



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## 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 vores arbejde – 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

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

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

*C. A. Hjernøe*

# DA DER KOM FLOTTE SEJLERE I ÅRHUS HAVN



*10 beretninger om 10 sejlskibe  
som har haft kontakt med Århus Havn  
og andre små fortællinger fra hænen før i tiden.*

---

# DA DER KOM FLOTTE SEJLERE I AARHUS HAVN

*Tryk: Kamiké Tryk A/S i Århus 11/1987*

*Repro: Wolthers Litografi i Århus*

*Sats: Garamond & Caslon på Linotype - alpba fotosats i/s i Brabrand  
Bogbinderi: J. P. Møller Bogbinderi i Haderslev*

*ISBN: 87-982720-1-2*

*Tak til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg  
for udlån af billederne på side 8/10/13/15/16/18/21/22/26/27/29 & 36*

*Kildemateriale:*

*B. Liisberg: Danmarks Søfart og Søhandel*

*F. Holm-Petersen & Kaj Lund: Svanesang*

*F. Holm-Petersen & A. Rosendahl: Fra Sejl til Diesel*

*Rasmus Nielsen: Århus i Fyrerne*

*Diverse numre af Århus Stiftstidende fra 1837-50*

*Lars Grönstrand: Åländska skeppsporträtt*

*Longitude - Tidskrift från de sju haven*

*Georg Kåhre: Under Gustaf Eriksens flagga*

*Georg Kåhre: The Last Tall Ships*

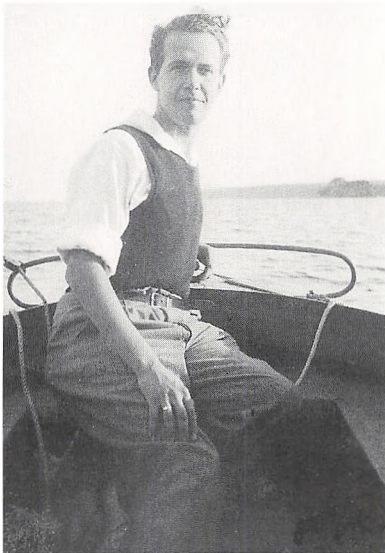
*Basil Lubbock: The Last of the Windjammers*

*Jürgen Meyer: Hamburgs Segelschiffe*

*O. Schöffelen: Die letzte grosse Segelschiffe*



*Fra Århus Havnevesen årsstiftet 87/88*



*C. A. Hjernoefoto: Forfatterens bustru (1936/Århus bugt)*

---

# DA DER KOM FLOTTE SEJLERE I ÅRHUS HAVN



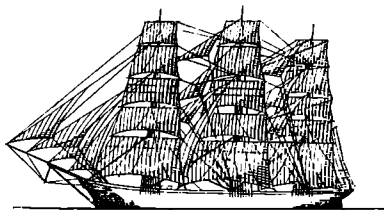
*C. A. Hjermøe*

*10 beretninger om 10 sejlskibe  
som har haft kontakt med Århus Havn  
og andre små fortællinger fra havnen før i tiden.*

---

# EN BOLVÆRKS MATROS

- *snakker skiv:*



**S**kæbnen har engang været så venlig at arrangere det således, at min barndom og ungdom kom til at foregå umiddelbart nær ved havnen og al dens væsen, eftersom min familie fik bopæl i Mindegade 8 netop i den lejlighed, der tidligere havde tilhørt den navnkundige Hans Broge, hvis firma min far blev leder af.

Det var da næsten en selvfølge, at en stor del af min fritid tilbragtes ved havnens kajer, navnlig var mit yndlingsområde den del af Nordhavnen, som dengang helt uofficielt kaldtes Sibirien. Her var det, alle de maleriske skuder fra Bottenviken lå og lossede deres tømmerlaster.

Her udfoldede der sig efter min mening det rette sømandsliv, selv om søndagen. Når det var fint vejr, solen slog smut i havnebassinets småskvalp, vasketøjet flagrede muntert fra riggen, harmonikaerne kom frem på dækket, og Kvæservalsens smægtende toner lød fra skibene i mere eller mindre vellykket sammenspil, så var det vel nok helt rigtig sailorstyle!

Jeg lærte hurtigt at skelne de forskellige skibstyper fra hinanden. En fuldrigger - ja, hun var fuldt rigget, havde med andre ord ræer på alle 3 master ligesom DANMARK og GEORG STAGE. Var der ingen ræer på agterste mast, så kaldtes hun en bark, og med kun ræer på forreste mast blev hun en barkentine. Havde skibet bare to master, men med ræer på begge, hed hun en brig, var der så her kun ræer på den forreste, blev hun en brigatine eller skonnertbrig. Skonnerter var der flere af. Med fire ræer på formasten blev hun en bramsejlskonkonnert, med tre en mærssejlskonkonnert. Helt uden ræer kaldtes hun en »for-and-after«, hvis hun kun havde 2 master. Havde hun tre, og de var lige høje, blev hun en slettopper eller en »hundred'elver«.

Alt dette var sådan noget, som hørte med til »almindelig dannelse« blandt havnens drenge. Vi vidste det fra fodnoterne i Clark Russells søromaner, som var meget læste dengang. Nu kendes de vist ikke mere. Tænk blot på en dødspændende bog som »Ispiraten«!

Alt dette medførte efterhånden, at jeg med tiden fik mit eget skiv. Det blev - naturligvis - en god, gammel såkaldt kragejolle. Jeg husker, da hun skulle have nye sejl, spurgte sejlmageren om, jeg ikke hellere ville have bermudasejl, de var jo meget nemmere at håndtere? - Men nej, jeg foretrak den originale kragerig med både storsejl, topsejl, fok og klyver. Her skulle være noget at »hive og hale« i!

Jeg havde min båd i mange år, men da jeg i tidens løb fik både kone, børn, hus, have og hund, måtte jeg desværre afskaffe den. Men holde mig fra søen, kunne jeg dog ikke. Nu blev det pr. bog, jeg sejlede. Snart fandt jeg her ud af, der var for lidt om emnet på dansk, derimod var der navnlig på engelsk og svensk udmærkede ting. Englænderne har blandt meget andet Basil Lubbock's bøger. Jeg har hans 12 binds værk kun om sejlskibe. Fra Sverige er det især magasinet Longitude, der har min interesse. Så mange gange har jeg siddet i min lænestol og »rundet Cape Horn«!

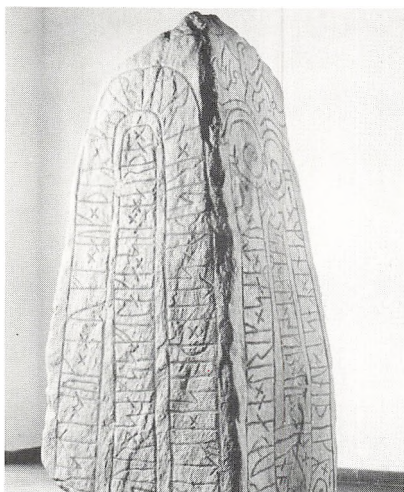
Her lærte jeg også mere om sølivets barske sider. Når jeg f.ex. ved denne lejlighed har måttet gå fartøjslister igennem, stødte jeg forfærdende tit på anmærkninger om deres videre skæbne, og så stod der strandet - sunket - kollideret - brændt eller det helt fortvivlende - forsvundet - »never seen a trace of her«!

Så trods alt - det er nu alligevel godt, vi har fået skibe, som bedre kan klare sig mod naturens kræfter!

---

## ÅRHUS

- vikingetidens havneby



På Moesgård Museum er der en runesten, fundet i Århus, men som rettelig burde være at se i byens havn, for på stenen står nemlig ristet disse få fyndige ord:

*Toste og Hove  
rejste sammen med Frebjørn  
denne sten  
efter Asser Saxe  
deres fælle,  
en meget velbyrdig dreng.  
Han døde  
som den største umiddling blandt mænd.  
Han ejede skib sammen med Arne.*

Det er denne sidste sætning, som særligt skal bemærkes: HAN EJEDE SKIB SAMMEN MED ARNE - ! Heraf fremgår det jo med al tydelighed, at de to - Arne og Asser - havde et skib her i vikingetidens Århus, og dermed har byen altså om ikke just papir på, så dog i hvert fald sten på, at allerede før historisk tid var her en slags havn, hvortil der kom og gik skibe, prægtige dragesnekker med bugnende råsejl.

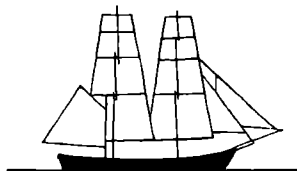
Hvilken anden dansk søkøbstad har lignende dokumentation?

Siden er mangfoldige stolte råsejlere gået ind i Århus havn. De fleste bygget i sidste halvdel af det 19. århundrede, det tidsrum englænderne kalder »the great days of sail«, eller i begyndelsen af det 20. århundrede, lige til de sidste forsvandt for evigt. Adskillige af disse var godt kendt på »de syv have«, og om nogle af dem »kan spindes en ende«, der er noget særligt ved dem, de har en historie.

---

# THETIS

- brig i Århus Havn indtil 1850



Trods sin havns størrelse er Århus aldrig blevet en rigtig skipperby som Marstal eller Svendborg. Der har ikke været skibe byen med stolthed kunne henvise til. Men vi har dog op mod midten af det 19. århundrede haft en sejler, som bl.a. Aarhus Stiftstidende har nævnt som »vor Grønlandsfarer«. Det var briggen THETIS på 180 registertons, som tilhørte den kendte århusskægt Harboe Meulengracht.

Briggen skal have været et ganske flot skib. »Den kunne kendes på lang afstand på sit fornemme, orlogsmæssige udseende«, fortæller forfatteren R. Nielsen i sin bog »Aarhus i Fyrreerne«. Men THETIS var også en forhenværende britisk »Man of war«, som vi ærligt og redeligt havde kapret fra englænderne efter flåderovet i 1807.

THETIS' færd i det høje nord fulgtes med største interesse i Stiftstidende. I 1835 meldes således, at hun var blevet indeklemt mellem store ismasser, først kom fri efter store anstrengelser, reddede sig ind til Trondheim med slem lækage og skade på roret.

Videre berettes det at i 1837 havde de fanget 1500 sæler plus 2 isbjørne. I 1838 var det en særlig streng vinter. Isen lå i Århusbugten til 31. marts, så først 4. april kom THETIS afsted. Ikke destomindre var hun allerede retur 18. juli med en fangst på 2800 sælhunde. Fint klaret kun med hånd- og vindkraft.

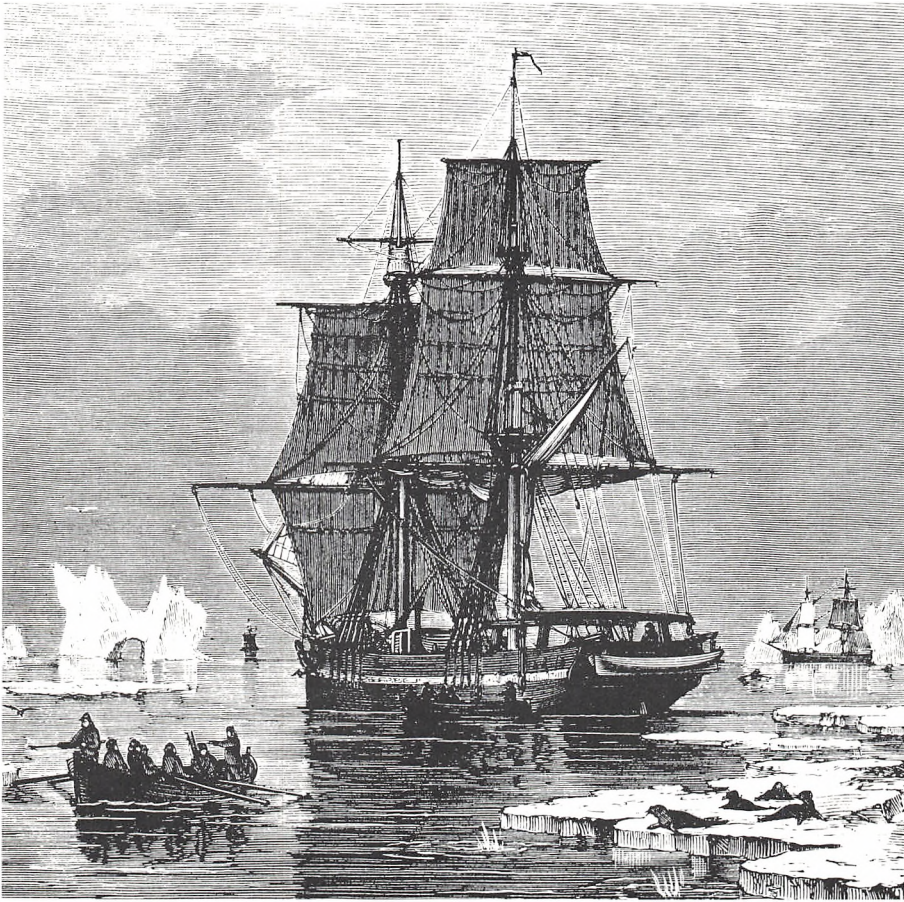
Ellers kunne rejsen være trøls nok. Året efter i 1839 afgik briggen den 4. marts. Men den 12. var hun ikke kommet længere end til Læssø, hvor hun lå i læ for hårdt vejr.

Trods det var THETIS hjemme igen den 30. juli med 3100 sæler, hvilket var Danmarksrekorden dette år. Næstbedste var CÆCILIA fra Bornholm, der fik 2400 sæler. I 1841 blev THETIS atter bedste danske skib med 2400 sæler, en fangst der blev anslået til 500 tdr. tran.

Der var nok en del lotterispil i denne sæljagt, for Aarhus Stiftstidende nævner, at i 1843 var udbyttet nede på kun 1600 stk. Til gengæld blev 1844 alle tiders største sælår med 3300 sæler.

I 1845 fik THETIS en ny kaptajn, eller som det hed »Commandeur«. Den tidligere Erckens trak sig tilbage, og en ny - Reestedt - kom til. Han fik en lidt kedelig start - kun 500 sæler. Men det må have været et drilagtigt uheld, i 1846 var det igen 3500 sæler.





I 1850 var THETIS som sædvanligt stukket til søs. Knap en måned efter vendte den imidlertid tilbage med en så alvorlig læk, at videre togter blev opgivet.

Sælfangerbriggen blev samme år solgt til Rønne på Bornholm, hvor den blev ophugget.

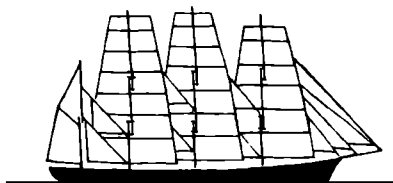
Selv om det ikke var uden en vis stolthed, byens borgere havde omtalt »vor Grønlandsfarer«, kunne hun dog også give anledning til nogen irritation. Rasmus Nielsen fortæller yderligere i sin bog, at skibet ved sin hjemkomst nok blev modtaget med hurraråb, men kort efter skyndte mandskabet sig i land, hvor de hurtigt drak sig pærefulde i brændevin. »Man havde nemlig ikke fået denne herlige Drik deroppe i det høje Nord«! Og selv om forfatteren forstående tilføjer: »Men Herregud, det var jo så rimeligt«! vakte det naturligvis en del forargelse, når så mange kæmpebrandter pludselig prægede bybilledet. Husk på, dengang havde Århus endnu kun 7-8000 indbyggere.

Dertil kom, når skibets luger dagen efter åbnedes, og man begyndte at udlosse de stinkende tønder. Disse trilledes ud til trankogeriet, som derpå startede sin ildelugtende virksomhed, der vinteren igennem skulle sprede sin specielle odeur over den ganske by. Den var just ikke velkommen. Så allerede dengang havde man sit miljøsvineri.

---

# VIKING

*4-mastet bark bygget 1906 / lå i Århus Havn 1913*



**V**IKING er - hun eksisterer nemlig endnu - et danskbygget skib på 2959 brutto registertons, søsat fra Burmeister & Wain 1906. Døbt af daværende kronprinsesse Alexandrine. Ellers kan man just ikke sige, starten var heldig. Mens barken endnu lå ved udrustningskajen, fuldt tilrigget, men uden ballast, kæntrede hun ved et hårdt vindstød. Ansvarret var værftets. Heldigvis var skaden ikke stor.

Den firemastede bark var bygget for institutionen »Den danske Handelsflådes Skoleskib for Befalingsmænd«. Som sådan sejlede hun til 1915, hvor hun overtoges af D.F.D.S. Nogen økonomisk succes blev hun ikke. VIKING blev solgt 1929 til den eneste reder, der forstod at få noget ud af de store sejlskibe, Gustaf Erikson i Mariehamn på Åland. Han samlede ligefrem på windjammere og blev efterhånden verdens største og sidste sejlskibsreder.

VIKING blev sat ind i hvedefarten på Australien, sejlede forøvrigt også med passagerer. Som noget særligt kan nævnes, at der i 1931 var en kvindelig matros ombord. En 16-årig pige - Lena Ringbom - ville absolut prøve sejlskibssømandens barske liv. Efter megen snak om sagen, kom Lena da også med tur-retur til Australien, klarede strabadserne fint, og skrev en bog om det: »Flicka på Skepp«. Men det var altså 50 år før, vi betragtede det som en sensation, at piger gik til søs på vore skoleskibe.

I 22 år sejlede VIKING for Erikson, gennemførte også en rejse efter krigen, men da var det klart, at sejlernes tid var forbi. Barken blev solgt til Göteborg, hvis byskib hun blev. En udbredt skik i Sverige. Stockholm har således fuldriggen AF CHAPMAN, bygget 1887, Halmstad og Karlskrona 2 fikse fuldskibe NAJADEN (1897) og JARAMAS (1900), som for øvrigt har været i Århus 1927 og 1928.

VIKING burde have ligget i Danmark. Vi skulle som søfartsnation også eje et minde om sejlskibstiden. Men selv om svenskerne skulle finde på at sælge barken, så kan hun nu ikke sejle ud af havnen, for siden hun ankom, har de bygget Elfsborgbroen, og den kan VIKINGs 47 m høje stormast ikke passere under.

I øvrigt var VIKING under Eriksontiden blevet en rigtig Cape-horner, idet hun nu væsentlig var beskæftiget med kornsejladsen på Australien. Hun deltog bl.a. i det store »grain race« 1933, hvor hun opnåede en så fin placering som nr. 7 af i alt 20 storsejlere, idet hun klarede rejsen Port Victoria - Queens-



town på 103 dage. Vinderen PARMA (bygget 1902) brugte 83, nr. 2 PAMIR (1905) 92 dage, nr. 3 POMMEREN (1903) 98. Alle tre var som VIKING 4-mastede barker. Allersidste blev FAVELL (1895), men hun var også kun 3-mastet og var 146 dage om turen.

Det er så passende at erindre, at den legendarisk berømte teclipper, 3-mastede fuldrigger CUTTY SARK (bygget 1869) gjorde nøjagtigt samme tur i 1885 på rekordtid 73 dage. N.B. - hun var altså også en clipper! D.v.s., hun havde læsejl, skysejl, en stævn skarp som et økseblad, og med en tonnage på kun 921 reg. tons. Desuden havde hun, på grund af de dengang lave hyrer, en besætning så stor, at man uden større risiko kunne vente med mindskning af sejl til sidste øjeblik. CUTTY SARK er nu fuldt restaureret sat i tørdok i Greenwich nær ved National Maritime Museum. En situation noget lignende VIKINGs, der nu ligger i nærheden af Göteborg Sjöfartsmuseum.

---

# LANCING

*4-mastet fuldrigger bygget 1865 / lå i Århus Havn 1916*



**L**ANCING var et mærkeligt sejskib. Hun var nemlig oprindeligt bygget som damper i 1865 hos Napier & Sons, Glasgow for Compagnie Générale Transatlantique, fik navnet PEREIRE og sejlede i 22 år med post og passagerer mellem Le Havre og New York.

Efter stranding i 1887 solgtes vraget til en brite, der ombyggede det til en firemastet fuldrigger. At ændre damper til sejler kan nok lyde mærkeligt i vor tid, dengang var det ret almindeligt. F.eks. Englands stolthed GREAT BRITAIN, bygget i 1843 som første skruestålskib, der krydsede Atlanten, blev ændret til sejler i 1888. Hun kan forøvrigt stadig beses som museumsskib i Bristol.

Når en sådan tilsyneladende fornuftsstridig ombygning fandt sted, skyldtes det, at dampmaskinen vel var en lovende opfindelse, mens det praktiske resultat over større afstande endnu var økonomisk set ret tvivlsomt. Dels var farten dengang just ikke imponerende 8-10 knob (1 knob = 1 sømil = 1852 m i timen), dels var maskinerne nogle værre kulslugere, så der måtte være store brændselsforsyninger ombord. De beslaglagde sammen med maskineriet megen værdifuld lasterum, hvorimod sejleren kunne udnytte hele skroget. Som damper målte hun 1755 register tons, som sejler 2546.

Efter ombygning fik skibet navnet LANCING, hvorunder hun blev verdensberømt, kendt på lang afstand for sit korte bovspryd, der kun var i stand til at føre 2 forsejl mod det mere almindelige 4.

Besætningen klagede over, at jerndækket, som hun havde fra sin damper-tid, var vanskeligt at stå på, når søerne slog ind over lønningen i hårdt vejr. Til gengæld slap søfolkene så for det meget upopulære job at skulle ligge ned på knæ og skure trædækket med sandsten, deraf det engelske udtryk at »holystone« dækket.

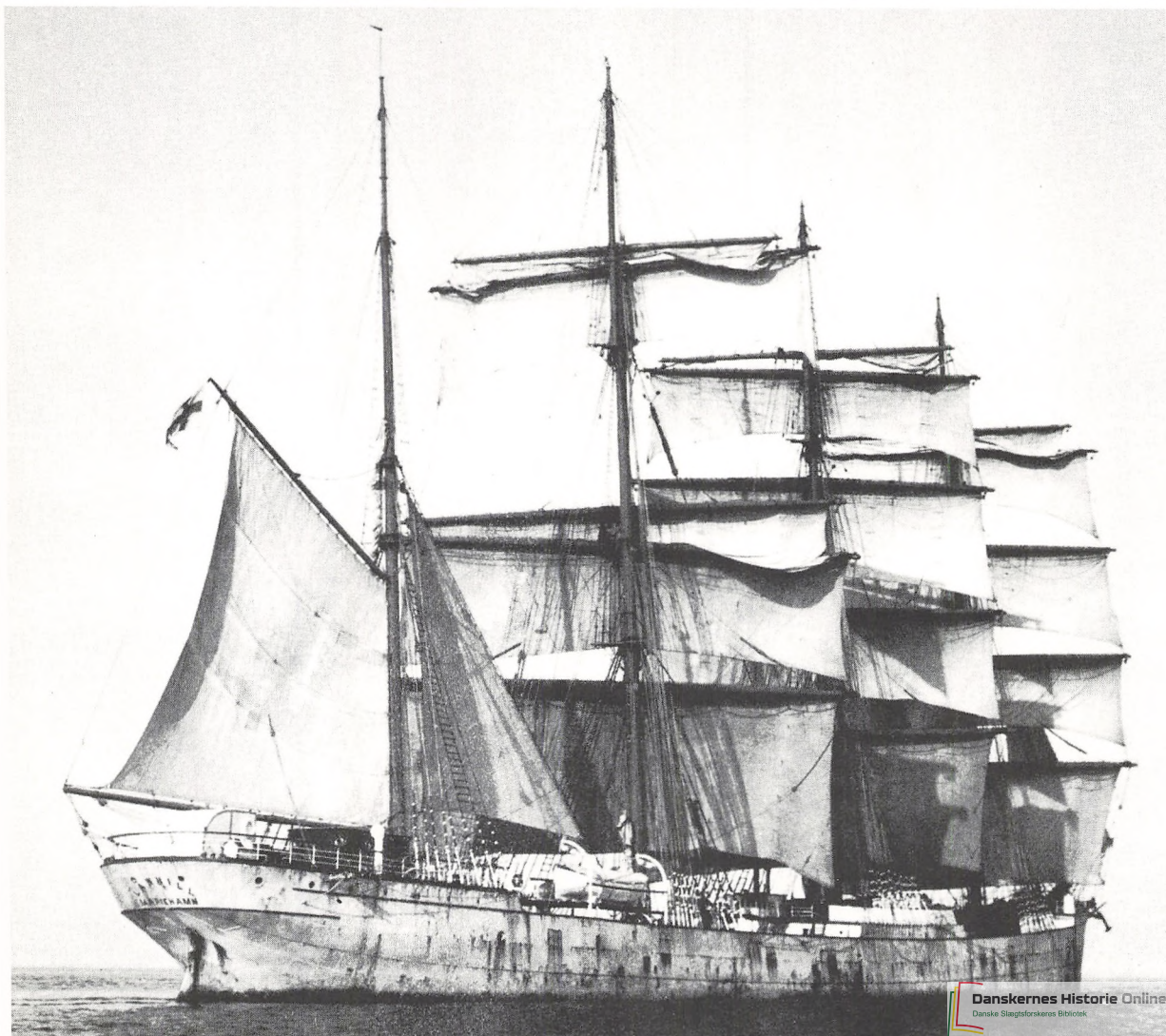
LANCING kom som sejler til at gøre flere fantastisk hurtige rejser, antageligt på grund af, at hun - oprindeligt bygget som dampskib - havde fået et slankere skrog end almindeligt for vinddrevne fartøjer.

Sine bedste tider kom fuldriggeren til at notere, da hun efter forskellige ejere endte 1901 i Norges største sejskibsrederi J. Johansen & Co. Her nævntes ikke sjældent farter på 12-18 knob, endda blev engang 20 knob registreret på patentlog. Flere gange overhalede hun en damper, og mandskabet havde da den triumf, at de hånligt kunne stå og vise en tovende, hvorved de antydede, at steameren da godt kunne komme på slæb.

Bedste tegn på hurtig rejse viste LANCING 1916, ifølge Basil Lubbock. Da forlod hun New York den 2. februar samtidig med den danske liner FREDERIK VIII (11.000 hk.). Sejleren nåede Århus den 25. samme måned, og først næste dag kom passagerbåden til København.

Den 25. april 1917 var LANCING atter i Århus efter at have forladt Baltimore den 28. marts, altså på kun 28 dage.

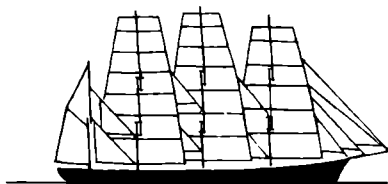
Men i 1924 var det slut med den gamle sejler. I 59 år havde LANCING gjort sin pligt. Hvor mange af B & W's moderne vidundere gør hende det efter? - Hun blev ophugget i så mange skibes kirkegård Genova, Italien.



---

# LAWHILL

*4-mastet bark bygget 1892 / lå i Århus Havn 1919*



**L**AWHILL var en rigtig Capehornet. Bygget i 1892 hos W. B. Thompson, Dundee. Den var på 2942 registertons, altså et af de store skibe.

Det særprægede ved LAWHILL var rigningen. Den var en såkaldt »baldheadet«. D.v.s. den ingen røjler havde. Øverste sejl var bramsejlene, der til gengæld var bredere end vanligt. Sejlføringen kunne derfor virke noget klodset, og var heller ikke særlig populær, hvorfor den ikke vandt større udbredelse.

Mærkeligst var dog opstillingen af masterne. En fuldrigget mast består almindeligvis af 3 dele - undermast, mærsestang og bramstang. Men på LAWHILL var undermast og mærsestang ud i ét. Allermærkeligst var det, at bramstangen var anbragt på agterkant af de ud i ét konstruerede mærsestang og undermast, og ikke på forkant som skik og brug havde været i flere hundrede år.

Systemet skulle betyde en styrkelse af rigningen, hvilket dog ikke forhindrede, at barken i en storm under Cape Horn i 1923 netop mistede en af disse agterligt anbragte bramstænger, som også skulle være en lettelse i det daglige arbejde. Der var i øvrigt flere af den berømte kaptajn Jarvis arbejdsbesparende mekanismer ombord, så det har ganske givet været et »skiv«, som nok skal have givet anledning til megen snak blandt havnens folk. For det er kendt, at ingen var så konservativt indstillede som gamle sejlskibssøfolk. De så helst alt blev ved det kendte, gode gammeldavs.

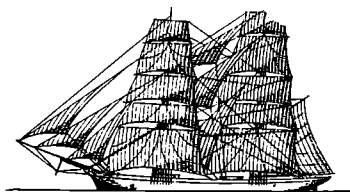
LAWHILL blev i 1919 solgt til Gustaf Erikson på Åland, og straks sendt til Buenos Aires efter en ladning hvede. Hun sejlede herfra 20. juli og ankom til Århus 28. september, hvor hun var en af de første sejlere efter afslutning af 1. Verdenskrig, der kom med oversøisk last. Hun bragte sin ejer en fortjeneste på 45.000 pund.

Under 2. Verdenskrig blev hun beslaglagt og sejlede for Sydafrika. I 1957 blev hun solgt til Portugal og ophugget.

---

# AMAZONE

- brig bygget 1876 / lå i Århus Havn 1922



**H**un var et malerisk fartøj. Agterspejl rigt dekoreret med billedskærerarbejder, drejede balustre omkring skansedækket, kækt agterover stagede master og på 299 register tons. Briggen løb af stabelen 1876 i Brake ved Weser, Tyskland, et da ret kendt træskibsværft, der forøvrigt havde bygget flere skibe, som endte i Danmark. I 1898 blev hun solgt til Ingvarson i Brantevik, Sverige og derfra igen til Schumann, Egernsund i Sønderjylland. Sine sidste år var hun oplagt her i havnen. Hun blev i 1924 solgt på en tvangsauktion for den latterligt lave pris af kr. 2.000,-. Derefter blev hun slæbt til Lemvig og ophugget.

AMAZONE var som sagt en brig, d.v.s et skib med 2 master og med ræer på begge. Hun var tilmed en såkaldt »snaubrig«, idet hun bag på agterste mast, lige under mærset havde en slags ekstra mast, et rundholt, hvorpå gaffelsejlet var fastgjort.

Der er det særlige ved dette sejlskib, at hun blev Danmarks sidste sejlskib. Vi havde dengang nok tre brigger, men de var alle stationære. TJALFE (bygget 1853), klubslib i København, og CONSTANCE (bygget 1856), skoleskib for skibskokke også i København. De blev begge ophugget henholdsvis 1952 og 1937. I Svendborg lå også som stationært skoleskib hvalfangerbriggen HVALFISKEN bygget 1801, - blev skammeligt ophugget 1937.

Alle tre skibe havde været bevaringsværdige, navnlig HVALFISKEN, og så havde vi i dag haft et næsten 200-årigt eksemplar af denne nu helt forsvundne skibstype, endda den ældste. Der er nu kun to tilbage, NIAGARA (1812) i U.S.A. og et engelsk skoleskib ROYALIST på 110 tons.

Sverige havde Skandinaviens allersidste brig - GERDA af Pataholm 234 tons. Hun var bygget i Gävle 1869, gjorde sin sidste rejse 1931. Derefter blev GERDA gjort til museumsskib i byen, hvor den i sin tid løb af stablen. Desværre blev briggen ødelagt under en storm 1951.

Engang var dette handige lille fartøj meget almindeligt her i landet. Det kan nævnes, at første danske sejlskib, der rundede Cape Horn, var briggen PERLEN af Åbenrå, som gjorde det i 1826.

Vi burde have beholdt AMAZONE her i Århus! Det havde været overkommeligt, og hendes rig havde pyntet i havnen!

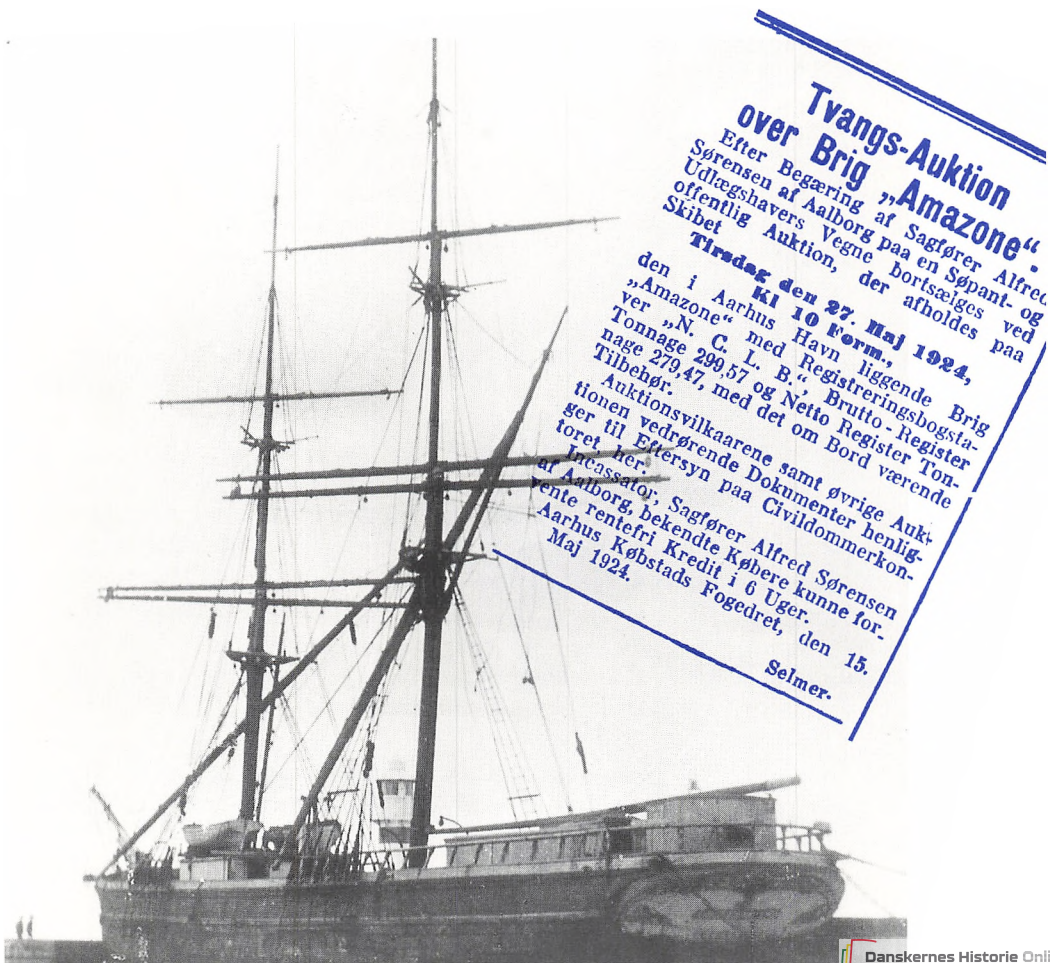


Det kom hun dog til, i de næsten 3 år, briggen lå her. I den tid blev der naturligvis gjort forskelligt indbrud i skibets kahytter. Jeg tillod mig derfor også at besøge AMAZONE nøjere, var bl.a. inde i skipperens kahyt. Den var pænt udstyret, og på bordet i messen lå skibsjournalen. Jeg husker, på den sidste beskrevne side stod: Klokken 12 intet mandskab! - de var altså alle afmønstrede, sidste rejse slut.

Jeg var stærkt fristet til at tage bogen med mig. Det kunne nemt gøres. Skibet lå ret ensomt, her var ikke andre end mig, men min pæne opdragelse hindrede mig i at begå dette, som det senere viste sig, ganske ligegyldige tyveri.

Ved et senere besøg så jeg nemlig journalen ligge og flyde i lastens bundvand, hvor en eller anden tåbe havde smidt den. Her havde jeg haft muligheden for at komme i besiddelse af logbogen over Danmarks sidste brigs sidste rejse, som i øvrigt må have været ret så dramatisk, for jeg havde bemærket, fokkeråen var skørnet og lasket sammen med kæder og kiler.

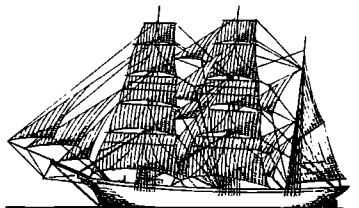
Min ærgrelse var så stor, at intet nu hindrede mig i alligevel at negle en ting ombord. Jeg tog derfor en kofilnagle, som endnu sad i naglebænken. Et godt, forarbejdet maritimt redskab af teaktræ, blankslidt af mange, lange tovender, der i tidens løb var gledet om den. Nu er den påmonteret et øljern, hvorved den stadig holdes blankslidt, og jeg har et bogstaveligt talt håndgribeligt minde om Danmarks sidste brig - AMAZONE!



---

# SIGYN

- 3 mastet bark bygget i 1887 / lå i Århus Havn 1925



**D**et særpægede ved barkskibet SIGYN er, at hun eksisterer endnu trods sine snart 100 år.

Hun blev bygget på Gamla Varfet i Göteborg 1887. Det forholdsvis lille fartøj - 378 register tons kom ud på lange rejser. Mest til Sydamerika, men også helt til Bangkok.

SIGYN var i tidens løb ude for lidt af hvert, kollisioner, nær stranding, og under 1. Verdenskrig var hun tæt ved at blive offer for en tysk ubåd, heldigvis kom i sidste øjeblik en engelsk torpedojager og jog den væk.

I 1913 blev SIGYN nedrigget til barkentine, så hun kun havde ræer til formasten. Hjemstedet var nu Råå, og det var herfra hun kom til Århus efteråret 1925. Turen hertil havde været ret dramatisk. Storm, høj sø. De måtte undervejs med fare for at drive på land foretage en nødankring i Paponviken, hvor de lå i 4 døgn. Sejlene på pumperne og med svær slagside nåede de byen 20. oktober. I 1927 solgtes hun til Lundqvist på Vårdø i Åland. Hun vedblev med at sejle på Østersøen og af og til på Nordsøen, indtil hun blev lagt op i sin hjemby. Herfra kom hun til Åbo Sjöhistoriska Museum med liggeplads i Auraelven.

SIGYN nåede dog at sejle endnu engang. Hun blev i 1954 hovedperson i den finske film »Laivan kannella«, klarede det fint og indtjente hårdttiltrængte penge til sin vedligeholdelse.

Tiden havde været hård mod den ærværdige sejler. Ikke blot alderen, hun var også blevet beskadiget under den finsk-russiske krig. Endvidere var målet, at få hende genoprigget til bark. Her er det velgørende at se, hvordan finlænderne trods de fattige år efter krigen, dog kunne gøre en stor indsats for at redde den gamle sejlskude. Og det var både stat, kommune og private som bidrog.

Omsider kronedes alle anstrengelser. Den 26. maj 1979 kunne man præsentere barken SIGYN, fuldt tiltaklet, alt »shipshape«.

SIGYN er nu det ældste velbevarede koffardiskib i hele Skandinavien. I Europa er kun CUTTY SARK ældre. I Råå kirke hænger en fin model af barkskibet som kirkeskib.

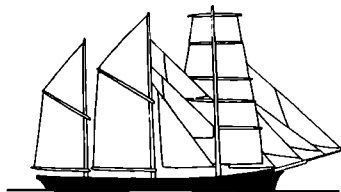




---

# FRIDEBORG

- barkentine bygget i 1866 / lå i Århus Havn 1926



**D**en 8. juni 1926 kom der en teclipper i havnen. Dette lagde nok ikke mange mærke til, for der stod FRIDEBORG af Kumlinge på agterspejlet, og rigningen var ikke synderligt imponerende. Men faktum er at hun blev bygget på det traditionsrige, engelske værft James Gardner i Sunderland 1866. På denne tid løb andre, mere berømte clippere af stablen. F.eks. TAEPING 1863, TITANIA 1866, THERMOPYLAE 1868, CUTTY SARK 1869 o.s.v.

FRIDEBORG, eller som hun dengang hed CLETA, var på 546 brutto register tons, og blev, hvad man kaldte et »compositskib«. D.v.s. hun var nok bygget af træ - i dette tilfælde endda teaktræ - men på jernspant, eftersom krumvokset egetræ begyndte at være en mangelvare.

CLETA blev aldrig en af de sagnomspundne rekordjagere. Dertil var hendes rig ikke nær himmelstræbende nok. Hun førte ingen skysejl, var forøvrigt kun rigget som bark, havde altså ingen ræer på den agterste mast. Men i fem år var hun dog med i tesejladserne. Fra denne periode havde hun i skipperens kahyt geværstativer til 6 rifler, så mandskabet kunne slå fra sig, hvis clipperen blev overfaldet af kinesiske pirater, som i deres djunker lå og lurede på sejlerne i vindstille dage.

Da tefragterne faldt stærkt som følge af Suezkanalens åbning i 1869, hvilket sejlskibene absolut ingen fornøjelse havde af, gik CLETA, ligesom mange af hendes kolleger over i uldfarten på Australien, hvor hun var beskæftiget i 14 år.

Efter forskellige ejere kom hun i 1887 til Sverige. Hun blev omdøbt til dobbeltnavnet NELLY & MATILDA, og gik stadig på langfart, fik endda i 1891 en ny kobberforhudning.

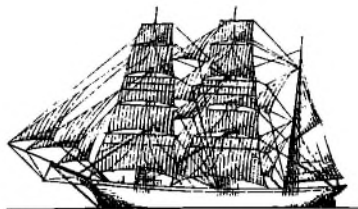
I 1917 nedriggedes hun til barkentine, og havde nu kun ræer på formasten. Senere blev hun solgt til Kumlinge, en af Ålands 6520 øer. Nu var den fordums teklipper forvandlet til en gemen tømmerlæber under navnet FRIDEBORG, der for på »Plankekina«, hvilket er sømands slang om de gamle sejlskuder, som gik med trælast på Bottenviken. På denne måde kom hun til Århus to gange i 1926 og 1930. Rejsen fra Söderhamn tog 9 døgn.

Denne trafik fortsatte til 1937, hvor FRIDEBORG grundstødte. Skaden var nu så stor, at reparation ikke kunne betale sig. Den forhenværende teclipper blev hugget op efter 71 arbejdsår jorden over. Inventaret fra skipperens kahyt kan ses i Luleå's museum. Geværstativerne fra kinatiden er dog ikke der imellem, de er forlængst borte.

---

# CARMEN

- 3 mastet bark bygget 1921 / lå i Århus Havn 1930



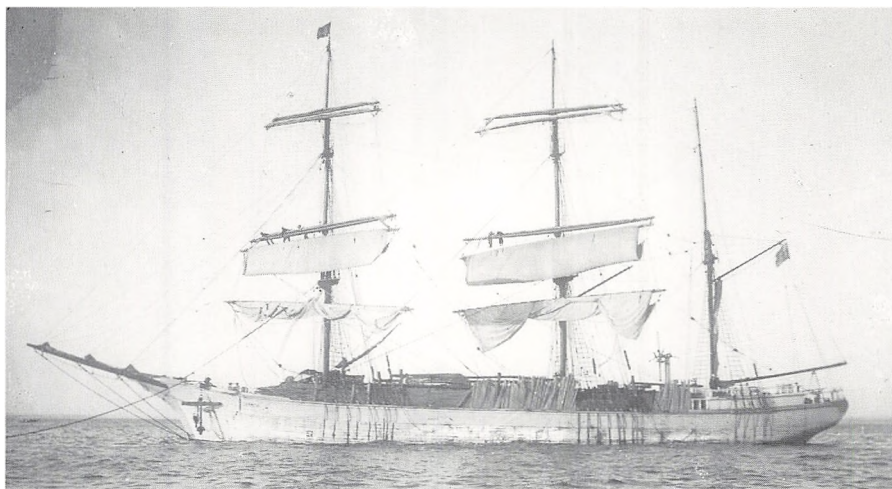
**D**er er det ejendommelige ved CARMEN, at selv om hun nok er den yngste af de her nævnte sejlere, så virker hun som en af de ældste. Bygget af træ, gammeldags stokanker og ditto taljereb, også kaldet »jomfruer«. De brugtes til at stramme vanterne, der holdt riggen på plads. Endvidere var CARMEN forsynet med det, som udenlandske søfolk lidt hånligt kaldte »de skandinaviske skibes kontorflag«! Altså en vejrmølle-drevet pumpe til at holde de gamle, ustandseligt lækkende, skuder læns.

CARMEN var på 558 register tons, og bygget i Granboda på Åland i efterkrigsårene 1921, hvor manglen på tonnage havde jobbet fragtpriiserne godt op. Ålændingene, som altid har været et søminded folkefærd, ville naturligvis være med her. Skønt tiden var ved at løbe fra sejlerne, byggede man alligevel en bark, bogstaveligt talt på den bare mark, lidt for hurtigt og af lidt for friskt træ. Hele rigningen, ræer, master o.s.v. var fra en gammel bark SOUTHERN BELLE bygget i Nova Scotia 1871. Nogen hurtigsejler blev hun just ikke. En gang tog hun 82 dage om turen Skellefteå - London.

Men CARMEN blev en af verdens sidste træbarker, og i hvert fald den allersidste af slagsen, som anløb Århus.

Hun kom her første gang 1930. Sidste gang hun kom var på en noget bedrøvelig måde. Hun var under en efterårsstorm i Østersøen sprunget læk, og tilsidst forladt af hele besætningen. Hun flød på tømmerlasten, blev senere bjærget, og efter en nødtøftig reparation slæbt til Århus, hvor hun ankom i efteråret 1934.

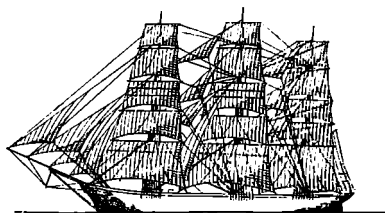
Allersidste rejse gik til Torekov. Her blev hun ophugget, kun 13 år gammel.



---

# SVANEN

- fuldrigger bygget 1881 / lå i Århus Havn ...?



**D**er er også sejlskibe, som skulle have været i Århus, men desværre aldrig kom der. F. ex. SVANEN, en smuk fuldrigger på 1797 registertons, altså et ret stort skib.

Hun var bygget af jern i Liverpool 1881 og hed oprindeligt WALDEN ABBEY. I 1916 blev hun købt i Uruguay af et københavnsk rederi A/S V. Müller. I 1917 var hun fra Baltimore bound for Århus, men 23. april blev SVANEN i Atlanterhavet sænket af en tysk ubåd. To mænd - styrmanden og tømmermanden omkom.

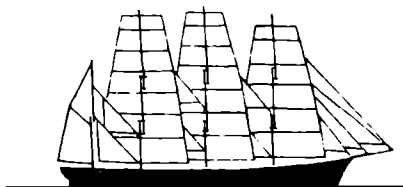
Den slags ubarmhjertige sænkninger skete tit. Sejlskibe var lette at få øje på, nemme at indhente og fuldstændigt forsvarsløse. Her kunne en ubådskaptajn risikoløst hente sig en billig »helteglorie«. I alt 96 danske sejlskibe blev sænket under 1. Verdenskrig. Imellem dem altså SVANEN, så hun nåede ikke frem til Århus, to af besætningen heller ikke.



---

# PASSAT

- 4-mastet bark bygget 1911 / lå i Århus Havn 1952



Sidste gang en fragt blev ført til Århus Havn pr. sejskib var i 1952, og denne specielle opgave kunne næppe være betroet nogen værdigere sejler end den tyske, firemastede bark PASSAT. Hun er på 3181 register tons, bygget på Blohm & Voss' skibsværft i Hamburg i 1911 for rederiet F. Laeisz. Kom således til at tilhøre dette rederis berømte »The Flying P-line«, idet alle dets skibe havde navn, der begyndte med »P«. Denne idé startede oprindeligt i 1870, da rederiet byggede en bark, som man gav navnet »Pudel«. Egentlig et kælenavn for et kvindeligt familiemedlem. Skikken fortsattes. F. ex. PREUSSEN, verdens eneste femmastede fuldrigger, PAMIR, som senere gik ned som skoleskib, kun 6 mand af 86 blev reddet. Endvidere POTOSI, PESTALOZZI, PARMA og mange flere. Traditionen fortsætter, selv om rederiet nu beskæftiger moderne, motordrevne køleskibe.

PASSAT blev sat ind i salpeterfarten på Sydamerika. Efter 1. Verdenskrig blev hun overtaget af Frankrig som et led i krigsskadeerstatning, men Laeisz købte barken tilbage. I 1932, da storsejlernes tid var ved at være forbi, blev hun købt af - ja, naturligvis Gustaf Erikson i Mariehamn. Her sejlede PASSAT indtil 1951, så opgav selv dette rederi firemasteren, men da var Erikson også afgået ved døden i 1947. Der taltes om ophugning af barken. Imidlertid blev hun i sidste øjeblik købt af en tysker, som gjorde hende til et fragtførende skoleskib.

Efter nogle få rejser blev dette projekt imidlertid opgivet, og PASSAT blev købt af byen Lübeck, hvor hun nu ligger som stationært skoleskib ved Travemünde.

*Af F. Laeisz's stolte »The Flying P-flåde« er PASSAT nu det eneste, som er i tysk eje. PEKING (1911) ligger i New York ved South Street Sea Port Museum, og POMMEREN (1903) i Mariehamn ved Ålands Sjöfarts Museum. Men PADUA (1926) sejler endnu, under russisk flag som skoleskib med navnet KRUSENSTERN.*





---

# VINTEROPLÆGGERE

- i Århus Havn ....

Hvert år kom der sejlskibe med tømmerlast oppe fra Bottenviken helt hen i oktober-november måned. Inden de havde fået udlosset, var det blevet så sent på året, at der var fare for, Viken var frosset til inden de nåede hjem. Under sådanne forhold blev assurancen så høj, at det bedre kunne betale sig at lade skuderne blive liggende her i havnen indtil foråret.

De blev så lagt op i den gamle lystbådehavn - omtrent skråt over for Toldboden. Her lå de hele vinteren som et havnens vartegn. »Masteskoven« her var det første indtryk man fik, når man kom søværts til byen.



## VINTEROPLÆGGERE

1923-1924

- LYDIA - Skillinge • 3 mst. bramsejlsskonnert
- HEPPENS - Wilhelmshaven • 2 mst. bramsejlsskonnert
- DINA - Brantevik • for-and-aft-skonnert
- AMAZONE - Egersund • brig
- MERKUR - Tallin • 3 mst. sletskonnert

1924-1925

- HERMES - Bergkvara • barkentine
- G. R. BERG - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert
- ABRAHAM - Brantevik • Barkentine
- ZENITHA - Karlskrona • 3 mst. bramsejlsskonnert

1925-1926

- HERMAN - Skillinge • 3 mst. sletskonnert
- BERTHA - Skillinge • 3 mst. bramsejlsskonnert
- SELMA - Skillinge • 3 mst. sletskonnert
- IRENE - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert

1926-1927

- GÄRD - Bergkvara • 3 mst. bramsejlsskonnert
- BETTY - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert
- SIGNE - Käsmü • for-and-aft-skonnert

1927-1928

- IRENE - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert
- ANNA - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert
- YRSA - Brantevik • 3 mst. bramsejlsskonnert

1928-1929

- DINA - Brantevik • for-and-aft-skonnert
- FRID - Sottunga • 3 mst. sletskonnert
- LYDIA - Skillinge • 3 mst. bramsejlsskonnert
- BALTIC - Skillinge • 3 mst. sletskonnert
- SVANHILD - Brantevik • 3 mst. mærssejlsskonnert
- BELLONA - Jernavik • brigantine
- ØRNEN - Bergkvara • barkentine
- SYLVIA - Hveen • 3 mst. sletskonnert
- KIANA - Skillinge • barkentine

1929-1930

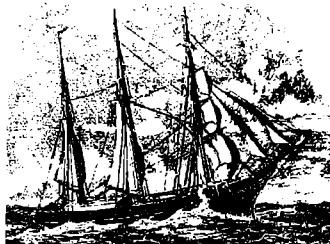
- KAJ - Helsingborg • 4 mst. mærssejlsskonnert
- LYDIA - Skillinge • 3 mst. bramsejlsskonnert
- MERKUR - Tallin • 3 mst. sletskonnert
- ELISABETH - Skillinge • 3 mst. bramsejlsskonnert
- AIL - Pärnū • barkentine
- IDA - Pataholm • Brigantine
- CÆSAR - Aalborg • for-and-aft-skonnert

1930-1931

- THORMILIND - Käsmü • 4 mst. barkentine
- IDA - Pataholm • brigantine

---

## NEDE OM HAVNEN . . . .



**E**n af skuespilleren Oswald Helmuths bedste viser er vel nok den om en lille mand, der har for vane, hver aften når han skal hjem, at tage sig en omvej neden om havnen for at se på skibe. Er vi ikke en del, som har det noget lignende, eller måske snarere havde det? For med al respekt for den moderne havn med alle dens faciliteter, så var det ligesom hyggeligere, dengang der var sejlskuder. De var mere overkommelige, man kunne leve med i tingene ombord.

Som nu dengang 3 mst. bramsejlskonneret HERMAN af Skillinge kom ind i Nordhavnen. Vinden var gunstig, skipperen har vel ment, han kunne spare bugserhjælp. Lods båden vimsede nervøst omkring sejleren, men »far ka' sel'!« Og det gik da også ganske nydeligt med »titusen jæklar« og hånd- samt vindkraft. Skøder blev slået løs, sejl firedes ned, og for blafrende duge løb hun med aftagende fart frem mod bolværket. Så sprang jungmanden i jollen, vrikkede i land med en tovende - hvormange søfolk af i dag kan vrikke med jolle? - fortøjningstrossen blev ført til en pullert på kajen, og så var det ohiv-ohøj, og den store skonnert klappede til pænt og blidt, uden store bump. .

Sejlerne kom med planker fra svenske og finske havne, uhøvlet træ der også som dækslast lå højt op over ruffet. Det hele blev losset af matrosnæver, som var så barkede, at de var ganske immune over for træsplinter. Det kunne godt tage en 14 dages tid med at tømme et sådant 3-400 tons skib. Brædderne blev anbragt i de særlige tømmerhestevogne. Når en sådan var fyldt, talte formanden hvormange. Det skete ved, at han satte et kridtmærke på hver plankeende. Hans eget lille private EDB-system. Så var det let at se, ingen var glemt eller talt to gange. Derefter kunne de tålmodige krikker trække læsset ud på Vesterbro, op på Dr. Margrethesvej, eller hvor tømmerhandlen nu lå.

Der var også andre skibe at se på. Helt ude ved det, som dengang kaldtes Midtermolen, lå under Første Verdenskrig en gammel, norsk jernbark - CARL af Skien. Vedholdende rygter fortalte, at dette store skib skulle sejles ud i havneindløbet og sænkes i tilfælde af, at Danmark kom med i krigen. Meningen skulle være, at havnen dermed var spærret. Jeg har dog ikke kunnet få påstanden verificeret. Men CARL lå der meget længe, skønt alt, hvad der kunne flyde, i disse dage kom i fart. Det optræder også på næsten alle havne-billeder fra den tid. Måske skulle en eventuel sænkning foretages af den enlige soldat, som - guderne må vide hvorfor - stod vagt på molen i alle krigsårene.

Så var der noget hyggeligt, ligefrem fornøjeligt over de hollandske kuffer,

som der i sin tid kom mange af. Det var ret små fartøjer, lige brede over hele skroget, buttede for og agter. En gammel skippervittighed kaldte dem »kilometerbåde«! Dermed mentes, at et værft lavede et skib på 1 km. Så kunne kunderne købe så og så mange meter fartøj, de havde brug for, det savedes så af, og enderne bankedes sammen. Eller som englænderne siger ganske kort: »Built-by-the-mile-and-cut-off-by-the-fathom-ship«! Men det var, som sagt, en vittighed. Alligevel var det ret velsejlende fartøjer. På siderne havde de et såkaldt »sværd«. En flad tømmerkonstruktion, der ved et taljetræk kunne sænkes og således gjorde det ud for en køl, som de ikke kunne have i de lavvandede kanaler, men sværdet bevirkede altså at den fladbundede kuf kunne sejle bidevind og krydse. Kuffen var i reglen et familieforetagende. Det var ikke ualmindeligt, man så skibet komme ind, mens farmand tog storsejlet, børnene klarede fokken og mor stod ved roret. Det gjorde hun nok også i dagliglivet ombord. For i kahytvinduerne var der hvide, stivede gardiner, og her stod røde pelargonier i blåktpudsede messingurtepotteskjulere. Alt var rent og net.

Her fra byen var der også adskillige småsejlere. Navnlig huskes stenfiskerskonnernten CAMILLA af Århus. Jeg har aldrig set så lille et skib med clipperstævn og med topstænger på masterne. Altså ikke pælemaster. Det var en fin båd, åbenbart også en kvik sejler. Den eksisterede endnu i hvert fald kort før krigsårene ret medtaget. Da der ved havneudvidelse 1884 var mange stenfiskere her i staden, foranstaltede disse en kapsejlad. Her vandt skipper A. Petersen netop med CAMILLA en 1. præmie. Ved samme stævne sejlede en kollega sin skude så hårdt, at fortoppen knækkede. Det var M. Nielsen på MARIA. Siden gik han altid under øgenavnet Michael Vovehals.

Så var der også paketterne. Det var jo før de mange broer kom og ødelagde trafikken for »havets husmænd«. F.eks. skibsreder Ishøys skonnernten AKSA og galeasen SVALEN, der gik i regelmæssig »sporvognsfart« mellem henholdsvis Odense og Nykøbing.

Oppe i åen, det var før den blev dækket til, kom der hver sommer nogle små sejlere. Det var de såkaldte »pæraskuder«! Slet ikke noget ringeagtende skældsord, for det var omhyggeligt velholdte jagter, som vitterligt kom med pærer, men også æbler, nye kartofler, kål og meget andet godt fra Samsø og de danske sydhavsøer. De lå ved kajen, hvor nu BP-huset ligger, og solgte varerne til prisbevidste husmødre. Skibene kom herop først gennem svingbroen ved Dampmøllen og dernæst rullebroen ved Dyrkarken.

Lige overfor, på den anden side åen havde sejlmager Holm sit værksted. Han var far til museumsdirektør Peter Holm, Den gamle By's grundlægger. Indgangen til forretningen var egentlig omme i Mindegade. Nu har sejlmagerne lov til at flage med splitflag. NB: det skal ske fra vandret liggende stang, så her var der en stang over døren, hvorfra flagning kan ske på regelmenteret måde. Men der var også en dør ud til åen, så varerne kunne leveres søværts, bare skipperen sendte en robåd herom med et par mand.

Engang var en sejlmager - en »vindskrædder« fast og agtet medlem af ethvert større skibs besætning, men nu er der nok langt imellem, et råsejl bliver syet, af og til når det drejer sig om skoleskibe. Endnu i 1927 anløb 29 råsejlere Århus havn.

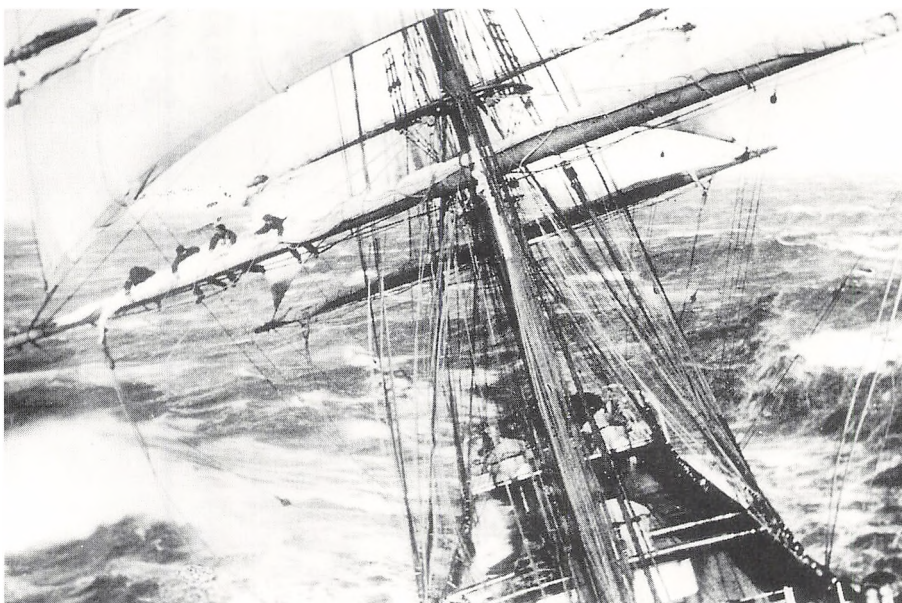
---

## DE HVIDE SEJLS ROMANTIK - ?

Over et velsejlende skib må der nødvendigvis være en egen harmoni mellem skrog og rigning, som ganske selvfølgelig gør det smukt. Derfor har utallige malere gjort pragtfulde billeder af sådanne fartøjer, og digtere har besunget de bugnende sejl.

Om sømanden har følt tilsvarende beundring, når han oppe i masterne, 40-50 m over et skumklædt hav skulle rebe »de bugnende«, er vel tvivlsomt. Han måtte stå på et gyngende tov - fodperten - ude på ræerne, medens disse ustandseligt bevægede sig op og ned og til begge sider i cirkulende bevægelser. Her gjaldt et gammelt ord: En hånd for dig selv og én for skibet! Men ofte måtte han tænke mindre på sig selv og bruge begge næver, når den tunge, gennemvåde og piskende sejldug skulle bjerges. Så var det nok småt med »romantikken«.

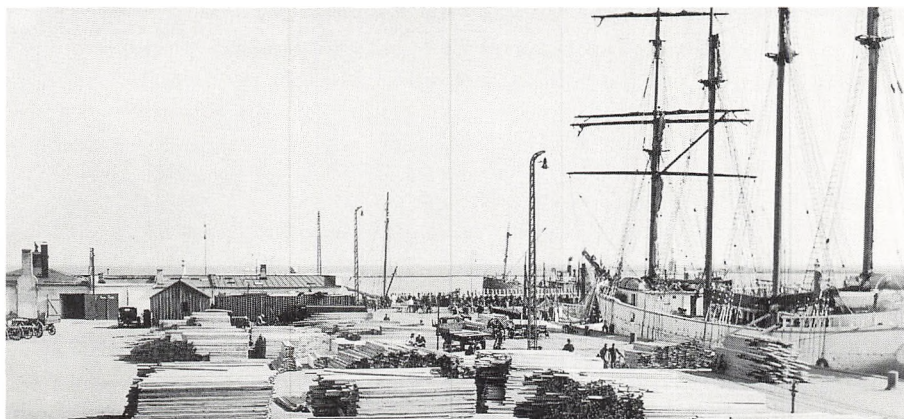
Lad os i dag ikke glemme sejlskibssøfolkene. I disse astronauttider er det vel værd at huske, at månefarerne vidste mere om rejsens mål end svundne tiders søfarere, som tog afsted i deres primitive fartøjer. Sejlskibsmændene skabte kommunikationen verdensdelene imellem, og de kunne ikke sende en hund ud først, for at se om det gik. I for mange tilfælde gik det ikke.



---

## HAVNEN - DENGANG . . .

**H**avnen - netop i sejlskibsperiodens sidste tid »the last days of sail« - levede sit eget liv på mangfoldige måder. Det hele gik mere »gelinde«, alt blev ligesom »gjort med hånden«. Det tog sin tid - der var folk nok - de sled hårdt - og de var billige. Alligevel gik det med et vist humør. Det var længe før computernes tid.



---

## HAVELÅGERNE

**K**om et stort skib ind med korn, lå det i sække. Havnearbejderne slæbte dem hen til lugerne, hvor donkeymaskinen hejsede dem op på dækket. Var der nu fire luger, stod her fire assistenter fra »Kgl. Vejer- og Målekontor« med hver sin vægt og tog mod den enkelte sæk, vejede den omhyggeligt, var der for lidt, blev der noget lagt til, var der for meget, tog man det fra. Alle sækkene skulle have nøjagtigt samme indhold.

Det må have været et drøjt job i blæst og regn. Det eneste læ, her fandtes, var en lille, særlig kasse med skrå overflade. Men den skulle kun beskytte regnskaberne. For hver eneste sæk blev noteret ned med sin streg, og den femte blev markeret ved, at den blev slået skråt over de fire foregående. Det var den såkaldte »havelåge«. Så kunne man let få antallet på samtlige sække, der havde været med skibet. Så enkelt var det!

Sækkene kurede bagefter ned ad en slidske til den ventende hestevogn, der bragte dem til grossisten.

Jeg husker engang havde en sådan vogn fået et baghjul kørt ned i en jernbaneskinne, så hjulet gik helt i kvas. Mens kusken stod mistrøstigt og kiggede på dette totale havari, kom en kollega raslende forbi med tom vogn, og igennem rumleriet råbte han: »Hva' fa'n Laus, er du punkteret?«

---

## »KØWENHAVNEREN«

**D**et var et hårdt slag imod byens liv, da D.F.D.S. ophørte med rutebådene »Aarhus-Kjøbenhavn«. Lad gå med, de gik over fra damp til diesel, men helt holde op. Det kan man ikke!

De nye både hed C. F. TIETGEN (1928) og HANS BROGE (1939). Altså opkaldt efter en københavnsk og en århusiansk storkøbmand. Med TIETGEN må der åbenbart have været lidt begyndelsesvanskeligheder, den har nok måttet vende om og sejle ind igen, for det specielle århusvid døbte den i hvert fald »Tit-igen«!

Bådernes afgang ved midnatstid satte sit præg på unge århusianeres aftenliv. Når de havde vendt strøget nogle gange - uden resultat - var der gerne en, som foreslog: »Skal vi ikke gå ned og sige farvel til køwenhavneren?«

Forslaget blev altid vedtaget med akklamation. Hvor var vi nøjsomme dengang. Afsejlingen var heller ikke uden festivitas, der var ofte stor og animeret tilstrømning. Muntre tilråb lød fra såvel skibet som kajen. Et der gik hyp-pigt igen, var: »Husk at gi' kanariefuglen frø!«

Ikke ualmindelig var den ekstraforøjelse, at se en passager komme halsende i sidste øjeblik. Landgangen var taget fra, men takket være et par stærke matrosarme blev vedkommende alligevel hevet ombord. En præstation, der hilstes med hurraråb og klapsalver fra den fremmødte menneskemængde, - navnlig hvis den forsinkede var en dame!

Så må det endelig heller ikke glemmes, at det før omtalte århusianske vid forlængst havde kundgjort, hvis man virkelig ville have en absolut uskyldig pige til brud, skulle man blot tage med en af køwenhavnerbådene. Her var der nemlig under dækket tre døre, på hvilke der henholdsvis stod: Herrer - Damer - Jomfruer! Så var det bare om at holde øje med, hvem der kom ud af den tredje dør!

### KØBENHAVNEREN PÅ IS

For det århusianske forretningsliv betød denne regelmæssige, daglige skibsforbindelse utroligt meget. Man kunne bestille varer pr. telefon, og de var her dagen efter.

Her kan berettes om en kendt århusianer, der havde åbnet en hovedstadsafdeling. Til den var kommet godt i gang, boede han faktisk i en af rutebådene, havde fast kahyt ombord. Sov her hver nat og kunne så næste morgen vågne



op skiftevis i København eller Århus, frisk og veloplagt til dagens gerning.

Det var således helt galt her i byen, når denne forbindelse af en eller anden grund blev afbrudt. Som det skete i den hårde vinter i 1929. Da var et af skibene gået uhjælpeligt fast i den svære is ovre ved Helgenæs. Nogle mere prominente passagerer, som måtte være kommet i land på en eller anden måde, fortalte i et interview til Aarhus Stiftstidende, at de havde fået tiden til at gå med at spille skak. De spillede med brikker lavet af papir på et brædt dannet af det damaskvævede ternede mønster på en dug.

Værre var det med lasten ombord, og allerværst med at Ill. Familie Journal - skal vi sige nr. 6 - lå her i skibet. Netop dette var det forfærdeligste for århusborgerne. Den berygtede 9. april, som desværre faldt på en tirsdag, medførte den samme kalamitet, og betragtedes næsten værre end selve besættelsen. Men værre blev det, da Aller foretog det, de mente var en genistreg. Nummer 7 sendte de nemlig over Gedser-Warnemünde, her var farvandet åbent endnu. Videre gik bladpakkerne så gennem Tyskland, over grænsen og op i Jylland. Nu gik der helt panik i folk! Hvorfor kunne man købe nr. 7, men ikke 6? Det var da ikke til at fatte. Men sekseren lå altså stadig indefrossen i damperen ovre ved Helgenæs!

Omsider kom »Køwenhavneren« dog ind. Kajen var sort af mennesker, da det bulede og skrammede skrog gled ind. Det betragtedes næsten med en vis højtid, som var hun en nordpolsfarer, der endelig vendte hjem. Men så blev stilheden pludselig afbrudt af en folkets røst, da en mand på godt århusiansk råbte op til de ubarberede matroser: »Har I Familjesjornalen nr. 6 med??«



---

# MOLSBÅDENE

**E**t andet træk i Århus Havns dagligliv var molsbådene. Da selskabet var på sit højeste, var der i alt 4 dampdrevne skibe. HELGENÆS, MOLLS, I. P. PETERSEN og SAMSØ. Nydelige fartøjer, blev de malet hvide, kunne de såmænd godt antages for at være en rigmands dampyacht.

Festligt tog det sig ud, når de ved 15-tiden kastede los, og hele flåden stod ud af havnen i kølvandsorden, for så lidt efter at fordele sig ude på Bugten, hver mod sit mål. Det kunne være Ebeltoft, Skødshoved, Knebelsbro, Nappedam o.s.v. Det var dengang hurtigste og bekvemmeste måde at komme over til Molbolandet. For øvrigt sejlede de også til Samsø og Thunø.

De medtog foruden passagerer store mængder af gods - foderstoffer, kunstgødning m.m. og på tilbagevejen forskellige landbrugsvarer, bl.a. kreaturer.

Det kunne naturligvis have sine vanskeligheder med at skulle manøvrere i så snævre, lavvandede sejløb, som Djurslandsvigene udgør. Navnlig når dybdeforholdene ustandseligt vekslede efter vind og strøm. Det skete da også af og til, at en af de små dampere løb på grund. Men det klarede let. De sejlede altid med ballasttankene fyldt, stod så skibet fuldstændigt fast, lænsede man bare tanken, og så flød skuden igen, som om intet var sket.

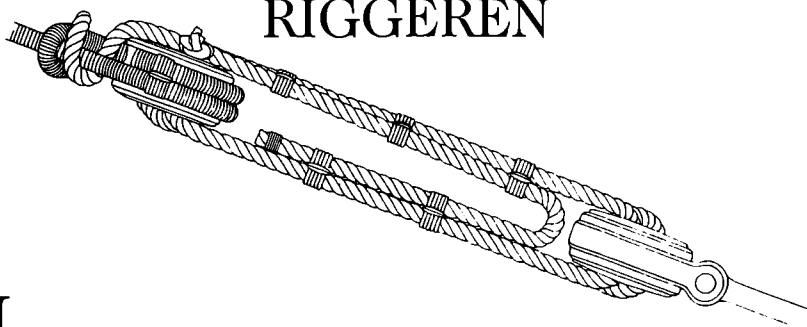
Denne rutebådssejlad gik udmærket i mange år, men efterhånden som automobiltrafikken både med passagerer og gods udviklede sig, blev konkurrencen for hård, og molsbådene måtte til sidst give op.

Disse smådampere havde også en lille pudsige opgave, som bør nævnes. Ombord på dem kunne nemlig »bedre folks børn« slippe nemt om ved at aftjene den ret barske fyrbødertid, som krævedes, for siden at blive maskinassistent-maskinmester. Det var kun et spørgsmål, om man havde råd til at gå de tre måneder uden løn, så kunne man blive »medhjælpende fyrbøder« på en molsdamper. Det siger sig selv, det var et betydeligt behageligere job, end at skulle tage hyre på en eller anden trampbåd, der gik i oversøisk fart, og hvor de glødende slagger i stormvejr raslede rundt på fyrdørken i hårdt vejr.

Men nu går der altså ikke mere nogen »steamer« til Mols, og for øvrigt heller ikke andre steder.

---

# RIGGEREN



I årene før krigen kunne man her i Århus Havn træffe en gammel sømand. Typisk sejlskibssømand. Han var som lige hentet ud af en af Knud Andersens søromaner. Han havde sejlet på de store have, var helbefaren, kunne også sit håndværk, kendte kunsten at splejse både wire og hampetovværk. Kaldte sig i øvrigt rigger.

Han var en af havets frie fugle, og sådan noget som fagforening - det var bare ikke ham. »Men - fortalte han med et bredt grin - da de skulle have skoleskibet DANMARK rigget til, var de lige godt nødt til at sende bud efter mig!« Sejlskibsriggere var ved at blive en mangelvare, og så måtte man tage, hvad der var til at få fat i. Det må have været omkring 1932. Således kom ex-sømanden da til endnu en gang at rigge en fuldrigger til!

Nu gik han altså her og havde på sine gamle dage fundet en lille fidus, der kunne pynte lidt på den magre folkepension - han malede nydelige billeder af de sejlskibe, som endnu kom her i havnen.

Hans metode var, at han først tegnede den pågældende skude nøjagtig af. Så gik han hjem og satte hende ud i høj sø, med alle sejl til, sådan at de passede til vejret, og vær sikker på, her manglede ikke et fald, skøde eller bras, vanter og stag var helt i orden. Han fik let skilderiet solgt til skipperen. Han kunne slet ikke lade være. Malerierne var også gode. Jeg så flere af dem.

Under krigen forsvandt han pludseligt, men efter den dukkede han atter op i havnen. Han havde været nordpå - Hanstholm, Hirtshals. Han malede fiskerkuttere! »Men ved du, hvad jeg nu maler? - Amerikanske libertyskibe!«

Denne ændring af motiver fandt jeg lige hård nok for en gammel sejlskibsmatros. Jeg mindedes uvilkårligt den gamle, engelske talemåde, der ret sarkastisk siger om søfolk, der forlader sejlskibet for at gå over til maskinen: He left the sea and went into steam!

Men alt har jo en årsag, for han føjede hurtigt til med et blink i øjet: »De gi'r whisky!« - Og denne efterspurgte drik var endnu på det tidspunkt lige så sjældnen som sejlskibsriggere.

---

# JOLLEN

**D**er var en lille mand, som gik med en drøm om at få sig en jolle, bare en lille en, som han kunne sejle ud på Bugten med og pilke sig et par torsk. Nu var det endelig lykkedes ham at skrabe den fornødne kapital sammen, og en forårssøndag gik han ud i fiskerihavnen for at købe en sådan jolle. Han havde længe haft kig på den, 200 kr. skulle den koste.

Handelen var snart sluttet, og ved hjælp af et par mand og et par bajere fik han jollen skubbet i vandet, hvorefter han roede den om i åen og fortøjede sin nyerhvervelse neden for Stampes Klædefabrik, som i sin tid lå mellem åen og Fiskergade.

Mandag aften gik han om for at se på sin båd, og så da, den var helt fuld af vand. Nå - han tog det ret roligt, idet han tænkte som så, at en klinkbygget jolle, der har ligget på land en hel vinter, naturligvis har fået en del vindsprækker. Men det ville gi' sig, når træet har suget noget vand i sig. Han lånte en spand hos fiskerne, øste den læns og gik hjem.

Men om tirsdagen var det lige galt, også onsdag og torsdag, hvorefter han lod jollen ligge. Påfølgende søndag lænsede han endnu en gang sin jolle, roede den derefter ned til det lille skibsværft ved Dynkarken. Her trak han den på land, vendte den med bunden i vejret og gik alle mistænkelige stød og nådder efter med kalfatrejern og værck. Nu skulle den altså være tæt!

Der syntes da ikke at være spor læk, da han roede den tilbage, ej heller mens han puslede med den på den sædvanlige fortøjningsplads, og fortrøstningsfuld gik han hjem.

Ak - om mandagen var situationen den velkendte. Helt fyldt med vand! Sådan gik det igen hele ugen. Da opgav manden. Om søndagen, 14 dage efter købet, tømte han båden for sidste gang, roede den skyndsomt om i fiskerihavnen, hvor han hurtigt fik den solgt for halv pris. For handelen måtte ske straks, så den nye køber ikke opdagede fejlen. Væk var jollen - og drømmen.

Men - historien er ikke forbi endnu. En dag kom manden midt i sin arbejdstid tilfældigvis forbi Stampes Klædefabrik, og da han af gammel vane så over til sin båds tidligere liggeplads, hvad så han så? Lige midt over, hvor jollen plejede at ligge, var der et vandrør, antagelig fabrikkens kølevandssystem, ud fra hvilket en vandstråle pladrede nok så lysteligt. Her var altså lækken! Dens tilstedeværelse havde han aldrig haft chance for at bemærke. Han kom der jo kun efter almindelig arbejdstids ophør.

Det kom altså til at koste ham 100 kroner - og 2 bajere!



---

# BEVÆRTNINGERNE

**A**rhus Havn har just ikke kunnet prale med et decideret »sømandskvarter«, sådan som Hamburg har Sct. Pauli og Rotterdam Schiedamshiedick. Helt uden muligheder var vi dog ikke. I længst forsvunden tid var her endda en beværtning, som hed CAPE HORN, et internationalt kendt navn. Det smagte af deepwatersailor.

Mere nærværende var et andet foretagende, BRISTOL, som rakte sig langt ud mod havnen, lå i nærheden af den nu snart nedrevne dampmølle. Ved siden af var LA REINE. Begge hjørner af Mindegade smykkede sig med JOMSBORG og HAVNECAFEEN. Denne sidste havde - ifølge fotografi i vinduet - et tremandsorkester til gæsternes underholdning. Man gjorde sandelig noget for den levende musik!

Længere henne i gaden, nr. 6, var CAFE MAANEN. For at man ikke skulle tage fejl, var et venuesælt fuldmåneansigt malet på vinduet. Det blev den senere stadigt eksisterende WIENERHALLEN. Her var i sin tid solistoptræden. Bl.a. huskes den kendte komiker Marryat Lauritzen optrådte her. Overfor lå AMERICAN BAR og på hjørnet CAFE UNION.

På nordre side af åen var en lille nu forsvundet gadestrækning, Revet. Navnet stammer helt fra den tid, havnen kun var åløbet. For at beskytte dette, blev der bygget et stenrev, som altså kom til at give navn til den gade, som blev anlagt, alt eftersom havnen udbyggedes. Her rejstes nogle småhuse, hvori der også var beværtninger. Et par af dem var CAFE NORGE og NEW-YORK. Her blev der naturligvis en lokalvittighed om skipperen, som var så fuld, at han, der skulle have været i Norge, men kom helt til Newyork. Den skal misforståes helt rigtig!

På hjørnet af Mindebrogade og Havnegade lå og for øvrigt ligger endnu Restaurant BØRSEN. Højt hævet, på første sal, over de andre og noget for sig selv. Den besøgte fortrinsvis af kontorchefer og fuldmægtige fra de omliggende handelshuse. De var stamgæster og havde deres stamborde. Her tåltes ingen ændringer. En dag, da værten var ved at fyre i kakkellovn - det var dengang - bemærkede en af gæsterne: »Jeg synes, du har fået en ny kulspland!« Da dette indrømmedes, svarede fuldmægtigen fra D.F.D.S. Aarhuskontor: »Altså, det vil jeg sige dig, skal du til at modernisere her, så går vi et andet sted hen!!«



## OP OG SE PIGER PÅ KAJEN

Naturligvis havde Århus Havn også sine »piger«! Piger »med fast flise« i Skolegade, Ågade, Dynkarken, Revet, gader som snart ikke eksisterer mere, og Mindegade. Denne sidste hed ikke sådan, fordi den skulle »minde« om et eller andet. Men fordi den fra meget gammel tid lå ved »mindet«. Et såkaldt »minde« er en slags smal, kort fjord, der fører ind til et større vandområde. Her har det altså været Brabrand sø, som tidligere førte sig længere frem mod Bugten. De samme forhold gør sig gældende ved Nors-minde, Kerte-minde og Karrebæks-minde.

Man kan just ikke sige, at de Århuspiger var aggressive, ja, end ikke direkte tillokkende, de så ud til at være i et overkommeligt prislag. Synderligt mange af dem syntes der ikke at være. De stod der bare, tavse, mørke skikkelser - afventende. I min barndoms uskyldighed troede jeg, de var stakkels ulykkelige hustruer, som tålmodigt gik og ventede uden for beværtningerne på, at deres mand kom ud, inden han havde drukket hele ugelønnen op.

Senere blev jeg meget klogere.

Det sivede dog ud, at nogle havde deres øgenavne. Der var f.eks. Dragon-gerda og Bolsjevikolga - eller også var det omvendt. En havde det uhyggeligt-lydende tilnavn »Rotten«, en anden »Gelænderet«. Hvorfra hun havde fået det, er ukendt. Hun så i hvert fald ikke ud til at kunne yde nogen »træt« sømand yderlig støtte - tværtimod!

Naturligvis kom beboerne i kvarteret til at kende damerne, vidste udmærket besked om deres profession. Der var en bestemt, som havde fundet passende læplads i porten til Mindegade 8, og så sagde man da »godaften«, muligvis en bemærkning om vejret. De hørte jo også med til gaden.

Hende, der havde stude på hjørnet til Dynkarken, huskes for en særlig bemærkning. Det var min tjans at gå ned med hunden. Da jeg en råkold vinteraften netop var nået hen til »hendes hjørne«, og vovsen så gjorde det, den skulle, var det, hun sagde med virkelig medfølelse: »Det er vel nok synd, at sådan en lille hund skal ud i sådant et koldt vejr med sådan en tynd snor!!!«

De ord blev klassiske hjemme hos os.

---

# HJEMLØST SKIB

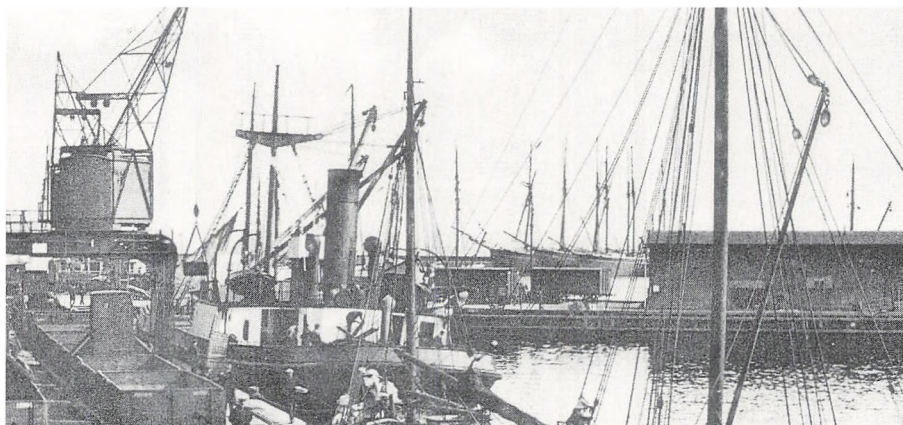
**D**er er skibe, man, skønt mange år er gået, bliver ved med at huske, ikke nødvendigvis fordi dette var et særlig flot fartøj, men fordi der var »skæbne« i det.

Et sådant var et lille, just ikke imponerende motorskib, der nogle år efter 1. Verdenskrigs afslutning anløb Århus Havn. Hun kom med is »in natura«. Det var dengang, det godt kunne betale sig at hente en sådan ladning langvejs fra. Hun hed MICHAÏL og var russisk. Der stod ganske vist Archangelsk på agterspejlet, men hun kom der aldrig.

Da bolchevikernes hære nærmede sig byen 1919, flygtede skipperen og besætningen med skibet, og ingen ombord ønskede nogensinde at vende tilbage. Siden havde MICHAÏL været beskæftiget med sejlads på skandinaviske havne, men holdt sig langt fra de russiske. De vidste, at kom de der, ville skibet blive konfiskeret, og de selv gå en ukendt, men sikkert ikke behagelig skæbne i møde.

Ingen ombord, hverken kaptajn eller den tre mand store besætning havde noget til overs for det nye styre i det, der engang var deres fædreland. De levede nu på MICHAÏL deres eget stille liv. Når de hejste flag, var det ikke det røde med hammer og sejl, men det gamle russiske handelsflag.

Efter nogle dages forløb forlod MICHAÏL Århus. Hun kom her så vidt vides ikke mere, men man kan ikke lade være med at tænke: Hvad mon der siden blev af det lille skib og folkene der ombord?





---

# DEN GAMLE HAVN

*Eftermiddagssolen  
lyser over molen,  
her er ro, hvor der i går var larm og støj.  
Kun en fiskerkutter  
ligger nu og dutter;  
fra dens motor stiger op en blålig røg.*

*Folk i søndagsklæder  
varsomt går og træder  
rundt imellem havnekajens mange spor:  
Fjerne landes skibe  
ligger her på stribe,  
de bar korn og kul og hjemve med ombord.*

*Der en søndagsfisker;  
her et par der hvisker  
lidt om kærlighed bagved det røde fyr.  
I en fiskers joller  
nogle drenge holder  
trods en pæreskipperns banden stort postyr!*

*Hør fra skonnertbriggen  
lyder svagt musikken  
fra den svenske jungmands trækharmonika.  
Hjemmets milde klange,  
knejpens vilde sange  
bliver mixet sammen i et mørkt lukaf.*

*Eftermiddagssolen  
svinder bort fra molen,  
daler langsomt ned bag byens buskarreer:  
Stærke, tavse kraner  
op mod månen glaner;  
fyrets skarpe øje ud mod havet ser.*

*C. A. Hjernøe (1928)*

*Forfatteren Carl Aage Hjernøe, født 04-03-06 i Århus,  
var i sin ungdom ivrig sejlsportsmand. Det var ikke »ræset«, kapsejlds  
og alt det, der havde hans interesse.*

*Det var livet på havet, den nære tilværelse med sø og vind,  
- kort sagt hele naturen til søs!*

*Derfor var hans skib også den gode, gamle kragejolle,  
- en »fuldrigget kragejolle« kaldte han den.*

*Som det kan ses af fotografiet fra slutningen af tyverne af forfatterens kragejolle,  
bibeholdt han stædigt den gammeldaws komplicerede rigning  
med storsejl, topsejl, fok og klyver.*

*Han nød sit »forspand« af sejl. Ved at hale i det ene,  
- hive i et andet, kunne han få dem til at yde deres ypperste.  
Derfor blev det også de højtriggede råsejlere og det barske liv ombord,  
som efter sejlsportstiden fandt hans interesse.*

*Gennem årene har han skrevet et utal af artikler om dette emne,  
- og nu denne bog om flotte sejlere i Århus Havn.*



*Forfatterens kragejolle ca. 1928*

**C. A. Hjernøe**  
**DA DER KOM FLOTTE SEJLERE I ÅRHHUS HAVN**  
**ISBN 87-982720-1-2**