Lastning af Trælaster blev Stuvete antaget, disse blev dog bistaet af Mandskabet.

Nu kommer en Sømand næppe i Berøring med Ladningen – maaske dog paa de helt smaa Indenrigsfarere. Der skulle formentlig ikke være Grund til at haane de »sejlende Havnearbejdere«, fordi de foruden at være dygtige Sømænd ogsaa holdt Maal med egentlige Havnearbejdere, som nærmest var Specialister inden for deres Beskæftigelse. Det var ret usandsynligt, at den Havnearbejder, som forstod at stuve Sække eller Tønder, ogsaa kunde stuve Trælast eller Klipfisk. Den fuldbefarne Sømand kunde haandtere alle Ladninger, endog mindre Stykgodsladninger, selvfølgelig under Styrmandens Ledelse. [...]

Livet, som det levedes i Fortidens Sejlskibe, blev vistnok betragtet som haardt, farligt og krævende. Men stort set tror jeg ikke, at det var væsentlig anderledes end, hvad der kunde være Tilfældet i mange andre samtidige Erhverv med Hensyn til streng Behandling og store Krav. Og hvad Farerne angaar, da var disse næppe større paa Søen, end de i Dag er paa en Landevej. Det forjagede Tempo, som nu kræves, var dog ukendt.

Personlige Egenskaber som Arbejdslyst, Kammeratskab og Tilfredshed var sikkert mere fremtrædende, end de er det nu, og det gælder nok ikke alene for Søfarten.

I det hele taget synes jeg, at den enorme Udvikling, som de sidste 40 Aars Opfindelser og tekniske Fremskridt har medført, har bevirket, at man først har faaet en Del, som man nok kunde have været foruden, og at man har mistet meget, som daarligt kan undværes.

de vi jo have ligget i; men Lodsens havde faaet os fortøjet i Bøjer paa Siden af Renden uden at oplyse mig om, hvorledes Bundforholdene var. Da vandet faldt, krængede Skibet over mod Renden og ned ad Skraaning, antagelig 40 Graders Krængning. Det saa ikke saa godt ud, da vi omtrent lige saa godt kunde gaa paa Skanseklædningen udenbords som paa Dæklasten, men der skete intet, selv om det knagede lidt.

I Ramsgate laa Brev fra Nordisk, hvori de opgav deres London Agenter (et stort velanset Sagførerfirma), hvor jeg kunde henvende mig, om det blev nødvendigt.

Modtageren var Bestyrer af den Filial, vi skulde losse til, Hovedkontoret var i Dover. Han var en yngre tiltalende Mand, og alle vore Forhandlinger os imellem var fuldstændig gnidningsløse.

Efter at han havde faaet oplyst Grunden til Protesten, erkendte han, at efter hans Mening var vi berettiget til Erstatning, men at den skulde udredes af Mægleren, som havde sluttet Fragten og lavet »Nummeret« Mæglerfirmaet Hickie, Borman & Wood i Dover. De havde udstedt to Certepartier, sandsynligvis fordi de ikke har kunnet faa Skib af passende Størrelse paa rette Tidspunkt. Og de havde netop det Aar paataget sig en Del Fragter om Foraaret i Forventning om Fragtfald. Da de saa ikke kunde faa Størrelsen 105 Stander, som partiet var, har de skrevet et andet Certeparti paa 115 Stander, og det fik saa *Yrsas* Reder.

Jeg gav Bestyreren Ret i, at det var rimeligt at Mægleren maatte »bløde«. Men jeg kunde ikke holde ham ansvarlig, da jeg som al Tid havde at holde mig til Ladningen, det sagde Certepartiet, og det skrev Nordisk Skibsrederforening.

Om jeg da ikke vilde paabegynde Losning før den Sag var bragt i Orden? Det vilde jeg, forlangte ej heller Beløbet udbetalt, blot deponeret i en Bank, indtil Afgørelse eventuelt ad retslig Vej havde funden Sted. Men endelig Udlosning skete ikke, før dette Forlangende var imødekommet.

Bestyreren skulde saa tale med Hovedkontoret og dette med Mæglerfirmaet. Der kom intet positivt ud af det, før jeg meddelte Bestyreren, at nu var vi saa vidt med Losningen, at jeg ønskede en klar Besked, da jeg ellers maatte standse Losningen og beslaglægge af Restladningen. Han ringede omgaaende Dover op og fik den Ordre, at han ved skriftlig notice skulde holde mig ansvarlig for Ophold og Tab, som mulig kunde fremkomme som Følge af Losningens Standsning.

»Hvis de i Dover tror, at de kan bluffe mig til at blive føjelig, saa vil de snart erfare, at det er en Fejltagelse,« sagde jeg, »men lad mig bare faa den notice, den skal jeg have med til London imorgen.« Næste Dag lossedes ikke. Jeg tog til London, og Sagføreren skulde nok ordne den sag. Jeg skulde blot ikke losse helt ud, før jeg fik Meddelelse fra ham, at alt var i Orden.

Paafølgende Dag meddelte Bestyreren mig, at nu kunde jeg godt udlosse, da Hovedkontoret vilde deponere Beløbet. Fik ogsaa Telegram fra Sagførereren herom.

Da jeg udklarerede, sagde min Mægler, at han havde hørt Tale om, at Losningen havde været afbrudt, men det var vel kun Sludder. Han havde ikke haft Anelse herom og mente, at det var underligt, at jeg ikke var kommen til ham for Assistance. »Jeg syntes, at det var unødvendigt først at trættes med Dem om Rigtigheden og Betimelighed af denne Forholdsregel, naar jeg kunde klare det ved Sagførerens Bistand.«

Vi afsejlede i Ballast den 1. September til Granvik og lastede dér 127 Stander à 52 Francs for Landerneau.⁴¹ Afsejlede fra Granvik 4. Oktober, fra Landerneau 15. November til Fowey, lastede 372 Tons Clay à 7/- 6 d. for Karrebæksminde. Afsejlede fra Fowey den 9. December.

Afmønstrede i Karrebæksminde den 22. December, udlossede ved Havnearbejdere og afsejlede 9. Januar. Med en Mand og to Drengene Hjemsejlede vi og kom til Ankers i Pilekrogen samme Aften. Oplagde i Pilekrogen.

*Yrsa*⁴² laa oftest oplagt 4 à 6 Uger om Vinteren, saa der blev Lejlighed til at dyrke Familielivet. Gælden til Svigerfader var afbetalt og Børnetallet forøget med en Søn, Charles, født 9. November 1909, og en Datter, født 18. Oktober 1911.⁴³ Hun fik Navnet Selma.

I det hele taget forekom Aarene indtil 1914 mig at være en lykkelig Tid. Fragter og Fortjenester var maaske nok smaa, men til Gengæld var der god Forslag i Pengene – Priser og Udgifter var ret faste og kunde beregnes forud, Restriktioner var ukendte, man kunde købe, hvor man vilde, og hvad man vilde, og Arbejdsglæde og Tilfredshed var sikkert mere fremherskende den Gang end i Nutiden.

1912

Anløb: Frederikshald, Stockton, Middlesborough, Malmø, Aalborg, Archangelsk, Lübeck, Kemi, Morlaix og Fowey.

Afsejlede fra Troense 6. Marts til Frederikshald.⁴⁴ Lastede 122 Stander à 1 £ 8/- for Stockton.⁴⁵

Denne Gang fik jeg en Styrmand sendt fra København – oven i Købet en Københavner – og det var ikke uden Betænkelighed, at jeg imødesaa Resultatet af vort Samarbejde.

Københavnere nød kun ringe Anseelse i vore Skonnerter. Jeg selv havde ingen Erfaring i den Henseende, da det havde været muligt hidtil at undgaa Forhyring af Hovedstadsfolk. Jeg blev dog i dette Tilfælde behagelig overrasket, idet Styrmand Hansen viste sig at være den ideelle Styrmand. Ædruelig, pligttopfyldende og paa-lidelig, god Sømand og Navigator. Han havde tilbragt nogen Tid i U.S.A., hvor han havde maattet arbejde haardt. Dette havde han

ikke glemt, og han holdt af det; han var ogsaa i Stand til at faa sit Mandskab til at følge sit Tempo, hurtig i Tanke og Handling, koldblodig og rolig, naar det krævedes. Skønt det ikke skal nægtes, at han ved andre Lejligheder havde Temperament, dog al Tid behersket.

Han var meget intelligent, havde stor Interesse for Musik og Sang. Vi havde adskillige Fællesinteresser, og det blev et enestaende Samarbejde og Kammeratskab. Vel havde han mest Dampskibssejlads, men havde dog bl.a. været Styrmand paa en Bark, som hentede Kobbererts fra Grønland til København. Dersom der indtraadte noget ekstraordinært, som han ikke var kendt med, indrømmede han det aabent, men det skete sjældent. Og om han ikke selv havde sagt, at Skonnerter var han fremmed for, havde jeg næppe funden ud af det.

Da han kom om Bord sagde han: »Jeg burde egentlig have højere Hyre.«

»Naa, hvorfor mener De det?«

»De Skibe, jeg sejler med, har al Tid god Vind.«

»Hvis det var Tilfældet, vilde det ikke være urimeligt, men hvor er Garantien?«

»De tror det aabenbart ikke, men vent og se.«

Selv om det nu ikke var fuldstændig bogstavelig, saa kom det tilnærmelsesvis til at passe i den Tid, han var om Bord i *Yrsa*. Aldrig har jeg været ude for saa megen god Vind som i den Periode, det var praktisk talt med god Vind, vi sejlede alle vore Rejser, kun enkelte Døgn med Modvind. Ellers har jeg baade før og senere maattet krydse mig frem den meste Vej, dog med ret gode Resultater alligevel.

Vi afsejlede fra Frederikshald 21. Marts. Da vi var udlosset i Stockton, bugseredes vi til Middlesborough, lastede 359 Tons Salt å 7/- 6 d. pr. Ton for Malmø og afsejlede den 19. April.

Fik i Malmø Meddelelse fra Rederen, at tre Skibe, *Norden*, *Rossing* og *Yrsa* var sluttet for et Parti Cement i Tønder fra Aalborg til Archangelsk, at *Norden* var under Lastning, at Nr. 2 skulde laste i almindelig Lastetørn, men Nr. 3 maatte ikke melde lasteklar før tre⁴⁶ Dage efter at Nr. 2 havde tegnet Konossementer.

Rossing, som var sejlet fra Hjemstedet omtrent samtidig med *Yrsa*, havde lastet Is paa Christianiafjord til fransk Kanalhavn, hvorfra den gik i Ballast til Aalborg. Dog haabede Rederen, at *Yrsa* vilde komme ind som Nr. 2, da *Rossing* skulde paa Bedding.

Vi blev udlosset⁴⁷ 8. Maj Klokken 10 Formiddag. Klokken 12 var Lastrummet spulet og pumpet læns, Klokken 1 havde vi Ballasten inde fra Sandpumper. Jeg havde givet Besked paa Mæglerkontoret (Rønstrøm & Malmqvist), at der skulde være udklareret og alt i Orden til senest Klokken 2 Eftermiddag; men da jeg indfandt mig der ved den aftalte Tid, paastodes det, at de ikke havde været i Stand til at hæve Fragten endnu. Jeg mente, at det var Deres Forsømmel-

41. Granvik er en by nordligst i Botniske Bugt nær Haparanda; Landerneau en havn på Bretagnes nordkyst.

42. De næste 2 afsnit er fra IHA 1131 side 101.

43. Folketælling 1916 anfører fødselsårene 1910 og 1912.

44. Tømmerplads ved Oslofjorden.

45. Havneby i det nordøstlige England.

46. Tallet rettet og derfor usikkert læst.

47. I Malmø.

se, og gav ondt af mig, men vilde ikke vente. Overdrog Mægleren at sende vort Tilgodehavende til Skibsreder Møller og afsejlede Klokken 2.30. Rederen maatte imidlertid rejse til Malmø for at hente Beløbet og opnaaede at faa det udbetalt samt Rejsseudgifter dækket, før Firmaet fallerede. Det havde været indblandet i den saa omtalte Cordoza Affære.⁴⁸

Den 9. Maj Klokken 5 Formiddag begyndte vi at losse Ballast udenbords i Aalborg Bugt, da vi naaede Hals Barre var der 5-6 Tons tilbage af 60 Tons. Vi stod Limfjorden ind, men lidt før Rørdal, hvor der skulde krydses, og Farvandet er smalt for Krydsning, nægtede Skibet at vende. Der blev ankret, Bugserbaad antoges, og *Yrsa* slæbtes ind i Østre Havn, hvor *Rossing* allerede laa. Vi kom langs Siden af den.

Captajn Larsen bad mig om at komme over til sig, da han gerne vilde tale med mig. Han var en smule forlegen, da han begyndte at fortælle, at han ved sin Ankomst foregaaende Dag pr. Telegram havde forespurgt Havnekontoret i Malmø om, hvor vidt *Yrsa* var med sin Losning, og havde faaet Svaret, at *Yrsa* var afsejlet. Han havde da pr. Telefon raadført sig med sin Reder, R. S. Hansen, Thurø. Rederen havde sagt, at det maatte Larsen da selv om, om han vilde have Skibet paa Bedding eller ej.

Han skulde fra Archangelsk til Italien og burde have haft Skibet paa Bedding. Men han indsaa, at den sidste af os vilde faa et meget langt Ophold, og han mente, at han ikke kunde forsvare at tage dette Ophold, naar det kunde undgaas. Saa han strøg Beddingsturen og meldte lasteklar, da *Yrsa* ankrede ved Rørdal.

»Hvorfor alt dette, Captajn Larsen? Jeg har gjort alt, hvad jeg kunde for at komme først, og nu ser det jo ud til, at jeg har tabt; men hvis der er nogen Uoverensstemmelse med Hensyn til Lastevilkaarene, skal vi saa ikke lade vore Redere, som har sluttet Fragterne, kævles om den Sag? Vi skulde vel ikke blive Uvenner af den Grund, og du har ialfald ikke Grund til at bede om Undskyldning.«

»Hvor kan du dog tage det paa den Maade? Det kunde jeg ikke have gjort.«

»Det er vel dog den eneste fornuftige Maade at tage det Spørgsmaal paa.«

Saa skrev jeg til Skibsreder Møller og meddelte, at vi kom sidst; men da det havde været Tanken, at *Yrsa* skulde kalfatres udenbords kommende Efteraar, foreslog jeg, at vi skulde lade det udføre, mens vi ventede paa Lastetørn, nu da det var en meget bedre Aarstid at udføre det paa. Desuden antog jeg, at det kunde være paa Tide at underkaste Fokkeriggen et grundigt Eftersyn. Da jeg nu havde en god Besætning, som jeg nødig vilde afmønstre, vilde jeg, hvis han bifaldt det, beholde Mandskabet og med dette til Hjælp udføre Riggerarbejdet. Møller tiltraadte omgaaende begge Forslag – fandt det udmærket paa skitserede Maade.

Skibsbygmester Sørensen blev engageret til Kalfatring, Ophalingsbedding bestilt, og vi gik i Gang med Rigningen. Styrmanden sagde straks, at den Slags Arbejde havde han aldrig deltaget i, men om han alligevel ikke maatte forestaa Arbejdet tilvejs? Om jeg blot forud satte ham ind i, hvorledes det skulde foregaa, saa skulde han nok klare det, og det gjorde han tilfredsstillende.

Vi klædte af til den nøgne Undermast, fornyede Klædning, hvor det var tiltrængt, ny Bændsler, riggede op, satte an og vævlede, saa at det ikke kunde være bedre. Og saa besørgede vi endda Ren-skrabning, naar dette var nødvendigt, og smurte Bunden samt tjærede udenbords. Skibsbygmesterens Regning var paa 809 Kro-ner.

Blev saa lastet, da vor Tørn kom, netop som vort Arbejde var til-endebragt. Lastede 360 Tons Cement i Tønder à 8 Kroner pr. Ton. Afsejlede den 10. Juni, tre Uger senere end *Rossing*.

Ved Lindesnæs⁴⁹ laa vi et Par Dage med Modvind og avancerede kun smaat; det undrede mig, da *Yrsa* havde sin Styrke i Krydsning. »Det giver alligevel saa lidt at krydse, og den gode Vind maa jo snart komme«, mente Styrmanden. Vinden kom Sydøstlig, og vi laa Kysten langs med aaben Vind. Skulde vi ændre til højere Kurs, rummede Vinden. Fint Vejr var det hele Tiden – saa fint at vi havde malet det meste indenbords tre Gange, inden vi naaede Archangelsk.

Lidt Nord for Tromsøs Breddeparallel saa vi en tremastet Skon-neret for Bagbords Halse, den var lastet. »Der har vi jo *Rossing*«, ud-brød Styrmanden.

»Aa nej, *Rossing* træffer vi nok ikke her for Nordgaaende, men vist ligner den *Rossing*.« Styrmanden holdt stædig paa, at det var *Ros-sing*. Vi ankom til Archangelsk Dagen før *Rossing*, den havde 50 Dage i Søen, vi 28 Dage. Dagen for *Rossings* Ankomst var vi i Færd med at gøre vort Malerarbejde færdigt: Skandæk, underste Skanse-klædning og lign. (tredie Strygning).

Enhver erfaren Sømand vil utvivlsomt paastaa, at det er en altfor vovet Skipperhistorie, som jeg her opvarter med, naar jeg vil have nogen til at tro, at det kan lade sig gøre med et dødvægtslastet Skib – endda Cementladning – at male alt indenbords flere Gange paa Rejse i Nordatlanten og Ishavet. Jeg indrømmer, at det lyder utro-ligt, og forstaar ej heller selv, at det kunde lade sig gøre, men det blev gjort, og godt slap vi fra det. Hvem, der tvivler, skal have Lov der-til.

Captajn Larsen kom straks roende hen til os, da de var ankret. Han bad mig om at følge med i Land for at vise ham tilrette, han var første Gang i Archangelsk. Jeg bad ham om at komme om Bord, mens jeg fik Landgangstøjet paa.

»Hvad er det? I har jo malet.«

»Hvad skulde vi vel ellers bestille paa saa lang en Rejse?«

48. Louis og Harry Cordoza ejede et børsrådgiverfirma og blev dømt for omfattende bedragerier.

49. Norges sydligste forbjerg.

»Vi har saamænd ikke en Gang faaet *Rossing* vasket endnu; men du har nu ogsaa en god Styrmand, skal vi ikke bytte?«

»Nej, Tak for Tilbudet. Jeg holder Hansen saa lang Tid, som han vil være her, og jeg faar ingen bedre.« Under Losningen kunde vi nok klare en halv Gang mere end *Rossing* daglig, ogsaa det maatte godskrives Styrmand Hansen.

Fra Archangelsk skulde lastes Beg og Tjære for Lübeck. Mægler Andersen kendte ikke den i Certepartiet opgivne Adresse paa Afskiberen, men formodede, at det skulde være Linski, hvorfor vi gav Melding om, at *Yrsa* var lasteklar til hans Kontor. Da Linski ikke reagerede herover og ved Henvendelse nægtede at være Afskiber, sendte Mægleren Telegram efter opgivne Adresse, hvorpaa Linski erklærede, at det var ham og Russian Bank, som var Afskiber. Men der gik to Dage, før vi fik begyndt Lastning.

Der blev holdt Tally af Styrmanden og en Tallymand for Afskiberen. Hver Aften kvitteredes for, hvad der var modtaget i Dagens Løb. Først fik vi 500 Tønder Beg af et Mærke, dernæst 5 x 100 Tønder af forskelligt Mærke for hver 100. Da de første 500 var om Bord, sagde Styrmanden, at i det Parti var 501, men kun kvitteret for 500.

Jeg betvivlede det, da der var Løbenumre paa hver Tønde. Næste Dag paastod Tallymanden, at vi havde faaet en Tønde mere af det Mærke, som der sluttedes af med den Dag. Styrmanden vilde kun kvittere for, hvad de forøvrigt var enige om, da de sammenlignede ved Udskejning.

Tallymanden appellerede til mig, og jeg saa mit Snit til at rive Tallybogen ud af Haanden paa ham og bemærkede, at han havde foretaget Rettelse i den sammentalte Sum uden at rette i de sammentalte Poster. Jeg gjorde Tallymanden opmærksom paa, at han havde en Sammentællingsfejl, og naar den blev rettet, stemte hans Tally med Styrmandens.

Saa kom Formanden med samme Paastand som Tallymanden og sagde, at om ikke der blev kvitteret som forlangt, saa skulde der oplosses, og den, som havde Uret, skulde bære Omkostningerne. Lastningen vilde ialfald ikke blive fortsat, før den Sag var bragt iorden.

Da jeg næste Morgen fandt Formanden og to Arbejdere i Lastrummet – forsøgende paa at tage Numrene paa det omstridte Mærke og anvendte Tændstikker for at læse Numre og Mærke – drev jeg dem i Land efter at have spurgt, om det var hans Hensigt at stikke Skibet i Brand. Han blev rasende, og der fulgte en ret skarp Ordveksling. Til Slut erklærede han, at nu kunde vi faa Lov til at ligge, til Skibet raadnede.

Det var jeg ikke indforstaaet med og talte med Styrmanden om, hvad vi skulde gøre for at klare Situationen, der begyndte at blive ulden.

»Lad os losse op; der vil saa mangle to Tønder af det Mærke.«

»Der er dog kun Tale om en.«

»For at være helt sikker, vil jeg kaste en overbord om Natten.«
Det vilde jeg nu ikke være med til og tog saa til Afskiberens Kontor for at forsøge en anden Udvej. Afskiberen indtog samme Holdning som Formanden: Oplosning. Jeg bad ham om at lade den omstridte Tønde gaa i Disput, som det saa ofte blev gjort i lignende Tilfælde, men fik bestemte Afslag.

Et Øjeblik vidste jeg ingen Udvej, fik saa en Ide. »Vi kan ikke udlosse alle Tønder af det Mærke, uden at vi kommer til at losse omtrent hele Ladningen.«

»Ja, men saa los da hele Ladningen.«

»Saa lossers vi da, men jeg vil paa Forhaand gøre Dem opmærksom paa, at de første 500 Tønder var i saadan Forfatning, at det er mest sandsynligt, at jeg ser mig nødsaget til at forlange de fleste repareret, før vi tager dem ind igen. Jeg skal jo have Beg i Tønder og ikke løst i Lasten.«

»De skal alligevel faa den Tønde i Disput, og vi fortsætter Lastningen.«

Vi fik ikke Disput, men Partiet fuldtalligt. Da vi var ved Dækslasten, udløb vore Lastedage, og jeg gav notice herom Dagen forud. Det blev meddelt, at Partiet var indtaget, men jeg forlangte fuld og komplet Ladning i Henhold til Certeparti. Efter Telegramveksling med Lübeck blev mit Forlangende imødekommet.

Dels Opholdet før Lastningen dels Afventning af Ordre til Komplettering gjorde, at vi havde 3 Overliggedage. Da jeg gjorde Afskiberen opmærksom herpaa, var han uenig med mig, idet han mente, at Søndagen ikke kunde medregnes. Jeg fastholdt, at Overliggedage var løbende Dage, og om det skulde paaføres Konossementet, saa vilde jeg sætte tre Dage, men hvis han betalte for Overliggedage, vilde jeg være imødekommende og nøjes med to Dage, hvad jeg saa fik betalt for ved Konossementstegningen.

Det var et uventet godt Indtagende: 500 Tønder Beg à 4/- 9 d., 501 Tønder Beg à 4/- 3 d. og 786½ Tønder Tjære à 3/-, Totalfragt 343 £ 3/- 9 d.

Afsejlede den 31. Juli og kom til Lübeck med 27 Dages Rejse. Ved Hou^o fik vi Stille, og jeg bad Styrmanden om at ro ind til Fyret og telefonere til min Kone, at hvis hun vilde rejse til Spodsbjerg, saa skulde hun faa Sejlturen til Lübeck. Styrmanden var straks villig, fik et Par Mand med i Jollen og bad mig om ikke at vente udfor Hou, men bare krydse videre, da det kunde knibe med at naa til Spodsbjerg inden Aften – de skulde nok ro os ind.

Han blev særdeles venligt modtaget af Fyrmesteren og hans Familie, og der var ikke Tale om, at han kunde Lov til at ro derfra, før han havde faaet Morgenkaffen med dem, saa de fik en pæn Rotur ud af det. Hen paa Eftermiddagen roede han saa ind til

Spodsbjerg og hentede min Kone og vore to Smaapiger. Han købte ved den Lejlighed lidt frisk Proviant bl.a. nogle dejlige Rødspætter.

Mens Styrmanden var borte, havde jeg haft Besøg af en Fiskerbaad. Fiskerne lovede mig nogle Rødspætter, naar de havde trukket deres Garn, og ud paa Aftenen kom de langs Siden og langede en stor Portion om Bord. En af Mandskabet fik Lyst til en stegt Rødspætte og forsøgte at stege den over en Lampe med Glasbeholder. Lampen væltede, Beholderen gik itu, og Petroleummen antændtes. Styrmanden, som havde Vagt, saa det med det samme, det skete; han for hen, rev sin Jakke af, og det lykkedes ham med den at kvæle Ilden, før den havde faaet Tag i Dækslasten. Jakken var opbrændt. Manden, som havde foraarsaget Ilden, sagde: »Prygl mig saa meget De vil, Styrmand, men vil De ikke nok lade være med at fortælle Skipperen det.« Han slap for Pryglen, og Styrmanden fortalte det ikke, før Manden rømte i Italien.

I Travemünde,¹¹ hvor man stopper for Toldeftersyn, kom vi langs Siden af Skonnerten *Casper* af Thurø. Den havde lastet Tjære i Lübeck for Finland (muligvis Archangelsk Tjære, Finland udfører selv Tjære). Vor Ladning blev losset i Svartau,¹² hvor Tjærelageret ligger. Under Losningen gled en af Tjæretønderne fra Mandskabet, og Bunden blev slaaget ind paa den. Da vi var udlosset, viste det sig, at Styrmanden havde Ret: vi havde losset 501 Tønder af underste Parti, og i Stridsspørgsmaalet havde han ogsaa Ret, hvad jeg meddelte Afskiberen.

Da jeg kom paa Modtagerens Kontor for at hæve Fragten, blev jeg gjort opmærksom paa, at der manglede en Tønde Tjære.

»Jeg har dog Inspektørens Kvittering paa, at det fulde Antal er losset, men en Tønde var tom – og som De ser, er der ikke beregnet Fragt af den«.

»Javel, men den skal vi have betalt.«

»Det angaar dog ikke mig, om De har forsikret, saa at De kan faa den erstattet.«

»Det kan der ikke forsikres imod, men De skal betale den.«

»Kan aldrig falde mig ind! De vil kunde læse baade i Certeparti og Konossement: »Not responsible for leakage or breakage.«

»Ja, saa er det bedst, at De gaar ind og taler med Chefen.«

Jeg havde en Mand med fra Mæglerfirmaet Larsen & Stoss, han skulde fungere som Tolk, og vi blev vist ind til Chefen, en brøsig Herre. Som Indledning forespurgte jeg, om han talte Engelsk.

»Nej«, gøede han, »De har faaet betalt for to Overliggedage i Archangelsk, jeg kunde nok have Lyst til at kende Aarsagen.«

»Først laa vi et Par Dage og ventede paa Deres Lasteordre, dernæst ventede vi paa Komplettering. Vi havde egentlig Krav paa tre Overliggedage, men da jeg blev budt to, modtog jeg Tilbudet, da jeg antog, at det kunde falde vanskeligt at inddrive Beløbet her, og jeg

er glad for, jeg handlede saaledes. Naar Afskiberen har betalt Overliggedagsgodtgørelse, saa er det, fordi han indrømmede, at vi havde Krav derpaa – den Sag er altsaa i Orden. Nu skulde jeg kun have den tilgodehavende Fragt.«

»Min Lasteordre var i Archangelsk mere end en Maaned, før De kom dertil.«

»Ialfald var den ikke sendt til mig, saa den Sag bør De hellere drøfte med Afskiberen.«

»Der mangler en Tønde Tjære.«

»Der mangler intet! En Tjæretønde er tom, og der er en Tønde Beg for meget.«

»Deres Mandskab har slaet Tønden itu, det har en af mine Folk fortalt, at han saa.«

»Saa har han fortalt Løgn.«

»Hvad! Vover De at sige, at mine Folk fortæller mig Løgn?«

»Jeg vover at sige, at en af dem gør det. Han stod imidlertid ved Storlugen, Tønden kom fra Forlugen, og fra midtskibs kan man ikke se ned i Forlugen – i særdeleshed ikke, naar der som i dette Tilfælde er en Kabys imellem.«

»Kan de bevise, at Deres Mandskab ikke har slaet Tønden itu?«

»Det vil jeg slet ikke forsøge paa. Mon ikke det er Dem, der skal føre Bevis paa Deres Paastand?«

Der blev sagt meget mere i samme Aand og Tone. Min Tolk var forlængst retireret hen i et Hjørne, og jeg fandt, at jeg kunde mere Tysk, end jeg selv havde antaget. Da Samtalen havde været omtrent halvanden Time, og Chefen for tredie Gang vilde begynde forfra med Overliggedagspørgsmaalet, syntes jeg, at nu kunde det være nok.

»Hvad Overliggedage angaar, da er jeg tilfredsstillet, saa der er ingen Grund til at ofre flere Ord paa den Sag. Jeg er kommen for at hæve Restfragten, vil De betale den eller ej?«

»Nu er det for sent at komme i Banken, vil De modtage en Check?«

»Ja, men paa det Beløb, som Fragtregningen lyder paa, og ikke en Pfenning mindre.«

Gal var han, men jeg fik Checken som ønsket og havde i Grunden haft en morsom Samtale – eller mon det kunde kaldes 3. Grads Forhør?

Yrsa blev saa bugseret til Byen, lastede 365 Tons Salt à 5/8 Reichsmark for Kemi⁵³ og afsejlede 4. September. I Kemi lastedes 125 Stander for Morlaix⁵⁴ à 72 Francs, afsejlede fra Kemi den 19. Oktober.

Vi blev bugseret til Søs sammen med tremastet Skonnert *Vera* af Marstal, løb den snart af sigte og for Bagbords Hals med rum Vind indtil tværs af Segerstad Fyr (Øland). Her friskede det op til Kuling, og vi burde vel have bjerget Sejl, men Styrmanden, som

51. Ved indsejlingen til Lübeck.

52. Schwartau er en havneforstad til Lübeck.

53. Finsk by inderst i Botnisk Bugt.

54. Havneby på nordkysten af Bretagne.

skulde have Vagt, bad om at maatte presse paa indtil Ølands Syd Odde var passeret, da der var Udsigt til, at Vinden vilde skralle. Det gjorde den ogsaa, men da var vi passeret Odden.

Bornholm passerede vi med Østlig Storm og provianterede ved Sletten⁵⁵ den 25. Oktober. I Nordsøen blæste det atter op til Storm – Barometeret lavt og faldende. Jeg mente, at vi godt kunde underdreje med det samme, for det skulde vi nok komme til ret omgaaende alligevel. Vinden, som hidtil havde været god, blev Sydvestlig.

»Ja, lad os bare underdreje«, sagde Styrmanden, »saa kommer vi da ikke ud af Kurslinien, og det kan jo ikke vare længe, før vi faar god Vind igen.«

»Paa denne Aarstid kan vi kun vente Sydvestlig Vind og uroligt Vejr her, hvor vi befinder os.«

To Dage senere styrede vi igen Kurs, og vi ankom til Morlaix samme Dag, som *Vera* grundstødte paa Naveren,⁵⁶ den skulde til Grenaa. Afsejlede fra Morlaix den 24. November til Fowey; lastede 359 Tons Clay à 15/- for Livorno⁵⁷ og afsejlede fra Fowey 16. December.

Paa Rejsen til Livorno blev Kokken, Johannes Jensen fra Svendborg, syg. Jeg antog, at det var Influenza, og lod ham holde Køjen. Da vi passerede Gibraltar, var han tilsyneladende i god Bedring og mente selv, at nu kunde han snart gaa i Arbejde igen; lod ham dog stadig holde Køjen. De sidste Dage, vi var i Søen, blev det rent galt, og saa snart vi kom til Livorno, blev han ført paa Hospital, hvor han døde af Tyfus den 27. Januar 1913. Han blev begravet i Livorno. Dette Dødsfald smertede mig i høj Grad, for jeg holdt meget af Johannes; han var trods sin Ungdom en god Kok, renlig flittig og paapassende. Det er iøvrigt det eneste Dødsfald blandt nogen Skibsbesætning, som jeg har været inden Borde med.

1913

Anløb: Livorno, Trapani, Göteborg, Aalborg, Reykjavik, Archangelsk, Totnes, Frederikshavn, St. Brieuc, Boston, Kerteminde.

Ved Ankomsten til Livorno ankredes først i Yderhavnen, for at komme paa Losseplads i en indre Havn antoges Bugserbaad. Da vi kom til Indløbet af denne Havn, opdagede vi, at en Gravemaskine spærrede for os med sine Ankre og Trosser. Bugserbaaden manøvrerede hen paa vor Bagbords Side, og man forsøgte at stikke Styrbords Anker, som hang for Klyds, i Bund, det blev hængende med Stokken i Vaterstaget. Bagbords Anker laa paa Svineryggen klar til at falde, men nu var Slæberen tæt under det. Bugserbaaden bremsede vor Fart noget, men alligevel tørnede vi en siciliansk Skonnert, som laa udbommet fra Kajen. En af dens Trosser knækkede, Stævnen blev reven ud af dens Baad, som laa fortøjet mellem Skib og Kaj, og et Par Skanseklædningsbrædder flækkedes, hvor vi havde Korkfendere imellem.

Da jeg næste Dag indfandt mig i Følge med Skibsmægler Menaboni og en Skibsbygmester for at besigtige Skaden, nævnte den sicilianske Captajn først Baaden. Skibsbygmesteren erklærede, at den kunde han nok gøre i Stand, den havde været skaret i Stævnen, og Skaringen var reven ud.

Saa var der mistet en Del af en Trosse. Jeg holdt paa, at da den ene Tamp var fast i Land og det øvrige om Bord, saa skulde det hele nok være der, men han skulde have en ny af samme Længde.

»Og saa er der den Skanseklædning agterude, den skal De have ind i helt Forløb.«

»Det vil da være Synd at røre den«, sagde han, »Brædderne er jo kun revnet og lige gode derfor.«

»Saa vil De have en Erstatning i Stedet?«

»Nej, naar jeg faar Baaden repareret og en ny Trosse, saa er jeg godt tilfreds.« Det mente jeg ogsaa, at jeg kunde være.

Efter jeg havde faaet Meddelelse om, at hans Ønsker var imødekømt, roede jeg ud til ham, som nu laa ude i Havnen, og spurgte, om Baaden var repareret tilfredsstillende, hvortil han svarede, at den var bedre end tidligere. Et Tilbud om at sende en Mand ud for at male berørt Arbejde eller ialfald levere Malingen dertil, afslog han. Saa kom han med den knækkede Trosse, nu var det min, sagde han. Jeg bad ham om at splejse den sammen og beholde den; den var forøvrigt altfor smækker til *Yrsa*.

Fik Ordre til at laste Salt i Trapani.⁵⁵ Da Kystfart paa Italien ikke var tilladt Udlændinge – og for at spare Udgift til Indkøb af Ballast og Bortkørsel af samme i Trapani – foreslog Mægleren, at vi skulde tage noget Stykgods i Stedet for Ballast. Det skulde lastes og losses paa samme Tid, som Ballast vilde tage. Der blev intet Certeparti og ingen Fragt, men en Gratifikation, og det gik jeg ind paa. Vi fik et Parti Mursten, 2 Partier Bastmaatter og nogle Kasser med tomme Flasker. Afsejlede fra Livorno den 7. Februar.

I Trapani kom Modtageren af Murstenene om Bord, og uden hverken at hilse eller at bede om Lov gik han hen og rev en Storluge af og vilde springe ned i Lastrummet; jeg naaede at faa Tag i Nakken paa ham og væltede ham hen ad Dækket. Han blev meget fornærmet. En Skibshandler (han var nærmest Tolk) kom til og forklarede, at det var den Købmand, som vi igaar havde meldt losseklar hos. »Det kan jeg ikke se paa ham, at han er Modtager, før han kommer med Konossementet, og han kommer ikke Murstenene nærmere, end han er nu, før jeg faar det at se.« Jeg havde umiddelbart før bragt i Erfaring, at han ikke havde indløst Konossementet, men nu maatte han til det.

I Livorno var to Mand rømt, dem fik vi ikke erstattet med andre, men fra en dansk Dampers fik vi ved Captajns Velvillie en Dreng, som blev Kok, og som klarede det nogenlunde godt.

Lastede 3843 Hektoliter Salt à 1,40 svenske Kroner for Göte-

55. Fiskerleje ved Nordsjællands Øresundskyst, hvor Svendborgskibe ofte provianterede hos en af købmændene.

56. Grund i Kattegat 3 km sydøst for Grenå.

57. Norditaliensk middelhavshavn.

58. Havneby på det nordvestlige Sicilien.

borg. Afsejlede fra Trapani 3. Marts, provianterede i Gibraltar 15. Marts og afsejlede om Aftenen samme Dag.

Havde frisk Østlig Vind gennem Gibraltarstrædet, førte kun alle Raasejl. Styrmanden havde Vagt gennem Strædet. Snart maatte Bramsejlet bjerges, derpaa Bredfok, det klarede de paa Vagten; lige før Udpurring ved Midnat maatte Overtopsejl fires for at kunde styre Skibet, og saa havde de endda sejlet to medgaaende Dampers Toplanterner af Sigte. Vi passerede Damperne tværs af Tarifa.⁵⁹ Indtil vi passerede Hanstholm, havde vi 3 – tre! – Døgn med Modvind, men derfra maatte vi krydse til Göteborg.

Styrmand Hansen bad nu om at blive afmønstret, da han havde Tilbud paa Styrmandshyre i en Damper.

»Jeg ved jo godt, at jeg ikke kan forlange at blive afmønstret før i Aalborg, men Stillingen skal tiltrædes straks. Vil De ikke lade mig gaa her, saa er der intet derved at gøre. Selvfølgelig betaler jeg Rejsen for en Afløser.«

»De kan vel ikke tænke Dem, at jeg vil spænde Ben for Dem, naar De gerne vil have den Hyre? Jeg vil meget nødig skilles fra Dem, da det bliver vanskeligt at faa saa god en Styrmand, som De har været, og vi har da ogsaa haft det godt sammen. De skal ikke betale Rejseudgifter for Deres Afløser, det kan Rederiet nok overkomme.«

»Vi har haft det godt sammen – ja, mere end jeg kunde vente efter de Oplysninger, som jeg fik af en Styrmand, en af Deres Bysbørn, som jeg var i Rejseselskab med til Troense. Han rakkede Dem ned efter Noder; det var slemme Ting, han fortalte, baade om Kostforholdene i *Yrsa* og i det hele taget om Deres Urimelighed. Jeg ansaa det den Gang for at være overdrevent, men nu ved jeg, at det var pure Opspind og Ondskab det hele.«

Styrmand Hansen blev afmønstret den 11. April. Naar jeg med god Grund har berømmet Hansen, som jeg har gjort, maa jeg gøre en Forsømmelse god og indskyde, at Styrmand A. Jacobsen fra Nysted, som jeg ogsaa har haft som Styrmand, ikke i nogen Henseende stod tilbage for Hansen. Jacobsen var om Bord 1909 og fra traadte paa Grund af Oplægning. Da han havde et lille Skib under Bygning i Stubbekøbing, kunde der ikke være Tale om at faa ham igen i 1910. Det var ikke mig, men Jacobsen, der blev misrekommanderet den Gang. En af hans tidligere Skippere skrev til mig og gjorde ham ud til at være ganske umulig. Jeg fik modsat Erfaring.

Under Indsejling ad Hals Barre Løbet skrallede Vinden, som havde været Nordøst, saa at det kneb haardt at ligge Løbet igenem; naaede dog ind i Vejdybet,⁶⁰ hvor der ankredes. Lods fra Hals kom kort efter ud med sin Motorbaad og bugserede os til Hals Red for 10 Kroner, ingen Lodspenge.

Da Ballasten var losset, lagdes en Solid Platform i Kølsvins Højde af Planker og Brædder indkøbt til dette Formaal i Göteborg.

Lastede derpaa 366 Tons Cement à 12 Kroner for Reykavik og afsejlede 3. Maj.

Ved Skagen fik vi Sydøstlig Vind, og den holdt, til vi en Uge senere ankom til Reykavik. Vinden tiltog efterhaanden, saa at vi en Del af Rejsen havde stormende Kuling, den aftog noget, da vi nærmede os til Island. Kort efter at Fair Hill var passeret, begyndte Skibet at lække, og det tiltog, saa at vi tilsidst maatte pumpe i 20 Minutter hver $\frac{1}{4}$ Time.

Kursen var sat efter at faa Kending af Hejmay;⁶¹ paa Grund af regntykt Vejr fik vi ikke Kending og havde ikke været i Stand til at faa en eneste astronomisk Observation Paa hele Rejsen. Vi fortsatte efter Reykjanæs,⁶² men da det som Følge af Regndis blev noget mørkt Klokken 10 Aften, drejede vi under for Bagbords Halser, og jeg gik til Køjs.

Ved Udpurging Klokken 12 meddelte Styrmanden, at de trods stadig Pumpning ikke havde faaet slingrelæns, og jeg ræsonnerede da, at vi lige saa godt kunde rende Skibet i Land paa Kysten med slet ingen Udsigt til at blive bjerget som at lade Skibet synke i rum Sø med lige saa ringe Udsigter til Redning. Der var dog en Mulighed for, at Bestikket passede, en anden – omend ringe – for at vi kunde opdage Kysten rettidig til at kunde sejle os klar af den.

En hurtig Videreførelse af Bestikket, saa paa Kurs efter Reykjanæs, mere Sejl paa, begge Pumper i Gang og alle Mand paa Dæk. Klokken 4 Formiddag passeredes Reykjanæs. Bestikket stemte, og da var der læns ved Pumpen. Frivagt for Bagbords Vagt.

Der blev holdt Pumpevagt Nat og Dag, indtil Ladningen var losset. En Del Cement var beskadiget, men vi fik fuld Fragt af Ladningen. Der blev losset mod Bankgaranti; Konossement ankom noget efter, at vi var udlosset. Skibet kom derefter paa Slip, og det viste sig, at Lækagen strammede fra Stødene, al Kalfatring udenbords blev dog gennemgaaet.

Veritas Agenten, fhv. Marinecaptajn Trolle, opdagede, da han besøgte Skibet paa Bedding, at to Planker var noget skamfilet (en Erindring fra den ujævne Kaj i Livorno), han forlangte dem udtaget og erstattet med nye. Jeg nægtede at efterkomme hans Krav, og Slipmesteren erklærede, at han ikke kunde skaffe passende Materiale, saa vi slap; men Captajn Trolle gav en meget misvisende Rapport til Hovedkontoret. Da vi senere fik udbedret Skaden i Troense, udtalte daværende Veritas Agent, Skibsbygmester H. P. Petersen, og Skibsbygmester Jacobsen samt min Reder, som ogsaa var fhv. Skibsbygmester – alle kendt for samvittighedsfuldt og godt Arbejde – at de beskadigede Planker var lige saa gode som nyindsatte, og de blev ikke forlangt fjernede; men hvis jeg ønskede den Skønhedsfejl fjernet, saa maatte jeg gerne faa det.

Afsejlede 9. Juni til Archangelsk, lastede 130 Stander à 65/- for Totnes. Antog fuldt Stuvergang i Haab om ved hurtig Lastning og

59. Spansk by ved Gibraltarstrædet.

60. Dyb nær indsejlingen ved Hals.

61. En ø ud for Islands sydvestkyst.

62. Islands sydvestligste pynt.

Uddrag af Regnskabet

for

Aktieselskabet 3^m Skonnert „YRSA“

for Aaret 1913.

	Kr.	Ore
Indtægt:		
Overført fra forrige Aar	Kr. 20,52	
Herfra Antegnelse til Regnskabet 1912	20,00	
Kaptajnen kontant om Bord	670	50
Opsejlet Bruttofragt	31,266	68
Svendborg Søassurances Erstatning for Havariet ved Reykjavik	1,213	68
Pr. Retur fra Ulykkesforsikringen	12	93
Indvunden Renter af Beholdning	42	04
Indtægt Kr.....	33,206	35
Udgift:		
Skibsudgifter (Havne-, og Dokafgift, Toldbodudgifter, Lodspenge, Arbejdspenge, Fyrafgift, Stuvning og Klarering)	5,016	61
Befragtningsprovision	994	00
Bugsering	809	89
Nye Sejl og Reparationer	807	04
Tougværk	449	49
Tømmerarbejde, inclusive Havariet ved Reykjavik	1,500	04
Vedligeholdelse af Inventar, Tjære, Maling og Fernis	1,087	74
Assurancepræmie	1,161	25
Mandskabs Hyre og Forhyring	5,146	44
Proviant (pr. Mand pr. Dag 106 Øre)	2,689	22
Kaptajnens Kaplak af Brutto- og Nettofragt	1,919	84
Fordelt til Aktionærerne 75 Kr. pr. Aktie	9,000	00
Henlagt til Reservefond	500	00
Forskellige Udgifter	144	70
At overføre til næste Aar	1,980	09
Udgift Kr.....	33,206	35

Skibet har fra 16. November 1912 til 24. December 1913 opsejlet pr. Md. 2490 Kr. og med 6 Baliaster og 6 Læddinger anløbet 12 Pladser: *Marlais, Farvey, Livorno, Trapani, Göteborg, Aalborg, Reykjavik, Arkhangel, Tothess, Frederikshavn, St. Brieuc, Boston og Kerteminde.*

Ordinær Generalforsamling afholdes,
den 28 Januar Kl. 2^{1/2} Eftermiddag hos Gæstgiver
Chr. Petersen, Torvet, Svendborg.

Troense i Januar 1914.

R. U. Møller.

Det trykte regnskab for Yrsa i 1913 var typisk for tiden før Første Verdenskrig. Det fungerer samtidig som indkaldelse til generalforsamling i rederiet, og det orienterede aktionærerne om fartøjets fart det forgangne år. (»Fra Sejl til Diesel« IV 1953).

god Rejse at naa til Totnes til et bestemt Spring.⁶³ Naaede netop at faa losset Dækslasten i Dartmouth og slæbtes til Totnes paa Dagen for beregnede Spring.

Afsejlede den 15. Juli fra Archangelsk og den 31. August fra Totnes i Ballast til Frederikshavn; lastede dér 130 Stander à 66 Francs for St. Brieu; afsejlede fra Frederikshavn 10. Oktober og fra St. Brieu 20. November til Boston,⁶⁴ lastede dér 371.000 Kg Kul à 8 £ 10/- for Kerteminde. Afsejlede fra Boston 9. December og fra Kerteminde 22. December.

Afmønstrede i Svendborg 24. December og oplagde ved Troense, hvor ovennævnte Reparation blev foretaget.

1914

Anløb: Bungenäs, (Sundsvall), Ørnskjöldsvik, Concarneau, Fowey, Odense, (Sävenäs), København.

Den 23. Februar afsejledes fra Troense bestemt for Islast fra Christianiafjord. Vinden var Østlig, og om Formiddagen ansaa Lodsens det for ugørligt at krydse ud fra Pilekrogen. Efter Middag besluttede man at gøre et Forsøg. Ved en Forøgelse af Arbejdskraften (hidført ved at en Del af min Familie og Bekendte meldte sig frivilligt) lykkedes det. Men vi var da ogsaa saa stor Besætning, at Anker, som blev brugt et Par Gange, kunde lettes, samtidig med at Forsejlet hejstes, og Ræerne brasedes efter Behov.

Klokken 4 Eftermiddag passeredes Thurø Rev, Vind frisk Østlig, fuld Sejlføring. Inden vi passerede Knudshoved, havde vi tæt Taage. Jeg saa dog Broen,⁶⁵ som vi passerede tæt om, og satte Kurs gennem Storebælt, som skulde bære fri af Romsø og Refsnæs. Da Taagen var lige tæt Klokken 7.30, besluttede jeg at bjerge de lette Sejl, vende Sydover og søge op under Sjælland, eventuelt ankre der, om Taagen vedblev. Vi bemærkede en Dampers Topplanterne tæt Vest for os.

En Mand var paa Vej ind fra Jageren, jeg varskoede: »Klar til Vending!«, og i det samme tørnede vi en Sten. Roret lagdes ned, men uden at have nogen Virkning. Skibet vedblev at arbejde sig frem paa samme Kurs og hugge voldsomt mod Sandbund og Sten. Lod hurtigt alle Sejl løbe ned, førte to gange Varp agterud, men hev Ankret til os uden at faa Hold. Klokken var 8, da vi grundstødte. Da intet kunde udrettes før Daggry, lod jeg Mandskabet gaa til Køjs og tog selv Vagt – en lang og kedelig Nat blev det.

Da det lysnede om Morgenen, saa man, at det var paa Asnæs Rev, vi var grundstødt. Sendte en Mand i Land til en nærliggende Gaard og bad Beboerne foranledige Meddelelse sendt til Svendborg Sø Assurance og Svitizers Bjergningsselskab om *Yrsa's* Stilling. Satte Storbaad ud for at føre et sværere Anker med Fortøjningskæde i Forhaanden ud som Varp. Men inden vi var færdig med Forberedelserne, kom en Fiskerbaad langs Siden, de fortalte, at de hørte til

63. Særlig højt højvande.

64. Frederikshavn er en by i det sydøstlige Finland ved Finske Bugt; St. Brieu en fransk havneby på Bretagnes nordkyst; Boston en øst-engelsk havn.

65. Grund i Store Bælt nord-vest for Langelands nordspids.

Bjergelavet, og nu skulde de hente Svitzers *Helsingør*, som laa i Kalundborg Havn.

Klokken ca. 3 Eftermiddag kom *Helsingør* og ankrede Syd for Revet. Captajnen kom om Bord og fik underskreven Bjergningskontrakt, som lød paa mindelig Overenskomst, hvad al Tid anvendtes overfor Svendborg Sø Assurance. En Staalwire førtes fra *Helsingør* ind til os igennem Bagbords Ankerklyds med en Tørn om Ankerspil og Tampen fast om Fokkemasten. En Styrmand blev om Bord hos os for eventuel Signalering. Der blev heven ind paa Wiren om Bord i *Helsingør*, og *Yrsa* gled saa hurtig af Grunden, at vi ikke naaede at faa et udestaaende Varp med os, men maatte stikke det fra os forsynet med Bøje. Varpet blev senere bjerget af Bjergelavet og eftersendt til Svendborg. *Yrsa* blev bugseret ind paa Kalundborg Red, hvor den næste Dag blev Dykkerundersøgt. Ifølge Rapporten havde den stor Bundskade, bl.a. var Kølen paa Steder skamfilet helt op til Spundingen.

Bjergelavet fortalte, at da de foregaaende Aften var til Fest, hvor ogsaa Mægleren var tilstede, sagde han: »Jeg har glemt at underrette Jer om, at en Skonnert er grundstødt og staar paa Asnæs Rev, jeg fik Melding herom i Formiddags.« »Nej«, lød Svaret, »den ligger her paa Reden.«

Captajnen paa *Helsingør* viste sig at være en gammel Skibskammerat, vi havde sejlet sammen paa *Luna*, da jeg var ude paa min første Rejse. Han mente, at han kom til at bugsere os til Svendborg; jeg paastod, at det kunde vi da nok klare selv. Svendborg Sø Assurance, som jeg havde en Telefonsamtale med, fandt, at Prisen for Bugsering til Svendborg var meget rimelig. Jeg maatte ikke afslaa Tilbudet, hvis jeg ikke var fuldstændig sikker paa at kunde sejle ved egen Hjælp, men overlod til mig at tage Bestemmelse.

»Hvad blev det til, skal vi saa slæbe Jer?«

»Nej, vi klarer det nok.«

»Det er forresten dumt. Du mangler en hel Del af Kølen og vil faa mere Afdrift, end du regner med, og selv om vi al Tid staar til Tjeneste, saa vil jeg nødig hente dig en Gang til paa denne Rejse. Du har maaske ikke noget imod at hænge paa ud af Fjorden, saa skal jeg give dig en god Højde, inden vi slipper dig Syd for Asnæs?«

Jeg takkede for Tilbudet og fik en god Højde, vi naaede lige at klare os til Luvart af Romsø. Ankom til Svendborg 26. Februar om Formiddagen. Da vi var bleven fortøjet ved Duc d. Alber ved Holmen, saa jeg, at Skibsreder Møller var paa Kajen ved Bysiden. »Lad nu mig faa Jollen, saa at jeg kan komme i Land og faa den Omgang, mens den er varm.«

Traf Møller paa Mægler Jensens Kontor, Mægleren var Forretningsfører for Svendborg Søassurance. Det første, jeg hørte fra Møller, var: »Det var en skidt Historie. Der skal jo være en Del Bundskade, og det vil jo tage nogen Tid at faa repareret. Inden De

B



BJERGNINGS-KONTRAKT.

NO CURE NO PAY.

Imellem Kaptajn C. L. Loreyus førende Segl-
 Skibet Yrsa af Svendborg,
 som paa Rejse fra Svendborg til Kristiania
 med en Ladning Ballast er kommet paa Grund
paa Asnæs, og „Em. Z. Svitzer's
 Bjergnings-Entreprise“ er der Dags Dato afsluttet følgende Kontrakt:

Det overdrages Entreprisen at bjerge Skib og Ladning og føre samme
 til Kallundborg Red imod at der herfor
 betales en Bjergeløn af seu fastsatte ved

mindelig Overenskomst
 Bjergelønnen er fortjent, naar Skibet er bragt til Kallundborg Red

Hvis noget af Ladningen losses i Lægtene, bringes disse — saafremt Skibet
 strax skal fortsætte Rejsen — langs Siden af Skibet. Skal dette først reparere, eller skal
 Rejsen af andre Aarsager ikke strax fortsættes, bringes Lægtene langs Bolværk, og i
 begge Tilfælde foregaar Losning for det Bjergedes Regning.

For de af Entreprisens Skibe eller Lægtene, der opholdes udover to løbende
 Dage regnet fra Ankomsten til den Havn eller Rod, hvor Losningen af Lægtene skal
 foregaa, bliver der, uafhængigt af Bjergelønnen, at betale en daglig Overliggedags-Godt-
 gørelse.

*Den smukt udformede bjergnings-
 kontrakt indgaaet med Svitzer efter
 Yrsas grundstødning ved Asnæs
 i 1914. Bjergningsselskabet arbej-
 dede under devisen »No cure no
 pay«. (Søfartsarkivet på Svend-
 borg og Omegns Museum).*

er færdig, vil Østersøen nok være aaben. Synes De saa ikke, at det
 er bedre at faa Isfragten annulleret og se at faa Østersøfragt i Ste-
 det?» Det ansaa jeg ogsaa for det bedste og undrede mig over, at der
 ikke var Spor af Kritik, men var glad for Udeladelsen.

Vel kunde jeg have fremført til mit Forsvar, at den udsatte Kurs
 var den rette, at den var styret, at jeg selv havde været paa Dæk hele
 Tiden og nøje kontrolleret Kursen, og at Afdrift til Luvart ikke kun-



de forekomme, men nok en ukendt Strømsætning. Det kunde simpelthen have været mødt med: »Hvorfor ankrede De ikke f.Eks. ved Slipshavn?»⁶⁶

For mit eget Vedkommende var Taage en Ubehagelighed, som maatte tages, naar den indtraf, men at gaa til Ankers paa Grund af Taage og endda med en god Vind plejede jeg ikke at gøre. Jeg havde en Rejse krydset fra Hirtshals til Romsø i tæt Taage og slap godt fra det – blev aldrig klogere i den Henseende. Jeg tror nok, at R. V. Møller har ræsonneret saaledes, at naar der skulde sejles, saa skulde der ikke ankres, fordi der kom en Smule Modgang og Ubehagelighed, undtagen naar det var noget nær en Nødvendighed. Og ved Sejlads er der ofte et Risikomoment; det er derfor, man forsikrer Skibene.

Skibsbygmester Anders Jensen Senior fik overdraget Reparationen og udførte den paa Rekordtid. Axelsens Flydedok blev benyttet. Flere Planker var skamfilet meget paa Steder indenfor Kalfatringen, men tætnet af Tangstraa; Skibet var tæt hele Tiden. Et Par Steder blev der slaaet igennem Plankerne med Ryggen af en Økse. Der blev indsat 24 Alen ny Køl og lagt Straakøl under hele Køllængden, saa at Skibet herefter fik 3 Tommer større Dybgaende. 5 Planker om Styrbord og 3 om Bagbord forude blev fornyet.

Carl Axelsens flydedok var bygget i Kiel og kom til Svendborg i 1904. Deri kunne dokkes fartøjer på op til 3.000 tons. Det var provinsens første flydedok, bortset fra den i Sankt Thomas i Dansk Vestindien. (Svendborg Lokalhistoriske Arkiv).

66. Naturhavn på østsiden af Nyborg Fjord.

67. Svensk tømmerudskibningsplads højt oppe i Botaniske Bugt, omtrent 100 km nord for Sundsvall.

68. Forstad til Sundsvall.

69. Fransk havn på sydkysten af Bretagne.

Den 31. Marts afsejledes atter fra Svendborg for Bungenäs paa Gotland, hvor der lastedes $3\frac{1}{2}$ Tons Kalksten à Kroner 3,25 for Ørnskøldsvik.⁶⁷ Afsejlede 11. April fra Bungenäs.

Syd for Ørnskøldsvik mødtes tæt Drivis hen mod Aften. Holdt gaaende udenfor Isen Natten igennem, løb ind i den og igennem den næste Dag. Vi havde meget besværlig Sejlads, sad fast flere Gange, og det tog det meste af Dagen for at komme ind under Kysten i aabent Vand. Saa kulede det op til rebede sejl, aftog mod Morgen.

Da vi satte Lodsflag, kom Lodserne ud i en Pram, som de havde slæbt over Isen. De fortalte, at det vilde tage nogen Tid, før Ørnskøldsvik kunde besejles, foreløbig var Farvandet belagt af Fastis. Vi løb saa til Sundsvall, hvor vi sejlede saa langt, vi kunde komme: til Kubikenborg,⁶⁸ hvor vi ankom 4 Dage før den første Damp.

Styrmanden fik Lungebetændelse og blev sendt til Hospitalet. Da Lægerne antog, at der vilde gaa en meget lang Tid, før han blev tjenestedygtig igen, afmønstrede jeg ham og telegraferede til min Broder, Victor, som havde afsluttet sin Navigationsuddannelse, mens vi havde været paa Rejsen. Han kom om Bord i Sundsvall.

Efter Losning i Ørnskøldsvik lastedes 139 Stander à 58 Francs for Concarneau,⁶⁹ og vi afsejlede 16. Maj. Til Ankers ved København 26. Maj. Afsejlede fra Concarneau 19. Juni for Fowey.

Nu havde jeg igen en god Styrmand, som kunde og vilde bestil-

*Den svenske tømmerskibnings-
havn i Ørnskøldsvik i 1901.
(Kongelige Bibliotek).*



ÖRNSKÖLDSVIK · HAMNEN.

26. 3. 01. G. E. H. H. H.
Hörsen Harsen

le noget, og som ogsaa kunde faa Mandskabet dertil. Mandskabet var ej heller daarligt, navnlig Matros Karl Riise fra Riisodden var et godt Exempel til Efterfølgelse.

I det lange Ophold, som var en Regel i Fowey, fik vi pudset Skibet meget op. Lastede 363 Tons Clay for Odense, Fragt 8/ 6 d., afsejlede den 6. Juli. Paa Rejsen tillod Vejret, at vi kunde fortsætte Oppudsningen, saa da vi ankom til Odense, var *Yrsa* nymalet udenbords og indenbords, alle Rundholter nyskrabet, Rigning lapsalvet, Dæk tjæret – vi havde gaaet det hele igennem. Den blev da ogsaa antaget for at være et splinternyt Skib og var dog 12 Aar gammel.

Nu trak det op til Tordennevej paa den politiske Himmel. Ouverturen til den store Verdenskrig var i fuld Gang, men min Reder mente ikke, at det vilde udarte til Krig, at Krig var der ingen Nation, der havde Raad til. Paa en Vis havde han vel Ret, men Krig blev det endda.

Vi var bleven sluttet for Trælast fra Furnøgrund til Scarborough⁷⁰ og havde faaet Ballast, Proviant og et Par ny Mand. Jeg ringede Rederen op og meddelte, at vi var sejlklar. »Sejl De bare. Krig er jo kommen, men da Danmark og Sverige er neutrale, og England ikke er Krigsdeltager, skulde der jo intet være i Vejen.«

Den 3. August afsejlede vi. Sejlede Odense Kanal og Fjord ud uden Brug af Bugserhjælp, det samme havde vi gjort for indgaaende – et meget sjældent Tilfælde sagde Lodsens.

I Odense havde verseret de vildeste Rygter: Tilstedeværelse af en engelsk Flaade ved Anholt, en tysk Flaade Syd i Storebælt, Søslag ved Ålandsøerne o.s.v. Intet heraf var rigtigt.

Vi sejlede ad Storebælt, Smaalandsøerne og Grønsund. Ankrede for Natten paa Stubbekøbing Red, lettede og fortsatte Klokken 3 Formiddag. Klokken 8 Formiddag telegraferede Rederen til Grønsund Lodseri og bad om at stoppe *Yrsa*, men da var vi udenfor Præjehold. Fik god Vind hele Vejen. Hvis vi havde faaet Modvind, havde jeg søgt Havn for Orientering, da jeg havde en Følelse af, at der var noget galt, naar hver eneste Damper, vi mødte var i Ballast. Udenfor Furnøgrund fik vi Stille og begyndte at losse Ballast, men blev saa hjulpen i Havn af en Tordenbyge – og nu erfarede jeg, at England var bleven Krigsdeltager.

Fik næste Formiddag Telegram fra Rederen om at beholde Ballasten. Et senere Telegram samme Dag beordrede os til Sävenäs, hvortil vi ankom under Bugsering om Aftenen. Lastede 135 Stander à 23 Kroner for København. Afsejlede den 31. August fra Sävenäs, den 20. September fra København. Afmønstrede i Svendborg 23. September. *Yrsa* oplagdes i Pilekrogen.

70. Furnøgrund ligger i Nordsverige; Scarborough i det nordøstlige England.

12 · Mellemspil i ØK's Motorskonnert *Samsø* 1914

Ved Hjemkomsten erfarede jeg, at Forstander A. Tuxen, Svendborg Navigationsskole, havde søgt mig angaaende en Stilling som Fører af Østasiatisk Kompagnis Nybygning i Frederikshavn, en firemastet Motorskonnert *Samsø*. Der ønskedes en Fører, som var kendt med Tropefart.

Efter at have talt med min Reder og med A. Tuxen og faaet gode Anbefalinger fra begge rejste jeg til København og fik Foretræde hos Direktør Schmiegelow,¹ som oplyste paa min Forespørgsel, at *Samsø* skulde anvendes i Fart mellem de Vestindiske Øer uden Udsigt til at komme hjem. Da jeg sagde, at af Hensyn til min Familie var jeg ikke interesseret, tilbød han mig 1. Styrmands Hyre i en af Kompagniets Dampere. Det tog lige i Øjeblikket Vejret fra mig. Men da jeg kom til mig selv igen, svarede jeg, at jeg vilde foretrække, at komme ind som 2. Styrmand, indtil jeg var fortrolig med Styrmandspligterne der i Kompagniet saavel som med de Ladninger, Damperne førte. Direktøren fandt det meget fornuftigt og mente, at jeg allerede om Foraaret vilde være 1. Styrmand.

»Hvor hurtig kan De rejse?«

»Omgaende, Hr. Direktør.«

»Godt. Rejs De nu hjem, saa skal De snart høre fra os.« 4 Dage efter min Hjemkomst modtog jeg Ordre om at rejse til Frederikshavn, paase Fuldførelsen af *Samsø*, prøvesejle den herhjemme, sejle den til Vestindien. Og om jeg kunde anbefale Styrmanden, skulde han overtage Førerpladsen – »og De paa Tilbagereisen med en af Kompagniets Dampere sætter Dem ind i 1. Styrmands Pligter.«

Samsø var omtrent færdig, da jeg kom til Frederikshavn. Den var slettrigget med høje Master og Stænger, havde Bolinder Hovedmotor med Vandindsprøjtning, ca. 180 H. K. tror jeg; 500 Tons D. W., klipperbygget med rund Hæk, Halvdæk med Halvruf, Overbygning midtskibs, hvori var indrettet Kamre for Motorpasser og Kok, Proviantrum, Messe for Mandskab, Toiletter for Mandskab, Sejlkøje, Kabys og Rum for Dæksmotoren. Ovenpaa Overbygningen var anbragt to Baade i Klamper, Davitter til hver af dem. Der var tre Luger og tre Dæksspil, hvoraf det forreste ved Kabeltræk kunde sættes i Forbindelse med Patentankerspillet. Under Agterlugen var Bundtank til Brændselolie, men der fandtes ikke andre Ballasttanke. Skibets Amning tomt var 4 Fod forude, 8½ Fod agter.

I Halvruffet var en stor Salon, Førerens Sovekahyt, Styrmandskammer, Passagerkammer, Proviantrum, Badeværelse med W. C.,

¹ Christian Schmiegelow, leder af ØK's skibsfartsafdeling.

altsammen rummeligt og pænt udstyret. Forude var der til Gengæld saare enkelt indrettet: Køjer af Jern paa faste Jernstøtter, saa at Køjerne kunde let fjernes, naar en Hovedrengøring var paakrævet. Besætningen var beregnet til 8 Mand, nemlig Fører, Styrmand, Motorpasser, Kok og 4 Dæksfolk.

Skibet præsenterede sig smukt, naar det laa i Havn, og tiltrak sig en Del Opmærksomhed, hvor vi kom hen; men i Søen var det ikke helt saa godt, som det burde have været. Prøvetur afholdtes i Læsø Rende, og saa sejlede vi en Morgen mod København, hvor Inventar og Proviant skulde tages om Bord. Direktør Mygind, Frederikshavns Skibsværft, Bogholderen fra Værftet og Bolinders Montør tog Rejsen med – sidstnævnte for at sætte vor Motorpasser ind i Maskinens Betjening.

Ved Afsejlingen fra Frederikshavn med Østlig Vind sattes fulde Sejl og fuld Kraft paa Motoren. Men det viste sig hurtigt, da vi var passeret Læsø Rende og fik lidt Søgang, at Skibet paa Grund af sit ringe Dybgaaende forude vilde falde af, saa at Kursen ikke kunde holdes. Vi maatte derfor bjerge alle Forsejl, og da vi kom til Bidevindsejlads, maatte ogsaa Gaffeltopsejlene ned, de var løse og stod ikke med Bomsejlene, de gav ogsaa for meget Afdrift.

Fra Lysegrunden havde vi Sydøstlig Kuling, krydsede hele Natten og var om Morgenen under Sjælland Vest for Gilleleje Flak, vel nærmere Issefjord. Løb meget tæt mod Kysten, firedes Bomsejlene og forsøgte at styre langs Kysten for Motoren alene, men kunde ikke komme Vinden nærmere end 6 Streger. Holdt af for Issefjord, ankrede paa Hundested Red, meddelte pr. Telefon Kompagniet, hvor vi var og Grunden dertil. Direktør Mygind og Bogholderen rejste videre over Land. Vi afsejlede næste Morgen og kom i Løbet af Eftermiddagen til Frihavnen.

Her laa vi i et Par Dage, uden at der skete noget. Der var Tid nok, sagde Skibsinspektøren, men 2. Dags Aften blev jeg kaldt op i Ø.K.s Frihavnskontor. Nu var vi sluttet for en Ladning Cement fra Klagshamn² til Göteborg, Proviant og Inventar skulde rekvireres, og det skulde være straks. Næste Dag kom alt om Bord i skønneste Orden, Kompagniet var selv Leverandør.

Vi havde for hidtil været paa Kostpenge, og jeg var om Aftenen gaaet i Land for at spise paa Restauration i Frihavnen. Da jeg kom tilbage, laa der et Brev, hvori jeg blev gjort bekendt med, at *Samsø* var et Sejlskib med Hjælpemotor og ikke et Motorskib med Hjælpesejl. Naar det ikke var nødvendigt, skulde Motoren ikke bruges; men om det kunde gavne noget, kunde den tilsættes, maaske kunde $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{2}$ Dag være tilstrækkeligt.

Der skulde holdes en nøjagtig Tally med Ladningerne, og jeg opfordredes til at forsøge Løsning og Lastning med eget Mandskab, maaske med en à to Mand til Hjælp, eventuelt overlade hele Arbejdet til Stevedor. Ja, der var mere i samme Dur, det hele egentlig

² Ladeplads lidt syd for Malmö.



Den firemastede slettopskonnert Samsø var bygget af stål og forsynet med hjælpemotor. Under Første Verdenskrig blev fartøjet kapret af en bevæbnet tysk trawler i Kattegat. Senere blev det solgt til Finland. (Handels- og Søfartsmuseet).

noget forfærdeligt Vrøvl. Men jeg røg op paa Kogepunktet med det samme, og om Kontoret ikke havde været lukket, havde jeg gaaet derhen med det samme og bedt om at blive afløst og vilde have tilraadet, at de medgav Afløseren en Barnepige; nu maatte jeg nøjes med nogle mindre parlamentariske Udgydelser.

»Hvad er der dog i Vejen?« spurgte en Bekendt, som var fulgt med om Bord for at bese Skibet.

»Læs selv.«

»Det er jo da meget fint. De giver dig jo fuldstændig fri Hænder.«

»Saa misforstaar du det hele. I det Brev staar at læse imellem Linierne, at Kompagniet forbeholder sig Ret til enhver Slags Kritik af, hvad jeg saa end laver. Handler jeg efter den ene Retningslinie, har de jo foreskrevet en anden, som skulde have været anvendt netop i det Tilfælde. Jeg har hørt ikke saa lidt om Tjenesten i Ø.K., siden jeg kom i Kompagniets Tjeneste. Jeg tror ikke, men véd, at det skal forstaas saaledes. Vi har tre Luger og tre Spil, og det er en Forudsætning, at der skal arbejdes alle tre Steder samtidig. En Tallymand, en Lugemand og en Spilmand hver Sted giver 9 Mand paa Dækket – og vi er 8, Kok og Skipper iberegnet. Mon de er tossede, eller tror de, at jeg er det?«

Jeg havde fra troværdigt Hold hørt om Tonen og Arbejdsmetoderne i Ø.K. Det havde faaet mig til at anstille Sammenligning med, hvordan jeg havde haft det i *Yrsa*. Jeg havde ogsaa haft en mindre

Kontrovers med Skibsinspektøren, hvor han kom til Kort i sin Paastand.

Tidligere paa Dagen havde jeg af Inspektøren faaet Ordre til ikke at afsejle næste Dag (Søndag) før Klokken 10, da Etatsraaden³ muligvis vilde se Skibet, før det sejlede. Om Morgenen havde vi sat et Flag paa hver Top, saa kom Skibsinspektøren:

»Hvad Fanden flager De for?«

»Jeg ventede Besøg.«

»Han kommer ikke, hal de Flag ned.«

»Nej, de kommer ikke ned, før vi er ude af Havnen, nu da de er hejst.«

»Naa, ja ja da, men De skal kun hejse Nationalflag og Kontorflag som al Tid, naar De er i Havn. De kan godt sejle nu.«

Vi var udenfor Klagshamn med Lodsflag i Top Klokken 3 Eftermiddag og gav flere Gange Signal med Fløjten. Da vi efter $\frac{3}{4}$ Times Forløb endnu ikke saa noget til Lodsen, løb vi ind i Havnen og manøvrerede mod en ledig Kajplads. Da kom en Toldembedsmand løbende og vinkede os hen mod en anden Plads. Jeg slog Bak, og saa faldt Forskibet af for Vinden, saa at det pegede imod Sydhavnen, hvor Vanddybden var for ringe, lod Ankret falde, og endelig kom Lodsen. Han havde siddet i en Bondegaard og pokuleret⁴ – han var meddelt om Lørdagen om *Samsøs* Komme. Under Forhaling til Lastekaj blev Skibet hængende paa en stor Sten med Slingrekølen; efter nogen Besvær kom vi paa Plads. Jeg bemærkede paa Lods-sedlen, at kun Havnelodsning var foretaget.

Mandag Morgen undersøgte jeg Bunden indvendig, hvor Skibet havde hvilet paa Stenen, fandt Cementen ubrudt, gav Meddelelse til Ø.K. om indtrufne og bad om Tilladelse til at laste.

»Kan De faa Sedygtighedsattest, kan De laste. Hvorledes har De arrangeret med Stuvning?«

»Antaget Fabrikkens Folk dertil.«

»Hvad koster det? Kunde De ikke have udført det Arbejde med eget Mandskab?«

»Sagtens, men ikke paa den Tid, vi har dertil.«

»Hvad bestiller da Deres Mandskab?«

»Hvad behager?« men saa blev Forbindelsen afbrudt. Mon jeg skulde have hørt forkert?

Da jeg kom om Bord efter Telefonsamtalen, var der Besøg af Lodslojntanten fra Malmø i Anledning af den afgivne Lodsseddel. Han var i Begyndelsen stram og streng i sin Tiltale, han foreholdt mig, at jeg havde at udfylde Lodssedlen paa sædvanlig Maade, og at jeg maatte afvente Lodsen udenfor Havnen.

»Lodssedlen er udfyldt rigtigt. Hvis jeg havde skreven, at vi var lodset fra Søen i Havn, som De forlanger, havde jeg skreven falsk, og det befatter jeg mig ikke med. Hvis De vil rette, saa bliver det Deres Sag. Hvor lang Tid skal man vente paa Lods? Timevis eller

3. H. N. Andersen, grundlægger af og direktør for ØK.

4. Drikke, svire.

Dagevis? Vor Ankomst hertil igaar var iøvrigt anmeldt i Lørdags. De kan jo klage til Rederiet, det er Østasiatisk Kompagni, København.« Saa blev der ikke mere om den Sag for mit Vedkommende.

Paa Rejsen til Göteborg viste det sig, at nu kunde vi ikke føre Agtersejl, uden at Skibet løb i Vinden. Motorpasser og Kok kunde ikke opholde sig i deres Kamre midtskibs, da der stod 3 Fod Vand derinde, som truede med at slaa op i Køjerne, naar Skibet slingrede.

I Göteborg mødte Ø.K.s Stevedor op og begyndte at give mig Ordre. Jeg svarede, at om han skulde modtage Ladningen paa Kajen, maatte han gerne gøre klar dertil, men om Bord var det mig, der gav Ordre. Han skulde vel losse Skibet, da han var Kompagniets Stevedor? »Men ikke min, jeg har arrangeret paa anden Maade.«

Der laa ogsaa Brev fra Kompagniet, hvori bl.a. paalagdes mig at drage størst mulig Nytte af *Samsøs* forholdsvis store Besætning. Jeg havde altsaa hørt rigtigt den Gang i Klagshamn.

Det var mig en særlig Fornøjelse, straks at besvare ovennævnte Skrivelse og love, at jeg nok skulde finde Udvej for at sysselsætte *Samsøs* Besætning, som fraregnet Motorpasser var nøjagtig af samme Størrelse som paa enhver tremastet Skonnert af 350 Tons Lastevne. Jeg afsluttede med at anmode om at faa sendt en Afløser, da jeg ikke agtede at forblive i Kompagniets Tjeneste længere end højst nødvendigt.

Samtidig skrev jeg til Skibsreder Møller og spurgte, om han havde noget imod, at jeg atter søgte om Førerpladsen paa *Yrsa*, hvis den endnu var ubesat. Møller svarede omgaaende, at da *Yrsa* ikke skulde ud at sejle foreløbig, havde han ikke anset det for paakrævet at foretage sig noget endnu, og hvis det var mit Ønske at genindtræde som Fører, var det ham en Glæde at meddele, at Pladsen stod aaben for mig.

Lørdag Aften Klokker 8 modtog jeg et Telegram fra Ø.K.: »Arrangér Udlosning Mandag. Brev følger.« Søndag Formiddag traf jeg Mægleren, Agent for Ø.K., paa Kontoret og spurgte om, hvor det Telegram var bleven opholdt, det var afsendt Fredag Formiddag. Han kunde ingen Oplysning give, men havde det i Telegrammet nævnt Brev, en Fartplan for næste Rejse. »De afgaar fra Göteborg Mandag Aften, ankommer til Nørre Sundby Tirsdag Morgen, laster Cement og er lastet Onsdag Aften, afsejler og ankommer til Göteborg Torsdag Morgen; dér losses De Ladningen til Kompagniets Damper *Transvaal*, som til den Tid vil være der.«

Mægleren lovede at sende en Mand Mandag ved Arbejdstidens Begyndelse for at arrangere Losning ved Kran. Mandag Formiddag Klokker 10 løb jeg paa denne Mand paa Mæglerkontorets Trappe.

»De skal sejle i Aften.«

»Saa faar vi 100 Tons Ballast.«

»Skal De have Ballast?«

»Det skulde ikke være nødvendigt, men i Aften vil der være 100 Tons af indgaaende Ladning om Bord.«

»De kan vel forstaa, at der skal losses først.«

»Jeg forstod, at vi skulde sejle i Aften, vi har nu 100 Tons inde og det øsregner – begge Forlangender kan ikke imødekommes. Hvor blev De forresten af i Morges? Skulde De ikke sørge for en Kran til os?«

»Jeg er paa Vej nu ...«

»Lad mig komme til at tale med Kompagniet.«

Gav Ø.K. Meddelelse om Forholdene. Der spurgtes om, hvornaar vi saa kunde blive udlosset, og jeg svarede, at det selvfølgelig var afhængig af, hvad Tid Regnen holdt op. Forespurgte, om jeg ikke havde misforstaaet, at der skulde holdes Søforklaring i Nørre Sundby angaaende noget beskadiget Cement. Fik Svar: »Nørre Sundby!«

Tirsdag Eftermiddag var vi udlosset. Ankom til Nørre Sundby Onsdag Formiddag og var lastet Torsdag Aften. Ved Ankomsten sagde jeg til Mægleren, at vi skulde have optaget en Søforklaring.

»Har De haft Kollision, Brand eller Grundstødning?«

»Nej, men vi havde noget beskadiget Cement i Ladningen til Göteborg.«

»Min gode Mand, det skulde De have haft Søforklaring paa i Göteborg, hvor Skib og Last skilles.«

»Det tror De, og jeg har ogsaa en Gang troet det.«

»Naa, det er efter Ordre fra Kompagniet? Ja, vist kan De faa Søforklaring.«

Ved Søforklaringen spurgte Dommeren om, hvorfor der ikke var aflagt Søforklaring i Göteborg. »Det havde jeg ikke Tid til.« Det Svar blev godkendt – det var jo Østasiatisk Kompagni.

Mægler Bach meddelte Torsdag Eftermiddag Kompagniet, at *Samsø* vilde være lastet Klokken 5, men da Ledefyrene over Hals Barre kun var tændt, mens Rutebaaden til København løb ud, maatte en særlig Tilladelse til for at følge efter den. Lods var en Betingelse. En halv Time senere havde vi telegrafisk Tilladelse. Ved Hals gav Lodsens Ordre til at ankre, jeg protesterede og viste ham Tilladelsen. »Naar jeg ingen Meddelelse har faaet, maa jeg ikke sejle Dem ud.«

Afsejlede Fredag Morgen, ankom losseklar Fredag Aften langs Siden af *Transvaal*, lossede ikke før Søndag. Samme Dag overtog Captajn Jensen, Thuro, *Samsø*; efter hans Anmodning fulgte jeg med til København. Var ca. 1 Maaned i Kompagniets Tjeneste.

Mange Aar senere (vistnok omkring 1940) udbad Ø.K.s Forhøringskontor sig nogle Oplysninger til Brug for et historisk Værk, bl.a. ønskedes Grunden til min Fratræden oplyst. Jeg svarede herpaa: »Som Aarsag til min Fratræden skal jeg meddele, at jeg hurtigt

fandt ud af, at Kompagniet ikke var i Stand til at tilbyde mig saa gode Arbejdsvilkaar eller saa selvstændig en Stilling, som jeg havde i et almindeligt Sejlskib, og jeg har aldrig haft Grund til at fortryde den Beslutning, jeg den Gang tog.«

13 · Fører af Skonnert *Yrsa* 1915-1916

1915

Anløb: Halmstad, Granton, Burntisland, Reykjavik, St. John, Bristol, Swansea, Oporto, Setubal, Ystad.

Den 11. Marts afsejlede vi fra Halmstad,¹ lastede 110 Stander Props² for Granton à 38/- 6 d. og afsejlede 25. Marts. I Burntisland³ lastedes 366 Tons Kul à 24/- for Reykjavik, afsejlede 20. Maj.

Da vi 1. Pinsedag befandt os Øst for Orkney Øerne ude af Sigte af disse, dukkede pludselig en tysk Undervandsbaad op langs Siden af os, løb agten om og, idet den passerede, præjede den os. Jeg, der var midtskibs, gik agterud og spurgte paa Engelsk om, hvad de ønskede – fik intet Svar. Dens Officerer betragtede os nogen Tid gennem Kikkerter, men vi blev ikke visiteret eller paa anden Maade forulempet af den. Da Undervandsbaaden havde ligget stille i 5 à 10 Minutter, satte den Kurs Sydover.

Kommen i Sigte af Orkney Øerne bemærkedes en Del armerede Trawlere, som Parvis sejlede Nordefter, en af dem ændrede kurs og kom op langs Siden af *Yrsa*. Captajnen rettede en hel Del Spørgsmaal til mig, og da han havde faaet fyldestgørende Svar, bemærkede han, idet han telegraferede »Fuld Kraft« til Maskinen, at der var Undervandsbaade i Farvandet, og at de (Trawlerne) havde været paa Jagt efter dem. »Ja, det ved jeg, vi mødte en i Formiddag.« Han rev hurtig Maskintelegrafens tilbage: »Hvor, hvornaar og hvor lang Tid siden?« – og saa alt hvad Maskinen kunde yde Østpaa.

Den 16. Juni var vi sejlklar i Reykjavik og afsejlede for St. John, Fundy Bugten.⁴ Fik til Begyndelse Regntykning, som gennem Sne gik over i tæt Taage. Sejlede i tre Uger i konstant Taaget Vejr, stadig Modvind men rolige Vejrforhold.

I Burntisland rømte 2 Mand fra os. Captajn Andreasen, S/S *H. A. Hansen*, fhv. Fører af *Norden*, tilbød uopfordret en Mand af sin Besætning, hvis der var en, som vilde tage med os; der var ingen der havde Lyst. Captajn Andreasen gik videre til Captajn Axel Jørgensen Tremasteren *Peter Bom*, der selv var lige saa beredvillig, han spurgte dog først 1. Styrmand, Peter Bom, som havde været Letmatros i *Hejmdal*, da jeg var Styrmand. To Mand meldte sig, og da Styrmanden erklærede, at de nok skulde klare det dem foruden, fik jeg disse to Mand. Efter vor Afsejling rømte en Mand fra *Peter Bom*, og den kom til Odense med én Dæksmand.

Som tidligere nævnt foregik Sejladsen fra Island til Canada i Taa-

ge. Det var derfor umuligt at faa astronomiske Observationer, og det var lang Tid at sejle paa Bestik alene; der var dog en Dag, vi mente at have ren Kiming, saa at vi fik en Meridianhøjde. Klokken 5 Eftermiddag kom atter tæt Taage.

Jeg havde Frivagt, men tørnede ud og forundrede mig over, at det var saa smult Vande. Styrmanden stod til Rors og opgav mig Kurs og Distance fra Middag til Klokken 4. Jeg havde netop faaet Kortet paa Bordet, da jeg hørte Styrmanden spørge sig selv: »Hvad mon det nu kan være?« Jeg løb hurtig paa Dæk og med »Ned med Roret!« til Styrmanden løb jeg forefter og kastede Gerter og Stødtallier los mens jeg fik Vagten til Forskøderne. Idet Skibet gik gennem Vinden, saa man Land forude i ca. 200 Meters Afstand, ganske tæt paa os laa et Skær – saa tæt, at jeg raabte til Styrmanden, om vi svang klar af det med Agterenden. Da vi havde brasat rundt, var Landet ude af Sigte igen, men vi havde faaet en god Stedbestemmelse, da Skæret var afsat i Søkortet. Der fortsattes med tæt Taage, indtil vi saa St. John Havn, saa klarede det pludselig op. Rorsmanden stod og spejdede til alle Sider, og da jeg spurgte, hvad han saa efter, svarede han: »Hvor kom vi igennem?«

Det var ikke underligt, at han spurgte saaledes, for tilsyneladende laa vi i en Indsø. Fundy Bugten lukkes nemlig af en Række Øer, og det Sund, som vi heldig var kommen igennem takket være de gode Taagesignaler, havde vi ved Kursændring ingen Mulighed, for at opdage.

Vi lastede 123 Stander D. B. B.¹ à 5 £ for Bristol⁶ og afsejlede den 4. August. Aftenen før Afsejlingen kom to af Mandskabet og bad om Landlov og Penge, hvad de ogsaa fik. »Du er ikke bange, tror du, at du ser de to Mand imorgen?« spurgte Captajn Rasmussen, *Daghy*. Det troede jeg – og fik Ret.

I Certepartiet fandtes følgende meningsløse, uheldige og urimelige Klausul: »Captajn to sign bills of lading according to surveyors returns.« Dette betød i Praxis, at man skulde tegne Konossement paa Stykketal, som det blev opgivet af Afladers Inspektør, selv om man har konstateret at have et mindre Antal om Bord. Der havde ikke fra vor Side været holdt Tally, da jeg ansaa det for upaakrævet og formaalsløst udover, at man fik at vide, at der var en Manko, og det, paastodes der, kunde man ialfald være sikker paa.

Vi havde god Vind og fint Vejr paa Rejsen. Men en Dag, da det var noget Regndis, paastod jeg, at Skibet var ved at faa Styrbords Slagside, og vilde have den rettet ved Vagtskifte. Vi læmpede lidt Dækslast Bagbord over, og under dette Arbejde, som jeg selv deltog i, var jeg saa »uheldig« at støde til en Planke, som faldt udenbords. Mandskabets Opmærksomhed henledtes herpaa, Journalen fik en Tilførsel herom, og saa kunde jeg ved at melde Protest (som der nu var Grundlag for) ved Ankomsten til Bristol frigøre Skib og

1. Svensk havneby i Halland.
2. Støttebjælker, især afstivere til brug i minegange.
3. Granton og Burntisland er skotske havne ved Firth of Forth.
4. Fundybugten skærer sig ind i Nordamerikas fastland og skiller Nova Scotia fra New Brunswick i det østligste Canada.
5. Deals, battens and boards (planker, lægter og brædder).
6. By i det vestlige England ved Bristol Channel.

Rederi for Erstatningsansvar for Manko. Oplagt Snyderi, mener De? Ja, unægtelig.

I Bristol blev jeg tvungen til at antage Havnearbejdere til Losning. Det kostede Rederiet 80 £, og saa varede Losningen længere, end om vi havde losset med eget Mandskab, endda havde Arbejderne Donkeyspil til Ophivning fra Lastrummet.

Modtageren af Ladningen betalte kun for 121 Stander; han hævdede, at det var, hvad han havde modtaget.

»Hvilke Kæltringer«, udbrød jeg, da Mægleren opgav dette Resultat til mig.

»De har jo mistet Dækslast.«

»Ja, en 8 Fods Planke, det var jeg nødt til for at fri mit Rederi for Erstatningskrav.«

»Det var den eneste Maade, De kunde sikre Rederiet paa, men saa bliver De ogsaa nødt til at godkende Opgørelsen.«

»Jeg ved det, og derfor siger jeg endnu en Gang »hvilke Kæltringer«, om de er paa den ene eller paa den anden Side af Atlanten, skal lades usagt.«

Afgik under Bugsering fra Bristol den 17. September paa Rejse mod Swansea.⁷ Jeg havde ønsket Bugsering helt til Swansea, men Bugsererselskabet vilde ikke slæbe længere end til Cardiff Red, hvor vi ankrede, indtil Flodstrømmen omtrent var forbi. Lettede, satte fuld Sejlføring og hjulpen af Ebbestrømmen og en svag Nordlig Vind gled vi langsomt efter Swansea; fik tæt Taage og mange Dampere. Jeg havde selv Vagt til Klokkeren 8 Formiddag.

Vort Taagehorn blev vel aldrig betjent saa præcis som her. Taagesignalet fra Nash Point Fyr⁸ blev afgivet hver 1½ Minut. Naar det havde lyd 2 Gange, havde vort været afgivet 3 Gange, altsaa et Stød hvert Minut som foreskrevet.

Den anden Vagt var purret og sad ved Frokosten, da vi pludselig hørte en Dampers Fløjte ret forude, gav et extra Stød i vort Taagehorn, og et Øjeblik efter dukkede Damperen op tæt ved vor Bagbord Bov. Jeg kaldte paa Styrmanden, at han skulde komme op, da vi blev paasejlet. Damperen stødte med sin Bagbord Bov ved vort Fokkerøst, gled saa fri langs Siden af os. *Yrsa* kastede sig ved Sammenstødet saa haardt Styrbord over, at Styrmandens Thekrus faldt ned af Bordet. Jeg fik læst Damperens Navn: *Fulton* af Bergen. Saa hørtes et Taagesignal omtrent under Klyverbommen, det var en Lodskutter, men den klarede vi os let fri af. Taagen lettede kort efter.

Det viste sig, da vi undersøgte Skaden, at to Skanseklædningsstøtter var flækket, Lønningen ligesaa og tillige noget Skanseklædning, alt ved Fokkerøstet. Dækket havde begivet sig noget i vid Udstrækning fra Kollisionsstedet, ligesom Beg i udenbords Naader i Nærheden var sprængt.

Da vi ankom til Swansea, var det Lørdag Eftermiddag. Intet kun-

7. Havneby i Sydwaales knap 100 km vest for Cardiff.

8. På den walisiske sydkyst.

de udrettes før om Mandagen. Jeg henvendte mig til det danske Viceconsulat, et stort Mæglerfirma, fik her oplyst at kun Generalconsulater var berettiget til at optage Søforklaring, og blev henvist til Notarius Publicus, Mr. Cox. Jeg afgav ogsaa en Forklaring under Eds Ansvar for Collector of Customs. Om Eftermiddagen mødte jeg hos Mr. Cox med de to Mand, som var paa min Vagt, og begærede en Søforklaring afholdt, agerede selv Tolk. Jeg blev underkastet et strengt Krydsforhør, hvorimod de to Mand blot blev spurgt, om de kunde bekræfte mine Udtalelser.

Om Aftenen fik jeg oplyst, at *Fulton* var lastet i Newport, og opnaaede at faa en Telefonsamtale med Captajnen. Han hævdede, at jeg var Skyld i Kollisionen, da vi havde ført fulde Sejl, og at vi ikke havde givet reglementeret Taagesignal. At jeg var af modsat Anskuelse, er en Selvfølge, jeg fik dog opgivet Navn paa Assurandørerne.

Kom i Tanke om, at det var tvivlsomt, om det kunde kaldes en Søforklaring, vi havde aflagt, og gik næste Dag til Mr. Cox med en Forespørgsel desangaaende. Han indrømmede, at han blot havde søgt at faa Sagen saa vidt belyst, at han kunde skønne, om det var en Sag, der for ham var værd at befatte sig med. Og han var kommen til det Resultat, at det var »a clear case«, han ventede nu bare paa Ordre fra Rederen til at begynde Sagen.

»Meget godt, Mr. Cox, men jeg skal have en Søforklaring, og det skal være i Dag. Det paabydes i dansk Søløv.«

»Jeg vil blæse dansk Søløv et Stykke.«

»Det kan De maaske, men jeg kan det ikke.«

»Det er unødvendigt. De har gjort alt, hvad der kan forlanges af Dem.«

Saa var det atter hen paa Consulatet, hvor de forsikrede mig, at Mr. Cox var en meget dygtig Jurist, og at jeg godt kunde stole paa hans Ord. Jeg bad da om at maatte laane Søloven eller Consulatinstruksen, slog op paa Paragrafferne, som omhandlede Søforklaring, og bad dem læse. Chefen kom til, han blev af Kontoristen gjort bekendt med, hvad det drejede sig om, og vendt mod mig spurgte han: »Hvem er Deres Mægler?« »Austin & Silcock. Mægler har jeg, men det er den danske Consuls Assistance, jeg søger. Kan jeg faa den eller ikke?« Saa forsvandt Chefen, men der blev dog givet Mr. Cox Besked om, at det var absolut en Nødvendighed med den Søforklaring.

Mødte en Time senere igen for Mr. Cox med de to Vagtkammerater, og denne Gang blev jeg taget i Ed som Tolk. Atter en grundig Afhøring baade af mig og af Mandskabet. Men disse var ved at sætte Mr. Cox graa Haar i Hovedet. Rorsmanden kunde vel huske, hvad Kurs han havde styret, men havde ikke mindste Anelse om, hvad Vinden havde været. Udkigsmanden vidste, at han havde været forude og givet Taagesignal, men kunde ikke give Forklaring

paa, hvorfor han ikke varskoede for Damperen, da han saa den. Han paastod, at han vidste, at det var hans Pligt, men kunde ikke finde ud af, hvorfor han havde forsømt den.

»Hvis jeg ikke var Tolk, saa kunde jeg godt fortælle ham det, men under disse Omstændigheder ...«

»Det er utænkeligt, at De ved det, naar han selv ikke ved det, men alligevel lad høre.«

»Han fik ikke Tid dertil, og han vidste, at jeg havde set den lige saa tidlig – ja, maaske før ham. Han hørte nemlig, at jeg tilraabte Styrmanden: »Kom op, vi bliver paasejlet.«

»Deres Folk er ikke meget intelligente, hvorledes skal det gaa os i en Retssal med slige Vidner?«

»Jeg har aldrig beskyldt dem for at være intelligente.«

Sagføreren hæftede sig særlig ved, at vi ikke var bleven prajet fra *Fulton* efter Kollisionen. »Det er, hvad han falder paa«, mente han.

Jeg lagde mindre Vægt herpaa, idet *Fulton* ankrede hurtigt og kunde let have ydet os Hjælp, om det havde været paakrævet. Større Betydning tillagde jeg et Brev, som jeg havde modtaget fra *Fultons* Captajn, hvori han oplyste, at han havde hørt vort Taagesignal 5 Minutter før Kollisionen, ganske vist paastod han, at vort Taagehorn maatte være defekt eller ikke betjent, og at vi havde haft for stor Fart.

Disse Paastande syntes jeg, at vi kunde afvise, da hele vor Besætning kunde bevidne, at Taagesignalet var afgivet reglementeret, Taagehornet kunde blive afprøvet, og Farten havde vi konstateret var under 3 Knob. Da Sagføreren hørte om dette Brev, paalagde han mig at passe godt paa det og endelig ikke korrespondere med Modparten uden at vise ham (Mr. Cox), hvad jeg skrev.

Vi fik saa besigtiget og vurderet Skaden. Modpartens Surveyor⁹ indgik paa, at en foreløbig Istandsættelse kunde foretages, og den egentlige Reparation udsættes indtil videre, mod at jeg ogsaa maatte gøre visse Indrømmelser. »Maa jeg saa se Deres Lanterner?« »Gerne, men det er uden Interesse for Sagen. Derimod vil jeg synes, at det kunde interessere at prøve vort Tagehorn, da der fra *Fultons* Side antydes, det maa være defekt.« Taagehornet blev bedømt ikke at kunde være bedre.

Lastede efter fuldført Reparation 351 Tons Kul à 20/- for Oportor¹⁰ og afsejlede den 1. Oktober. Da vi fik Lods udenfor Douro Barre, var Vejret særdeles fint og Søen rolig. Lodsen meddelte, at Bugserbaaden var undervejs med en Skonnert paa Slæb, men vi kunde da godt sejle hen mod Barren, saa fint som Vejret var. »Det betaler sig ikke for mig at tage Bugsering, og det gør det heller ikke for Dem.« »Naar jeg faar Drikkepenge, kan vi godt sejle ind i Dag.« Vi sejlede over Barren uden at mærke, at vi passerede den. Et Stykke op ad Floden maatte vi dog antage en mindre Bugserbaad, som var meget billig, det var nemlig Stille herinde. Der blev sat Ankre

for og agter og Trosser i Land fra begge Ender; der lossedes i Pramme.

Et Par Dage efter os kom tremastet Skonnert *Valborg* af Thurø. Endskønt det ogsaa var fint Vejr den Dag, maatte den have den store søgaaende Bugserbaad, og da de passerede Barren, fik *Valborg* en Sø over Agterenden, den gik over Styrehus og Mesanbom. *Valborg* førte Pertliner i Land som Fortøjning, de blev kappet omtrent hver Nat og de afkappede Stykker stjaalen, hvorimod vore Fortøjninger (Staalwire og Græstrosse) aabenbart var uden Interesse. En Newfoundlandssfarer, Skonnerten *Hamlet* af Marstal, kom ogsaa ind, mens vi laa i Oporto.

Da vi havde Ballasten inde og skulde sejle næste Dag, rømte to af Mandskabet om Natten. Vi var en Mand kort¹¹ i Forvejen og antog en Portugiser for »run« til Setubal.¹² Afsejlede den 26. Oktober om Aftenen.

Med Assistance af Lodsbaadens Mandskab fik vi lettet og sat Sejl, bugseredes ud til Søs af den store Bugserbaad. Vi fik et 15 Tommers Kabeltov ført om Bord og sat fast til Fokkemasten, der var saa lang Længde paa det, at kun det ene af Skibene var paa Barren ad Gangen. Hensigten hermed var, at det ene Skib al Tid skulde have Mulighed for at bevare Styreevnen.

Havde en frisk Nordlig Vind, ankom til Setubal om Eftermiddagen den 27. Oktober og fik en meget lang Lastetørn, da der var mange Skibe.

Det forsøgtes at faa Mandskabet kompletteret fra Lissabon uden Held. Men saa fik jeg en Dag Brev fra Captajn Nielsen, *Apollo*: han meddelte, at vore to Rømningsmænd var om Bord i *Hamlet*, som manglede to Mand, da den kom til Oporto. (Rømningsmændene havde inden Rømningen forhørt paa *Hamlet*, om de kunde komme der om Bord). *Hamlet* var afsejlet fra Oporto mod Setubal. Captajn Nielsen havde faaet Underretningen fra Captajn Rasmussen, *Dagny*. Naar den ikke var tilgaaet mig fra Rasmussen, var Grunden den, at han antog, at *Yrsa* forlængst var afsejlet.

Saa kom *Dagny* ind, og mens jeg var om Bord paa den ved Ankomsten, kom ogsaa *Hamlet*. Jeg hilste meget venligt paa Captajn Rasmussen, *Hamlet*, og sagde, at jeg havde længtes efter ham, fordi han kom med de to Mand, som løb fra os.

Næste Morgen roede han fra Skib til Skib og afæskede vore Kolleger deres Syn paa Spørgsmaalet, men enten han kom i Svendborg Skibe eller i Marstal Skibe, fik han samme Svar – at de to hørte til *Yrsas* Besætning. Og nogle Steder blev der tilføjet: »Vær du glad for, at Sørensen tager det saa roligt, som han gør.«

Modstræbende gav han til Slut efter. Jeg tilbød ham, at han maatte beholde den ene; det vilde han gerne, men saa vilde han have Lov til at vælge, og det mente jeg at have største Ret til. Jeg fik begge, og de slap billigt fra det: de fik deres efterladte Tøj og tilgodehavende

9. Synsmand.

10. Porto er en havneby i Nordportugal.

11. I undertal.

12. Havneby lidt syd for Lissabon.

Hyre minus Omkostninger ved Efterlysning og Forsøg paa at faa Stedfortrædere, hvilket for begge beløb sig til ca. 28 Kroner. De slap for Bøde og var i Grunden godt tilfreds, da de kom om Bord igen; de havde faaet nok af *Hamlet* sagde de til deres Kammerater. Den havde haft Modvind og Storm og 8 Dages Rejse.

Lastede Salt for Ystad,¹³ dér lastedes 3736 Hektoliter à 2,15 Kroner. Den 10. November blev Familien atter forøget med en Datter; hun fik Navnet Ingeborg.¹⁴ Afsejlede den 12. November.

I Ystad fandt jeg de mest drilagtige Havnearbejdere, som jeg har mødt. De gjorde sig megen Umage for at faa mest muligt snavset Salt ved at lade et tykt Lag blive liggende paa Garneringsbunden – snavset Salt bliver ikke modtaget af Købmanden. Jeg bad Styrmanden om at forsøge at faa anden Orden paa det og vidste, at Th. Gommesen nok kunde finde paa Udvej. Han fortalte saa Arbejderne, at jeg var meget tilfreds med, at der blev saa meget Fejesalt.

»Det faar han da ingen Fragt af.«

»Fragten er han da ligeglad med, for den skal Rederiet jo have, men Fejesaltet sælger han og putter Pengene i egen Lomme. Der har Forresten været en Garver om Bord, som skal have det altsammen.« Der blev intet Fejesalt. Dette var ikke den eneste Knap, at Gommesen drejede Arbejderne. Han var et Geni i den Retning.

Kokken begyndte ogsaa at blive irriterende, og da jeg en Dag langede ham en Lussing – noget som jeg yderst sjældent anvendte – forlangte han at komme til Consulen, og det gav jeg ham Tilladelse til. Consulen opsøgte mig omgaaende og sagde, at en af mit Mandskab havde været hos ham.

»Ja, det er Kokken.«

»Han siger, at han ikke er mønstret som Kok, og han vil afmønstres.«

»Han er mønstret som Ungmand, men har været Kok i længere Tid, og det har gaaet temmelig godt lige til de sidste Dage. Han skal nok blive afmønstret, naar vi kommer til Svendborg, men heller ikke tidligere.«

»Han siger ogsaa, at han har faaet Pisk.«

»En Lussing, ja. Men jeg forsikrer Consulen, at han har ikke faaet nær saa meget, som han kunde trænge til.«

»Det vil jeg gerne tro, Captajn. Jeg har jo selv med Arbejdere at gøre og ved, hvor vanskelig det er. Jeg foretager mig intet videre i denne Sag.«

Da Kokken erfarede, at Consulen havde talt med mig, var han tilfreds, og alt gik i gammelt Gænge igen. Den 21. December var vi udlosset, tog Ballast næste Dag, men afbrød midt paa Eftermiddagen, da Vinden kom Østlig, blev hurtig udklareret og bugseret til Søs. Havde 30-35 Tons Ballast inde.

Vinden slog snart om til Vestlig, men vi var dog ved Falsterbo næste Morgen. Den oprindelige Plan gik ud paa at sejle ad Grøn-

sund – den korteste Vej – men den opgav jeg, da vi fik Taage. Stod op i Sundet. Vinden trak sig gennem Nord om til Øst igen. Satte Flag for Minelods udenfor Minebæltet.¹³ Bugserbaaden *Sejrø* blev sendt ud for at slæbe os gennem Feltet, men kludrede med sin Manøvrering, saa at det varede længe, inden den fik Forbindelse med os. Da vi var gennem Minefeltet, kastedes Kabeltovet af fra Bugserbaaden uden foregaaende Varsel, og der laa vi med kun de tre Bomsejl oppe og lang Længde Kabeltov slæbende efter os! En Fremgangsmaade, som man kunde vente af en Plovkarl, men ikke af en erfaren Skibsfører. Naa, det ved jeg forresten heller ikke, om han var. Vi naaede dog at holde Styr, til Sejlene var sat, men saa kunde Mandskabet ikke hale Kabeltovet ind, blev der paastaaet. »Saa lad det hænge, til vi kommer hen paa Malmø Red, der kan vi ankre, mens I haler det ind, saa letter vi igen og fortsætter.« De kunde hale det ind uden Ankring.

Da vi var gennem Flinterenden, var Vinden Østlig. Det var min Frivagt, og efter at have givet Ordre til at purre mig, naar vi nærmede os Helsingør, gik jeg til Køjs. Ved Helsingør fremdeles Østlig Vind, pæn jævn Brise til fulde Sejl, overtrukken Luft. Da jeg kom op efter at have udsat Kursen klar af Lappegrunden¹⁴ og videre, tørnede en medgaaende tysk Marinedamper mod vor Bagbord Side midtskibs og knuste Sidelanterne og Lanternebræt. Den sagtnede sin Fart, og idet vi gled forbi den, blev en udsvungen Baad ukklar af vor Mesanrig, den ene Davittallieløber knækkede og Enden af Baaden faldt paa vort Kahytstag og slæbtes hen over det og Agterenden, til den var klar af os. Jeg præjede Damperen og spurgte om Navnet – fik intet Svar. Ved Eftersyn viste det sig, at der ingen anden Skade var sket end allerede nævnt. Agterlanternen brændte klart, og Bagbords Sidelanterne var nu slukket, men varm. I Skonnertgaffelgert hang Damperens Ankerdavit; den blev taget om Bord, og Skibssteder Møller fik den, da vi kom til Svendborg.

Jeg overtog Vagten ved Lappegrunden Fyrskib. Da Hesselø var passeret, blev jeg klar over, at vi vilde faa Sne, styrede op, saa at vi kunde tage Hesselø Fyr ret agter paa Kursen om Sjællands Rev, passerede dette med Kending af Schults Grund Fyrskib¹⁵ ved Midnat, og saa brød Snestormen løs som ud af en Sæk.

Med alle Mand paa Dæk bjergedes og rebedes Sejl, saa hurtigt det kunde lade sig gøre, indtil vi Klokken 2 kun førte torebet Storsejl, rebet Skonnertsejl, Stagfok og Forestagejl. Bestikket viste nu, at vi skulde staa paa Sejrø Fyr. Det gjorde vi ikke, ønskede ej heller at komme til det, derfor rundt i en Fart og lagde Nordefter. Klokken 4 var vi under Hjelm, hvor jeg igen tog Vagt. Satte lidt mere Sejl, og Klokken 7.30 var vi passeret Refsnæs. Forsøgte at krydse Kalundborg Fjord ind, men kunde ikke føre Sejl, saa at der kunde Stagvendes. Holdt Syd paa i Storebælt. »Hvad nu om vi ikke faar Minelods?« spurgte Styrmanden. »Saa maa vi tilbage til Kerteminde

13. Søkøbstad på Skånes sydkyst.

14. Denne sætning er fra IHLA 1131 side 105.

15. Ved Første Verdenskrigs udbrud i august 1914 udlagde Danmark minefelter til spærring af Store Bælt og Øresund.

16. Sandgrund nord for Kronborg Pynt.

17. Schultz Grund er en samling stenpuller i Kattegat 10 km nord for Sjællands Rev.

Red og ankre for begge Ankre og al vor Kæde. Det gaar ikke at løbe ind i Havnen i dette Vejr.«

Vi tog imidlertid Midten af Romsø¹⁸ paa Nordsiden, halsede rundt og stod Nordover, fik Kending af Vestborg ret forude, holdt tæt paa Kysten af Samsø, ankrede for begge Ankre i Maarup Vig Klokkeren 2 Eftermiddag. Tids nok til at faa tillavet Juleaftensmaden, som jeg for alle Tilfældes Skyld havde indkøbt i Ystad.

Her laa vi godt til 2. Juledag, da Stormen havde udraset, lettede ved Middagstid. Da vi passerede Vestborg, begyndte det igen at sne. »Det er kun Byge,« mente jeg. »En langvarig Byge denne«, sagde Styrmanden to Timer senere, da det vedblev at sne. Om Aftenen ankrede vi under Fyns Nordkyst paa Grund af Stille; krydsede hele næste Dag mod en flov Østlig Vind. Naaede at smutte imellem Lillegrund og Fyns Hoved lige i Mørkningen, og saa fik vi tæt Taage. Vinden kom Nordlig, Kurs sattes ret paa Romsø og Haandlodet i Gang. Da vi fik Slag af opgrundende Bund, styredes ret Øst under stadig Brug af Loddet, til vi havde den dybe Rende, som gaar tæt paa Romsø, derefter stik Syd paa Uret,¹⁹ til Romsø var vel passeret, og videre til Kerteminde Red paa Uret. Ankrede paa Reden.

Følgende Dag Sydlig Vind meget flovt, krydsede hele Dagen og avancerede 3 Kvartmil; om Aftenen helt Stille, ankrede igen. Dagen derpaa lettede Taagen, og med en pæn Østlig Vind stod vi mod Minespærringen. Dampere laa i en Stribe til Ankers mellem Romsø og Minefeltet. Vi var blandt de første til at sætte Lodsflag; Lodsbaaden havde afgivet sin sidste Lods, men tog os paa Slæb gennem Feltet.

Da vi kom til Svendborg, kom Skibsreder Møller straks om Bord for at give mig Penge til Afregning af Mandskabet.

»De vil vel afmønstre med det samme?« spurgte han.

»Vi skulde egentlig have Søforklaring først.«

»De har jo haft Søforklaring i Swansea.«

»Javist, men den skal gentages i første danske Havn. Dog er Bøden for Undladelse ikke saa stor, at det kan betale sig at beholde Mandskabet for at holde Søforklaring.«

»For vort Vedkommende er Søforklaring her betydningsløst. Sagen afgøres ved Voldgift af Nordisk Skibsrederforening, og Kendelsen kan ikke appelleres. Dette er begge Parter enige om.«

Afmønstrede den 30. December og oplagde i Svendborg.

Mens *Yrsa* var oplagt, blev Reparationen udført af Skibsbygmester Anders Jensen, som Rederen i Forvejen havde anmodet om at taxere Skaden. Jensen maatte to Gange foretage Omtaxation, fordi Møller hævdede, at der ikke skulde tjenes Penge paa et Havari, og det endte med, at vi fik sammenboltet Lønning og Støtter og repareret Skanseklædningen. Beløbet for dette arbejde samt Udgifterne til den i Swansea foretagne Reparation var hele vort Krav, hvilket

18. Øen Romsø ligger i Store Bælt øst for Hindsholm; Vestborg fyr ligger på Samsøs sydvestligste pynt; Mårup Vig er på vestsiden af Samsø.

19. Der tænkes på et almindeligt ur eller loguret.

var en meget lille Brøkdæl af, hvad Surveyorerne i Swansea havde beregnet.

I Januar Maaned blev jeg kaldt til Dommerkontoret i Svendborg i Anledning af den undladte Søforklaring. Fik Styrmand Gommessen med og mødte for Dommer Schmidt, Bisidderne var Captajnerne Minor Rasmussen og Sophus Knudsen. Forhøret varede halvanden Time, og det var fornøjeligt, syntes jeg.

»De har haft en Kollision og har ikke holdt Søforklaring, det er, hvad De skal betale en Bøde for. Det burde De ialfald.«

»Jeg har skam holdt Søforklaring i Swansea.«

»Den skal gentages i første danske Havn, som Skibet anløber, og det kan De læse i Søloven. Har De ikke Søloven om Bord?«

»Det har jeg, men i Søloven staar intet om, at Søforklaring skal gentages.«

»Det staar i en af Tillægslovene«, oplyste M. Rasmussen.

»Maaske, men dem har jeg ikke læst. Der er nu i disse Tider saa meget andet, man absolut maa holde sig ajour med, at jeg ikke tænkte paa andet end Sølov og Assurancens Lov. Jeg handlede, som disse Love paabød.«

»Hvor aflagde De Søforklaring i Swansea?«

»Hos Notarius Publicus.«

»Og det kalder De en Søforklaring, hvad De faar en Sagfører til at skrive op. Hvorfor gik De ikke til det danske Consulat?«

»Denne Sagfører var Notarius, og jeg blev henvist til ham af det danske Viceconsulat. Det er jo dog almindelig bekendt, at kun et Generalconsulat er bemyndiget til at optage Søforklaring, Hr. Dommer.«

Dommeren for op og ind paa Kontoret efter en Bog, søgte lidt i den og udbrød henvendt til Bisidderne: »Her staar, at kun Generalconsulater kan optage Søforklaring. Bruges det dog ikke i Praxis at gaa til ethvert dansk Consulat i slige Tilfælde?«

Bisidderne bekræftede, at det blev al Tid brugt, det havde de begge gjort under saa Omstændigheder.

»Der gøres undertiden forkerte Handlinger i god Tro, men i den Henseende har jeg altsaa ikke forbrudt mig. Hvor skulde jeg gaa hen, naar Consulen ikke var bemyndiget og henviste til Notarius?«

»Dette er altsaa, hvad De kalder for Deres Søforklaring?«

»Det Papir, Dommeren holder, underskrev jeg paa Toldboden.«

»Toldboden tager ikke forklaring paa den Slags Hændelser«, indskød Bisidderne.

»Muligvis har De, mine Herrer, ikke været udsat derfor, men det har jeg i dette Tilfælde.«

Atter maatte Dommeren indrømme, at jeg havde Ret, det fremgik af Dokumentet.

»Men hvor er da den Søforklaring?«

»I Norge, Hr. Dommer, hos Nordisk Skibsrederforening.«

»Den skulde vi jo have her i Dag, her kan jo fremkomme Ting af Betydning for Sagen.«

»Det kan der egentlig ikke. Vi har set hinandens Forklaringer og hver Part givet sine Bemærkninger til den andens Fremstilling. Disse Papirer er tilsendt Nordisk Skibsrederforening, som afgør Sagen ved Voldgift, og afgivne Kendelse er endelig.«

»Hvor er Deres Vidner?«

»Dette er Styrmanden; jeg har ikke andre, da de er afmønstret og borte for lang Tid siden.«

»Havde De Vagt, Styrmand, og hvor opholdt De Dem?«

»Jeg havde ikke Vagt, var ved Frokosten.«

»Kalder De det et Vidne, Captajn, en Mand som spiser Frokost? Hvad kan han vel fortælle?«

»Han kan fortælle, hvad der er af Interesse og Betydning for denne Sag, nemlig Skibets Fart og at reglementeret Taagesignal blev afgivet. Jeg vil tillade mig at oplyse, at vore Frokoster i Sejlskibe ikke er i den Grad lukulliske, at de lægger saa stor Beslag paa én, at man helt glemmer sine Omgivelser.«

Her fik jeg ubetinget Medhold af begge Bisiddere. Slap saa med en Advarsel i Betragtning af at Consulen ikke havde paalagt mig at gentage Søforklaringen i Danmark. Sluttelig en Formaning om herefter at huske det selv.

»Og saa skal De kunde Sølovene. De har ikke med nær saa mange Love at gøre, som jeg har.«

»Jeg skal ikke glemme at gentage Søforklaring herefter. Hvad Love angaar, da har jeg skam meget andet at bestille.«

Det skal tilføjes, at Voldgiftskendelsen lagde hele Skylden paa *Fulton*.

I Løbet af Vinteren blev det bestemt at lade bygge en firemastet Skonnert hos Anders Jensen med R. S. Hansen, Thurø som korresponderende Reder. Den skulde rigges med Rær paa Fortoppen, udstyres med Motorspil, Patent Ankerspil og Patent Rebeapparater til Bomsejlene. Den blev kontraheret til en Byggesum af Kroner 100.000 sejlfærdig. Jeg skulde føre den og tage Aktier for Kr. 10.000.

1916

Anløb: Helgeraa, Burntisland, Seydisfjord, Chatham, Glasson Dok, Troon, Havnefjord, Larvik.

Afsejlede fra Svendborg 20. Februar for Helgeraa,²⁰ hvor der lastedes 101,67 Stander Props à 6 £ 5/- for Granton,²¹ afsejlede den 12. Marts.

Da vi passerede Isle of May²² ved Middagstid, var Vinden Østlig og flov, Strømmen modgaaende, Elie Ness passeredes først i Mørkningen. Der fik vi Strømmen med, samtidig blev det helt Stille. Signalerede en Torpedobaad for at faa Forholdsordre – fik intet Svar.

20. Norsk ladeplads på kysten vest for Oslofjorden.

21. Skotsk havneby ved Edinburgh.

22. Øen Isle of May ligger i munden af Firth of Forth, på hvis nordkyst forbjergtet Elie Ness er.



Oxenbjerg Skibsværft i Svendborg ejedes fra 1893 til 1917 af Anders Jensen. På dette værft byggedes indtil 1917 i alt 62 fartøjer, hvoraf adskillige store tremastede bramsejlskonnenter. (Svendborg Lokalhistoriske Arkiv).

Drev med den medgaaende Strøm til Klokken 10, uden at der skete noget. Men saa fik en Patrouille Baad Færten af os og præjede, om jeg ikke kendte Reglementet og vidste, at der ikke maatte sejles efter Mørkets Frembrud.

»Jeg ved, jeg hverken maa sejle eller ankre her. Jeg kan ikke faa Skibet til at flyve og har ikke Lyst til at sænke det, hvad skal jeg saa gøre?«

Den Tordentale, som fulgte paa min nævise Bemærkning, kan jeg ikke gengive, men den var fyndig og sluttede med en Ordre om øjeblikkelig Ankring, ellers vilde flere Ulykker ramme mit syndige Hoved aldeles omgaaende.

»Det kan der ikke være Tale om. Her er 20 Favne Vand, og vi faar aldrig Ankret op igen.«

»Saa styr ret paa Kysten og naar De er paa 10 Favne, har De at ankre. Der bliver skudt paa Dem, hvis De ikke adlyder.«

Vi styrede saa godt det kunde lade sig gøre med Stille som beordret og ankrede ved Midnat. Da vi lettede ved Daggry, var der saa megen Sø, at den var ved at gaa over Boven, før vi fik Ankret heven hjem.

Granton og Leith Red var fuld af Propslastede Skibe, som ventede paa, at der skulde blive Losseplads ledig i en af disse Havne. Der laa sikkert 50-60 Skibe herude, saa Udsigterne til snarlig Losning var haabløse. Saa godt som alle Førere søgte at komme ind til Leith og blive losset udenfor Granton-Tønnen mod et Vederlag til Modtageren. Næsten alle Skibe var Destineret for Granton. Fragterne var høje, men man maa erindre, at Props var absolut

Krigskontrabande under hele Krigen 1914-1918, og mange Skibe blev da ogsaa antastet og afbrændt af tyske Undervandsbaade.

Jeg spurgte Modtageren om, hvad vi skulde betale for Losning i Burntisland – jeg vidste, at der var ingen lossende Skibe derovre. Først Afslog han at modtage Ladningen der og sagde, at det vilde koste det dobbelte af Losning i Leith. Jeg var villig til at betale det forlangte, fik igen Afslag, men kunde komme ind til Leith.

»I Leith ved jeg, at vi ikke kan faa Kranplads nu, men saa maa vi hive alle de tunge Props op, som vi ikke kan løfte.«

»Har I saa tunge Props, at I ikke kan løfte dem?« faldt Stevedoren ind, »saa gaar det ikke at lade et Skib losse uden ved Kran, for vore Folk vil da ikke kunde lange Propsen op i Jernbanevognene.«

Vi kom saa til Burntisland og begyndte Losning næste Dag; det kostede os incl. Kranpenge ca. 25 £.

Der skulde lastes Kul i Dysart. Men da *Yrsa* nu kom 1 2/4 Fod fuldlastet, var jeg bange for at risikere ikke at kunde flyde ud, naar vi var lastet, uden paa Toppen af Springflod – og saa kunde det endda mislykkes. Derfor traf jeg Aftale med Dysart Colliery²³ om at faa Partiet leveret i Burntisland mod at betale Jernbanefragten. Lastede 361 Tons à 32/- 6 d. for Seydisfjord og afsejlede den 24. April.

Ved Udklareringen modtog jeg paa Toldboden mundtlig Sejlansvisning for at undgaa udlagte Minefelter og fik Paabud om at anløbe Kirkwall²⁴ for Inspektion, hvis ikke man udenfor Øerne traf et Inspektionsskib. Vi traf Inspektionsskibet, som sendte Baad over til os med to Officerer om Bord. Den ene af Officererne var meget kværulerende og vilde gerne jage mig Skræk i Livet.

Der blev uafbrudt signaleret fra Inspektionsskibet, og denne Officer udbrød: »Skynd Dem med at faa de Signaler besvaret, ellers bliver der skudt paa Dem.«

»Da vil det være mig en Trøst, at der samtidig bliver skudt paa Dem, men jeg anser ikke Risikoen særlig stor. Hvis De er kommen for at se vore Papirer, da maa jeg oplyse, at jeg ikke paa én Gang kan fremlægge Papirer og give de fornødne Oplysninger nede i Kahytten og saa staa her og signalere. Mon ikke De har en Signalgast med Dem i Baaden, som kunde løse mig af?«

Det havde de, og han kom frem med sine Haandflag. Saa snart Officeren saa Konossementet, for han op. »Afskiberen hedder Moeller. Det er en Tysker!«

»Aah nej«, sagde den anden Officer, »han er ikke mere Tysker, end du er det, jeg kender ham personlig.« Efter Baaden var vendt tilbage, blev der signaleret: »Fortsæt Rejsen«, og jeg var glad for, at vi slap for at gaa i Havn.

Da Ballasten var indtaget i Seydisfjord,²⁵ og vi havde kastet Fortøjninger los og sat Sejl, fik vi blikstille. Der var for dybt til at ankre, saa Jollen blev sat ud og med to Mand spændt for til Bugsering.

23. Colliery betyder kulmineselskab.

24. Hovedbyen på Orkneyøerne.

25. Havn i det nordøstligste Island.

26. Canadisk havneby ved St. Lawrencebugten.

Hver Time afløstes Roerne, men det var et strengt Job alligevel. Der blev bugseret i 6 Timer, saa var vi til Søs og fik Vind. Afsejlingen var 20. Maj og Bestemmelsesstedet Chatham²⁶ paa Miramichi Floden. Vi havde en god Overrejse – Modvind og den sædvanlige Taa-ge paa Newfoundlands Banker, men ellers fint Vejr. I Munden af St. Laurence Bugten laa vi en Dag med Stille. Om Aftenen saa vi en tremastet Skonnert krydse op mod os Østfra, da den kom i Nærheden viste det sig at være *Ragnbild* af Svendborg. Vi fik saa ogsaa Vind og Klokkeren 10-11 havde vi krydset dens Skrog af Sigte, ankom til Miramichi 2 Dage før *Ragnbild*. Vi var næsten lastet, da *Erik* og *Alma* ankom, begge var afsejlet fra Seydisfjord før *Yrsa*, den ene tog Ballast, da vi ankom dertil.

Jeg havde den Rejse taget 80 Tons Ballast – det almindelige var 60 Tons – de 3 Tommer mere Køl var lige saa god som andre 15 Tons Ballast. Der var næsten ingen Afdrift, og Skibet gjorde helt anderledes Fremgang, naar det blev udsat for Næsesø; det er jo ganske naturligt, og jeg tilskriver i høj Grad dette Forhold, at vi »kløede« de andre.

Under Opholdet paa Miramichi rømte 3 Mand af Besætningen. Der blev passet godt paa de tilbageværende to: de fik ikke Landlov mere, blev holdt under stadig Opsigt, skaffede og sov i Kahytten, Døren laaset om Natten og Nøglen i Styrmandens Varetægt. Mine Kolleger, som der var mange af herovre, spurgte ofte, om jeg havde faaet Mandskab, for jeg kunde da ikke gaa til Søs med fire Mands Besætning ialt. Dertil svarende jeg, at da *Yrsa* var det Skib, som vilde blive lastet først, kunde jeg ikke se nogen Grund til, at vi ikke skulde have fuldtalligt Mandskab, naar vi var sejlfærdig.

En Dag bragte Thurinerne Captajn Axel Jørgensen paa Tale og kritiserede ham en Del. Jeg imødegik dem og fortalte, hvor pæn han al Tid havde været overfor mig, og dvælede navnlig ved, at han i Burntisland havde ladet mig faa to Mand af sin Besætning. De blev noget slukørede, og en af dem sagde, at de ikke godt kunde lade mig faa nogen af deres Folk, da de jo ogsaa kunde risikere, at der rømtes fra deres Skibe. »Nej, bevares vel, det havde jeg da heller ikke ventet af Jer. Hvorfor skulde I dog gaa fri af den Sygdom?»

Vi laa 2-3 Dage paa Chatham Red for Stille, efter at vi var til-
lastet. Jeg var en Lørdag Aften gaet om Bord i tremastet Skonnert *Maagen*, Captajn Godtfredsen. Der var flere Kolleger til Stede, og da jeg vilde bryde lidt tidlig op, protesterede de og mente, at jeg intet havde at haste efter.

»Jeg skal sejle imorgen.«

»Har du faaet Mandskab?»

»Ikke endnu.«

»Ja, vi har jo godt forstaaet hele Tiden, at du vil tage af vore Folk. Det er lumpent gjort.«

»Det har jeg vel ikke sagt, og man kan vel ikke saadan »tage«.

Ialfald har jeg ingen taget – endnu – og saa god Nat og god Rejse.«

Næste Morgen den 9. juli Klokken 3 passerede S/S *Livonia*, Captajn Storm Hansen. Den hilste med Fløjten og jeg var oppe og vinke Farvel. En svag Brise ud ad Floden var begyndt, og jeg antog, at den vilde friske, naar Ebben nu snart begyndte; det samme tænkte Lodsens, han kom om Bord, og vi lettede. Vi drev mere end sejlede, havde Ankret i Bund flere Gange og maatte gaa til Ankers, da Flodstrømmen begyndte.

Vi havde lastet ca. 130 Stander à 10 £ for Glasson Dok. Da vi laa derude paa Floden hin Søndag Eftermiddag, kom en Motorbaad langs Siden med Godtfredsen fra *Maagen*, Gotlieb Hansen fra Barken *Else* og Politichefen om Bord. Jeg forsikrede dem, at jeg fandt det pænt, at de kom herud og besøgte os i vor Ensomhed.

»Min Kok er rømt i Nat og skal være her om Bord«, meddelte Captajn Godtfredsen.

»Hvorfor skulde du gaa fri? Min Kok og to Mand til er ogsaa rømt, som du ved. Jeg ved ikke af, at din er om Bord, hvis han havde været her, og jeg vidste det, saa havde du ikke truffen mig paa dette Sted.«

»Du kunde jo ikke komme længere, det er Stille.«

»Vær sikker paa, at saa havde jeg været til Søs, der findes dog Bugserbade her. Men lad os nu komme ned og tale om noget morsommere.«

Godtfredsen vilde nu kun tale om den rømte Kok, hvilket vel var ret naturligt, naar han havde lejet Motorbaad og engageret Politichef for at hente Kokken paa *Yrsa*. Jeg henvendte mig saa til Politichefen:

»As far as I know, you will need a warrant when you want to search a ship. Am I right?«

»Yes, captain. You are right.«

»You have got such a warrant, I expect?«

»We have not.«

»Hvad i Alverden vil I saa her? I har ikke Spor af Ret til at søge efter nogensomhelst her om Bord. Men alligevel – søg bare Godtfredsen, hvor du vil, saa meget du vil, og saa længe du vil. Kun stiller jeg den Betingelse, at du skal være færdig, naar vi skal sejle.«

Der blev søgt i Lukaf, i Kabelrum, i Sejlkøje, i Kabys, i fastgjorte Sejl og i Kulkælder; men jeg var jo ikke leveringsdygtig, saa Godtfredsen maatte tage afsted uden positivt Resultat. Han bemærkede dog ved Afskeden, at trods al hans Søgen kunde jeg vist godt have en Mand skjult, uden at han kunde finde ham, og det indrømmede jeg.

Rejsen forløb udmærket trods den lille Besætning. Det var selvfølgelig noget trivielt, saa lang Tid vi havde Taagen, men vi lod staa til for en stadig Vestlig Vind med fuld Sejlføring, gaende ud fra at

enten vi løb mod et Isbjerg med 7 Knobs Fart eller med 4 Knob, vilde det give omtrent samme Resultat. Jeg var selv Kok paa hele Rejsen, og foruden at passe vor Sejlads og hvad dertil hører, fik vi ordnet Rigningen, lapsalvet og skrabet Rundholter, inden vi naaede frem. Der blev ikke purret i Utide en eneste Gang, før vi udenfor Fleetwood²⁷ skulde tage Lods, da purrede vi 20 Minutter før ordi-nær Tid.

Glasson Dok er Englands ældste Dok – var den Gang 135 Aar gammel – ligger i Lancashire mellem Fleetwood og Lancaster. Byen var ganske ubetydelig, men der fandtes dog et Hotel, et Værtshus, en Tolder og en Politibetjent. Da vore to Mand ingen Pas havde, blev det forbudt dem at gaa i Land i Henhold til Reglement.

Den første Aften, vi laa i Glasson, kom Politimanden til mig og sagde: »Jeg synes, at det er Synd og ganske urimeligt, at naar I sejler for England og risikerer Skib og Liv, at saa de to Mand ikke skal have Lov til at gaa i Land og faa et Glas Øl. Tror De, at der sker noget, hvis jeg giver dem Lov til at gaa f.Eks. til Klokkeren 10?« »Der vil intet ske, men jeg synes ikke, at De skal give Tilladelse. Lad hel- lere mig om det, saa er De ikke indblandet, hvis der mod Forvent- ning skulde indtræffe noget uforudset. Jeg skal nok vide at holde tæt.« Derved blev det, og da de den første Aften var om Bord igen en halv Time før Tiden, fik de Lov til at gaa hver Aften, mens vi laa der.

Der blev sendt tre Mand fra København via Newcastle til os; jeg maatte møde dem ved Ankomsten efter Forlangende af Myndighe- derne. Afsejlede 25. August til Troon, hvor der lastedes 372 Tons Kul à 45 Kroner for Havnefjord.²⁸

Afsejlede den 3. September. Drev med Stille gennem Rathlin Sund²⁹ om Natten. Det var forbudt Omraade i Nattimerne, men et Patrouilleskib, som løb frem og tilbage langs Kysten, vendte Sydef- ter, før den kom hen mod os hen under Aften. Vi fik da Ebbestrøm og Stille, saa at det ikke kunde undgaas at drive ind i Sundet. Jeg opfattede det som en Velvillighed, at Patrouilleskibet vendte fra os, da det var aabenbart, at vi vilde komme til at overtræde Reglemen- tet. Vi satte ingen Lanterner den Nat, for at Militæret paa Rathlin ikke skulde bemærke os og begynde at beskyde os. Jeg var glad, da vi hen ad Morgen fik lidt Vind, saa at vi ved Daggry var udenfor Skudvidde.

I Havnefjord fik jeg fra Rederen Meddelelse om, at *Yrsa* var solgt til Consul Høeg, Larvik, Købesum Kroner 100.000. Den skulde afleveres i Østnorsk Havn havarifri. Jeg kunde have faaet en meget god Fragt for Sild fra Island til Norge; men da jeg i Troon maatte afgive skriftlig Garanti, som forpligtede baade Rederi og mig per- sonlig til at lade Skibet returnere med Last eller i Ballast til Stor- britannien eller allieret Land, antog jeg det for at være umuligt at faa Tilladelse til at føre Sildelasten frem. En Forespørgsel paa det

27. Havneby i det nordvest- lige England ud mod Irske Hav.

28. Troon er en havn i det sydvestlige Skotland; Hafnar- fjördur en by lidt sydvest for Reykjavik.

29. Strædet mellem Nord- irland og Skotland.

engelske Generalconsulat i Reykjavik bekræftede denne Formodning. Dog fik jeg af Generalconsulen Tilladelse til at sejle til Norge, hvis en Erklæring fra København, indeholdende samme Garanti, kunde fremskaffes.

Garantien kom pr. Telegram, men blev aldrig forevist nogen. Da jeg udklarede paa Byfogedkontoret, blev jeg expederet af Byfogden – det var ellers Fuldmægtigens Hverv, men han var fraværende. Jeg var klar over, at Byfogden glemte at lade mig underskrive en Erklæring om at vilde søge ind til Stornoway, Kirkwall eller Lervik³⁰ for Inspektion, da alle andre Skibe havde maattet afgive en saadan Erklæring; jeg spurgte ogsaa Byfogden, om der ikke var mere. Da han igen spurgte, om jeg ikke havde faaet alle Papirer, svarede jeg, at der var vist alt, hvad jeg havde Brug for. Afsejlede 9. Oktober.

Vi kom uhindret igennem ved Fair Hill en Morgen Klokken 4. Jeg gav Styrmanden Ordre til at kalde, hvis han saa noget usædvanligt. Klokken 5 rapporterede han, at en Krydser havde ændret Kurs og styrede mod os. Vi holdt hen mod Krydseren, men saa genoptog den sin forrige Kurs, og vi gjorde det samme. Jeg kom aldrig ind for Inspektion under Krigen, men var et Par Gange visiteret i Atlanterhavet af Hjælpekrydsere.

50-60 Kvartmil Vest for den norske Kyst sprang Fokkestaget en Nat i en Sydøst Kuling. Vi fik sat en solid Fortøjningswire op som Stag, hev Tot til Ankerspil og svikkede Vanterne tot; men nu maatte vi være mere hensynsfulde med Sejladsen. Laa i en Uge med stadig Sydøst Kuling og avancerede intet, fik derpaa Sydvestlig Vind og løb til Larvik, hvor vi efter at have sat nyt Fokkestag op og Rigningen i Orden, kunde aflevere Skibet til Køberen. Mandskabet blev afmønstret og hjemsendt 11. November, mens jeg maatte blive om Bord, til Købesummen var berigtiget en Uge senere.

Yrsa blev senere videresolgt til Sandefjord, derfra til Porsgrund og igen til Sydsverrig. Jeg saa den mange Aar senere gaa ud fra Danzig i en Nordøstlig Kuling, hvor flere Motorsejlere forholdt sig afventende, og Førerne af disse ansaa det for umuligt for *Yrsa* at krydse Bugten ud. Jeg forsikrede dem, at om noget Skib kunde gøre det, saa kunde *Yrsa*. Jeg saa, at Storegaffeltopsejl blev sat, og at den kunde krydse Danziger Bugten ud.

Yrsa kostede som Nybygning i 1902 Kroner 61.000. *Cimbria* (samme Alder og Byggepris) solgtes i Februar 1916 for 60.000 Kroner, den var bygget paa samme Værft og havde samme Drægtighed. Skibspriserne vedblev at stige. Saaledes solgtes tremastet Skonnert *Valkyrien* af Svendborg i Vinteren 1917-18 for 216.000 Kroner, ogsaa den havde lignende Drægtighed og Alder, den var bygget af Anders Jensen, Øxenbjerg.

Skønt der var et nyt og større Skib under Bygning til mig, og at jeg kunde faa det indrettet og udstyret efter eget Ønske, var jeg meget vemodig stemt, da jeg tog Afsked fra *Yrsa*. Det var et godt

30. Stornoway ligger på Hebriderne; Kirkwall på Sjetlandsøerne; Lervik på Orkneyøerne.

31. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 106-107.

32. Fragter for kul fra engelsk østkysthavn til dansk havn voksede typisk med 50 % fra 1914 til 1915, og med den uindskrænkede tyske ubådskrig fra 1. februar 1917 dobles, ja, firedobles snart fragterne igen.

Skib, som var bleven mig kært – jeg havde haft det godt der om Bord og i enhver Henseende følt mig godt tilfreds. Ja, jeg holdt af det Skib, som om det havde været min Ejendom – og vel en Del mere.

Samarbejdet³¹ med Skibsreder R. V. Møller, Vindeby, var ideelt. Møller var anset for at være meget pertentlig og streng, overfor mig var han dog altid venlig og forstaaende. Dersom jeg ønskede noget paa Skibet ændret, naar det var paa Hjemstedet, gav jeg ham et Ord for det. Han havde været en særdeles dygtig og samvittighedsfuld Skibsbygmester, og han havde som saadan god Indsigt i alt vedrørende Træskibe. Naar vi var ude, handlede jeg efter egen Indskydelse, og ved Lejligheder kunde mine Kolleger spørge, om jeg turde handle saaledes paa egen Haand uden først at raadføre mig med Rederen. Det turde jeg, men gav selvfølgelig i særlige Tilfælde Rapport til Rederen om, hvad jeg havde gjort og hvorfor. Møller godkendte hver Gang min Motivering og Handlemaade.

Naar jeg har nævnt de høje og stigende Skibspriser – Fragtstigningen er jo aabenbar³² – skulde jeg maaske nævne lidt om Hyrens Bevægelser for Sejlskibenes Vedkommende under Krigsaarene.

1914 var Lønnen for Førere 90 Kroner pr. Maaned + 5% af Bruttofragt + 4% af Nettoudbytte, Styrmand 130 Kroner pr. Maaned, Matros 60-65 Kroner pr. Maaned, Letmatros 48 Kroner, Ungmand og Kok 30-35 Kroner.

1915 var Lønnen for Førere som 1914. Styrmand 155 Kroner + 40 Kroners Krigstillæg i Farezone, Matros 90 Kroner, Letmatros 55 Kroner, Ungmand og Kok 40 à 35 Kroner.

1916 var Lønnen for Førere 115 Kroner + Tillæg som i 1914, Styrmand 245 Kroner, Letmatros 55 à 60 Kroner + 30% pr. Rundrejse, Ungmand 30 à 35 Kroner + 30% pr. Rundrejse, Kok 100 Kroner + 35% pr. Rundrejse. Senere paa Aaret blev 30% pr. Rundrejse ændret til 30% Hyreforhøjelse.

14 · Fører af Skonnert *Laurits*, sænket af tysk Ubaad, 1917

Kommen hjem fra *Yrsa* blev jeg af Skibsmægler Rasmussen, Thurø, anmodet om at overtage tremastet Skonnert *Laurits*, som var ankommen til Belfast, hvor Captajn Jørgensen var indlagt paa Hospital. *Laurits* var i Reykjavik, da *Yrsa* var i Havnefjord, og var paa Rejse til Taragona¹ og Barcelona med en Ladning Klipfisk, skulde derefter laste Oliekager i Valencia for København. Da Bygningen af den firemastede Skonnert ikke var saa fremskreden, at min Fraværelse var af nogen Betydning for dens Indretning, modtog jeg Tilbudet.

Min² Kone bad mig om at afslaa Tilbudet og blive hjemme, til det nye Skib var færdigt. Men jeg vilde gerne en Tur til Middelhavet i Vintertiden, og desuden havde *Laurits* ikke gjort nogen Rejser med Kontrabande, hvad Tyskerne sikkert var informeret om. Dertil var det neutrale Ladninger mellem neutrale Lande, som det skulde sejle med.

Efter at de nødvendige Formaliteter paa det engelske Consulat i København var iagttagne, afrejste jeg med Damper til Newcastle, videre med Jernbane til Holyhead,³ Damper til Dublin og Tog til Belfast. Afsejlede Dagen efter min Ankomst. Tremastet Skonnert *Constance* af Thurø laa til Ankers i Belfast Bugten, da vi afsejlede, den var paa Rejse til Leith.

Styrmand Chr. Th. Frandsen tog vel imod mig, skønt han var skuffet over, at Rederiet ikke havde betroet ham til at føre Skibet den Rejse. Han viste sig senere at være ganske umulig som Fører, hvorimod han absolut var en 1. Klasse Styrmand: dygtig til alt Arbejde og til at lede Mandskabet. Dertil kan jeg føje, at ingen Styrmand har været saa opmærksom og hensynsfuld overfor mig personlig, som han var det.

Rejsen gik godt, vi kom hurtigt til Spanien. Fra Gibraltar til Cap Gata⁴ fik vi en Vestlig Storm med voldsom Søgang, styrede saa at vi holdt Vinden ret agter ind. Jeg stod selv til Rors fra Klokken 8-12 Midnat, da Styrmanden afløste mig. Da han skulde forrette et nødvendigt Ærinde, havde han ladet en af Mandskabet tage Roret, mens dette stod paa. Rorsmanden giredede fra Kursen, og *Laurits* tog en Sø over Laaringen, som slog Døren i Kahyttskappen ind, saa en Masse Vand styrtede ned i Kahytten. Da jeg aabnede min Dør for at se, hvad der var sket, fik jeg en Del Vand i Køjen og kom ud i en

1. Tarragona ligger på Spaniens middelhavskyst knap 100 km sydvest for Barcelona og cirka 200 km nord for Valencia.

2. Dette afsnit er fra IHA 1131 side 107.

3. Det nordvestligste punkt af Wales.

4. Spaniens sydøstligste forbjerg.

5. Farezonen rundt om De britiske Øer.



Tremastet bramsejlsskonnert Laurits af Thuro til ankers på Københavns red. På skibssiden ses tydeligt angivet navn og nationalitet. (Søfartsarkivet på Svendborg og Omegns Museum).

Fart. Styrmanden fik hurtig slaet Brædder og Sejldug for Aabningen, mens jeg øsede Vand ud af Kahytten.

Straks efter vor Ankomst til Taragona mødte en Agent for Afskiberen op. Han kom fra Barcelona og frygtede, at Ladningen havde taget Skade under det lange Ophold i Belfast; men til hans store Forundring var Fisken i fineste Stand. Det viste sig endda ved Udlosningen i Barcelona, at selv under Kahytten var der intet i Vejen med Ladningen. Der var godt opgarneret, og det indtrængte Vand er løbet imellem Opgarnering og den faste Garnering uden at anrette Skade.

Fra Barcelona sejledes i Ballast til Valencia, hvor Ladning af Oliekager blev indtaget i Begyndelsen af Februar. Afsejlede den 6. Februar uden at være bekendt med, at den uindskrænkede Undervandskrig var begyndt af Tyskerne den 1. Februar, og at vor Rute som Følge heraf burde have været lagt Vest og Nord om Færøerne for at være udenfor Spærrezonen.¹

Vi havde usædvanligt fint Vejr baade i Middelhavet, langs Portugiser Kysten og i Biskaya Bugten. Mens vi var under Portugals Kyst og var færdig med at male alt indenbords, sagde jeg en Dag til Styrmanden, at jeg gerne vilde have indrettet et Rum agter i Storbaaden til at stuve Proviant i.

»De tror altsaa, at vi faar Brug for den?«

»Jeg har drømt noget i den Retning.«

»Det har jeg ogsaa, og jeg er klar over, at vi ikke kommer til København med *Laurits*.«

Den 4. Marts befandt vi os paa 52° 30' Nordlig Brede 13° 18' Vestlig Længde. Vi fik da en orkanagtig Sydlig Storm med voldsom Søgang, trods god Vind saa vi os nødsaget til at underdreje. Skønt *Laurits* var et godt Søslib, tumlede den sig, saa at det var alt andet end behageligt. Et spændt Fokkevant knækkede paa Grund af den haarde Slingerage, det blev selvfølgelig repareret med det samme.

Den 9. Marts fik vi Landkending af Boreday, en af Hebriderne, i Sydsydøst i 20 Kvartmils Afstand og Kursen sattes saaledes, at vi vilde faa Flannan Island⁶ i Sigte hen mod Aften. Alle Sejl sattes i Løbet af Formiddagen; Vinden var Sydsydvest Styrke 4 med tilsvarende Sø.

Klokken 3 Eftermiddag fik jeg Øje paa noget i Sydøstlig Retning uden straks at kunde afgøre, hvad det var. Gik op i Styrbords Mesanvant med Kikkerten. Da jeg satte den for Øjnene, saa jeg Røg ved »Genstanden«, og umiddelbart derefter suste et Projektil mellem mig og Storsejlet, det faldt ca. 30 Favne i Læ af *Laurits*. Man antog, det var en engelsk Undervandsbaad, der vilde beordre os ind til Stornoway for Inspektion; Ræerne brasedes bak, Flaget hejstes og Signalflag ADOM (København) sattes for at tilkendegive Bestemmelsesstedet. Endnu to Skud blev affyret uden at ramme, og det var skarpe Bemærkninger, der udveksledes om Bord i *Laurits* over, at der fandtes slige Officerer i den engelske Marine, at Chefen paa Undervandsbaaden ikke var klar over, at *Laurits* ingen nævneværdig Fart gjorde. Alle Sejl nedfiredes for ikke at faa dem gennemskudte og for at afvente nærmere Ordre. Atter faldt et Skud – og denne Gang en Træffer. Det slog gennem Dækket imellem Fokkemast og Forluge, havde sprængt et Fokkevant og taget et stort Stykke ud af Fokkemasten. Styrmanden bemærkede, at det saa ud til, at det mentes alvorligt.

Ubaaden nærmede sig med Signal A.B. »Forlad Skibet« oppe. Da den kom paa Prajehold agterude, raabte jeg til den paa Engelsk: »Hvad skal dette betyde?« Der blev svaret i samme Sprog, at Skibet skulde sænkes, og at vi skulde skynde os at faa Baaden sat ud. Vi var nu klar over, at vi havde gjort Englænderne Uret, og at Ubaaden var tysk.

Baaden blev med nogen Besvær sat ubeskadiget i Vandet, og den lagdes hen under Laaringen, hvor den var beskyttet af *Laurits'* Skrog, hvis Tyskerne fandt paa at genoptage Skydningen. Mandskabet kom i den, Styrmanden blev paa Dækket, mens jeg gik ned i Kahytten og langede op, hvad jeg mente, at vi kunde faa Brug for: Proviant, Vin, lidt Uldtøj og andre Klædningsstykker i en vandtæt Køjesæk, et Flag, Kompas, Lanterne, Blusapparat m.m. – om det saa var Daasekniv og Proptrækker, fik vi dem med. Styrmanden

Krigsforliste danske skibe i Atlanten og Kanalen 1914-1918 som følge af minesprængning og/eller sænkning. («Salmonsens Konversationsleksikon» XXIV 1928).

6. En ø vest for Ydre Hebrider.

Maritim Kontakt 19

