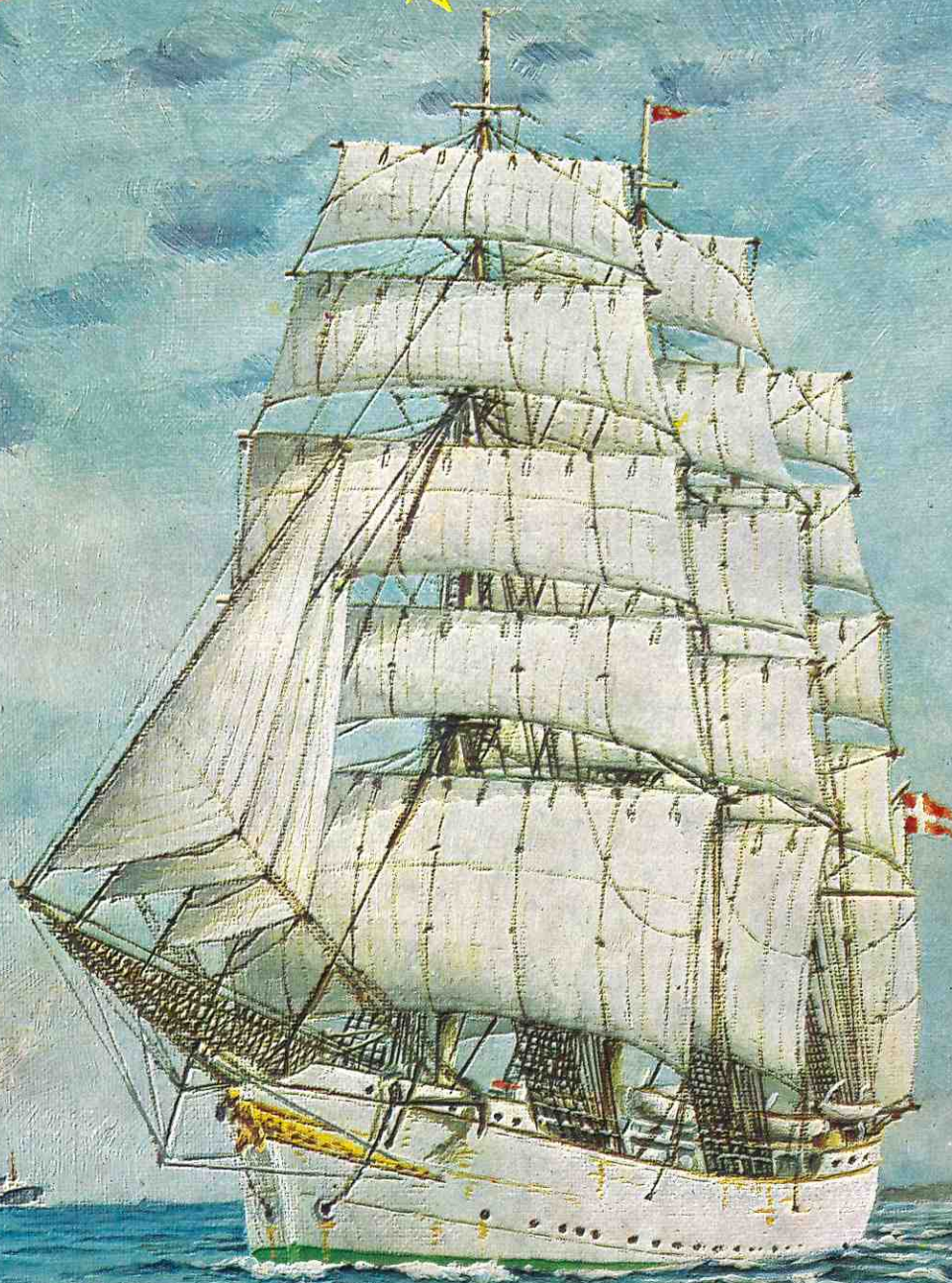


Jul på Havet



1970



at-



Gammel jagt med bredfok i flovt vejr.
Maleri af Fr. Landt

VIKINGENS JULEUNMMER

Nr. 12 A

Jul Paa Havet 1970

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

Palæ Trykkeriet

NATTENS SKIBE

Hvor skibe mødes i natten
på verdens tidløse hav,
der skinner så mange lanterner
på rejsen fra vugge til grav.

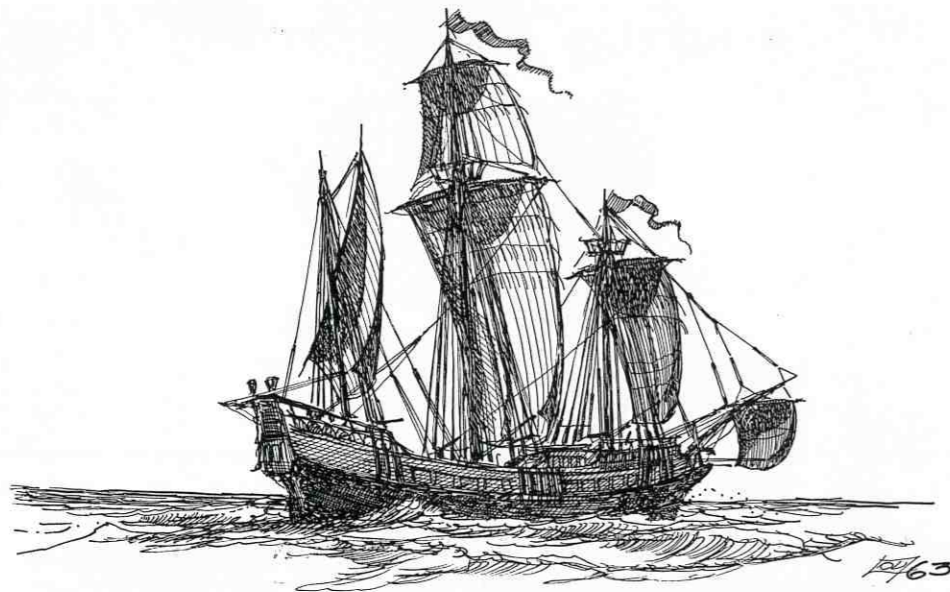
Af Børup Sørensen

Men ingen lyser så klare,
som dem fra vor ungdoms vår,
de overstråler dem alle,
mens årene kommer og går.

De sang sig over havet,
de sang sig fra havn til havn,
engang i de hvide sejls dage,
til arbejdets glæde og gavn.

Der sejled' så mange skibe
med barkede gutter ombord,
de sang til gangspillets knagen
i et rungende saltvandsskor.

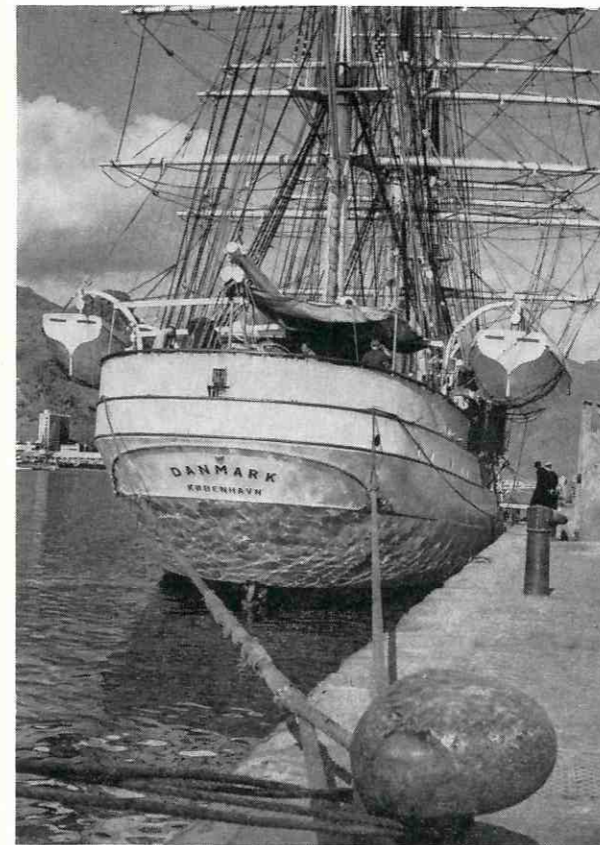
Guds fred med de gamle venner,
der fandt en havn til slut.
Vi sænker flaget og sender
en sidste æres-salut.



Statsskoleskibet DANMARK

*Skibet, der er ambassadør for dansk søfart og
lærested for fremtidens officerer.*

Af Sigurd Jonassen.



Kaptajn Vilhelm Hansen

Respekten for traditionerne i forbindelse med de utallige eksempler på værdien af en grundig uddannelse af søfolk førte til bygningen af det tremastede fuldriggede skoleskib »Danmark«. I forvejen havde vort land skoleskibet »Georg Stage«, der blev bygget i 1882.

Vi møder skibets fører: Kaptajn Vilhelm Hansen

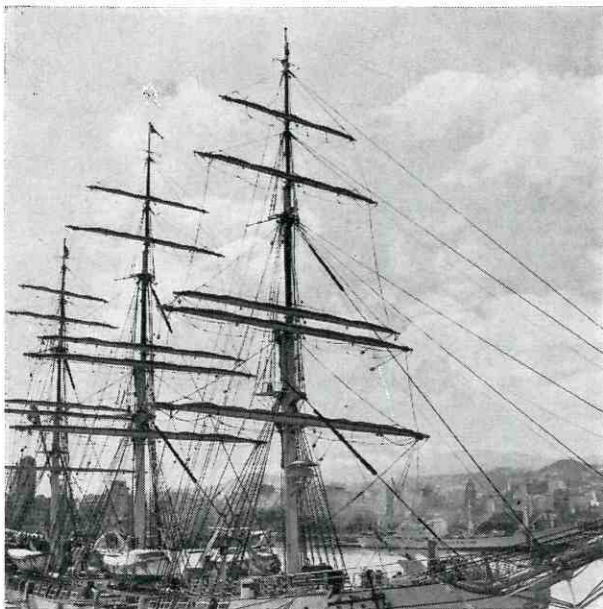
— Der har for mig aldrig været tale om noget andet job, end det, jeg har, — søens. Det har jeg været glad for. Når jeg taler med de unge om mit eget liv, fortæller jeg dem altid, hvor tilfreds jeg har været og ønsker for dem, der vælger samme livsbane, at de må finde samme glæde og tilfredsstillelse ved deres virke, som jeg har fundet.

Kaptajn Vilhelm Hansen kom til søs i 1935 og fik sin første uddannelse på »Georg Stage« og »Danmark«. Derefter sejlede han med et par skonnerter, først en skonnert, der bar navnet »Falken«, senere med en, der hed »Cornwall«, der sejlede tømmer til Frankrig, Island og Spanien. Senere på et rigtigt gammelt dampskib, der hed »Carmen«, som gik i fart på Nordsøen. Endelig på »Arnold Mærsk«. I 1939 blev Vilhelm Hansen understyrmand på »Georg Stage« indtil 1963, hvorefter han blev 1.

»Danmarks« tidligere fører, afdøde kaptajn Knud Hansen, så sig af helbredsmæssige grunde nødsaget til at gå fra borde i 1964 og blev efterfulgt af skibets 1. styrmand, kaptajn Vilhelm Hansen, som nu i 6 år har været fører af det stolte skib.



Skibe for uddannelse af søfolk har været kendt i århundreder. Vore fjerne forfædre vikingerne har sikkert måttet træne datidens søfolk, før de begav sig ud på deres ekspeditioner. Det første trænings-skib, der kendes i vort lands historie, blev udsendt af Christian IV (1588-1648) *Den Dynker Bojert*.



»Danmark« i Santa Cruz

styrmand på »Danmark«. Sin start som fører af »Danmark« fik han ved at måtte føre dette skib som følge af kaptajn Knud Hansens sygdom i 1964 fra New York hjem til København.

— Er det ikke en ønskestilling, De her har fået, kaptajn Vilhelm Hansen?

— Det kan man måske nok sige. Vi, der hører til besætningen, er med til at præge den kommende generation af officerer, og for dem, der kan lide at have med unge mennesker at gøre, er der store glæder forbundet hermed.

Man glæder sig hver gang, man skal sejle ud, men glæder sig naturligvis også til at komme velbeholdent hjem; de unge kan undertiden være dristige uden at gøre sig klart, hvad de selv udsætter sig for gennem de handlinger, de foretager.

Når man har med positive unge mennesker at gøre, bliver man selv som dem. Man holder sig ung ved at være sammen med unge, og der kan komme et tillidsforhold i stand mellem os. I styrmand er jo den, der kommer tættest ind på livet af drengene. Det er ham, der er i ildlinien. Som fører på broen føler man mere ansvaret for skibets sikre sejlads.

— Det præger vel en sømand for livet at have fået uddannelse på et sejlskib?

— Ja, det gælder jo ikke alene om, at kunne klare de rent manuelle færdigheder ombord, men selve livet og atmosfæren sætter vel nok sit præg på en mand. I vor realistiske tid er det heller ikke til skade at kunne give de unge lidt romantik i tilværelsen, som de kan leve videre på.

— »Danmark« navigerer vel ikke udelukkende ved hjælp af sejl?

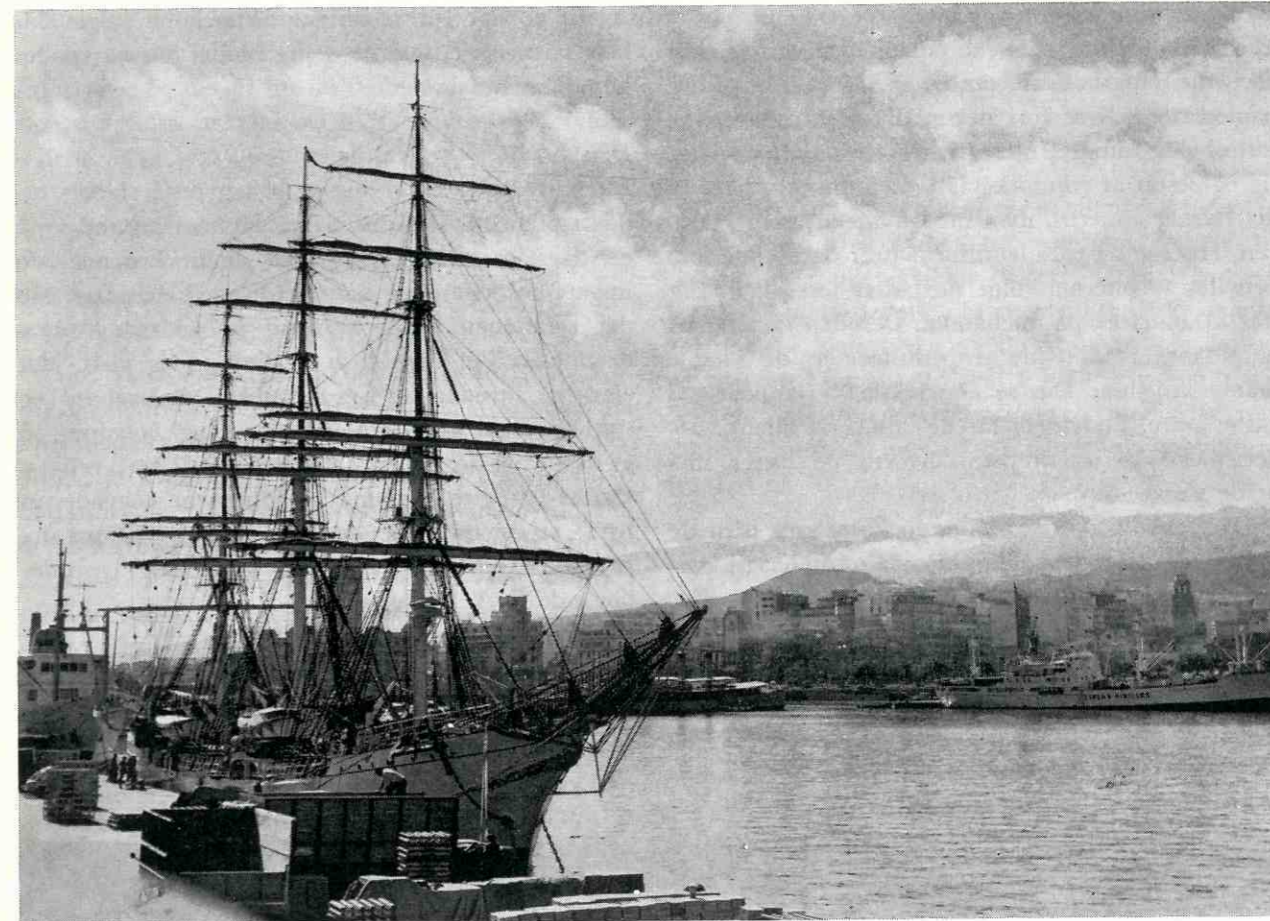
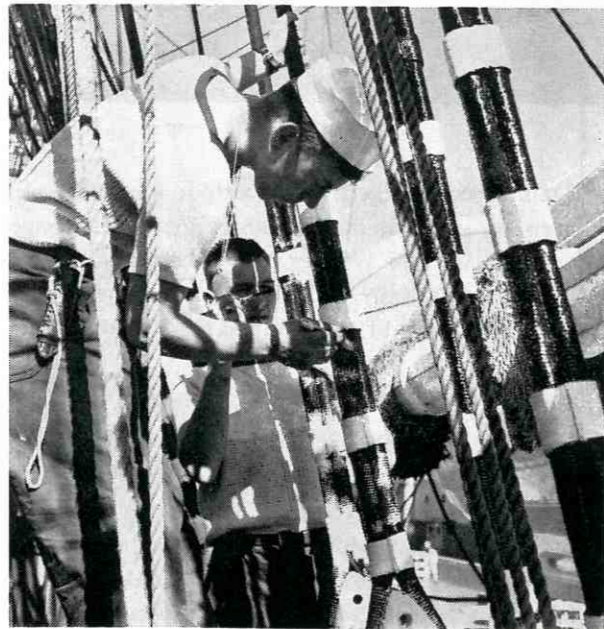
— Nej, vi har en 500 hk motor, så vi er i stand til at komme til en havn til bestemt tid. Det kunne man ikke før i tiden, hvor man udelukkende var afhængig af vejr og vind.

Vi har iøvrigt alt, hvad man med rimelighed kan forlange i skibet, såsom radar, decca, og vi har radio, så vi ved hjælp heraf er i stand til at fremskille et vejrkort, så vi nogenlunde ved, hvorledes vejret vil arte sig i de kommende timer for ikke at sige et døgn. Vi har ligeledes gode bekvemmeligheder ombord. Gennem radio er vi også i stand til at få kontakt med hjemlandet; der er et problem for os danske, og det er nyhedstjenesten, som vi er interesseret i. Danmarks Radios kapacitet rækker ikke så langt, som vi kunne ønske, og vi er derfor henvist til at få nyheder fra den tyske og engelske radio, men det er jo ikke det samme som at kunne høre Danmarks Radio med nyheder fra hjemlandet.

— Hvorledes er Deres syn på vor tids ungdom?

— De unge mennesker, vi har haft ombord, er ligesom vi andre har været, det kan være, det er os ældre, der har forandret os. En forskel mellem før og nu er dog, at det er blevet lettere at skifte erhverv, så vi må se det som en af vore opgaver at få de unge til at blive ved med den gerning til søs, som de engang har valgt, og som kan give rige glæder.

Der males vantbændsler



Statsskoleskibet »Danmark« ved kaj i Santa Cruz på Teneriffa.

(Fotos: Pressehuset)

Kajvagten



Her aftages malerpletter



Elevernes uniformering

Eventyret begynder for de unge med, at de, når de første gang kommer ombord i skibet for at blive påmønstreret, bliver forsynet med reglementeret uniformsbeholdning. Uniformen er et helt kapitel for sig og består af en mørkeblå paradeuniform ligesom det danske søværns, men med hvide stjerner i kraven. Huerne til paradeuniformen er de samme som benyttes i søværnet, blot med den forskel, at der står »Danmark« på huebåndet. Desuden får drengene udleveret to hvide tropeuniformer, de samme man herhjemme kan se kongeskibet »Dannebrog«s gaster bære. Endvidere får de udleveret olietøj, undertrøjer, sko og drejlstøj, hvortil de bærer små hvide yankee-caps.

Hver elev har et skab eller en kistebænk, hvor de opbevarer deres personlige ejendele, undervisningsmateriale m. v.

Eleverne sover i hængekøjer, der, når de skal bruges, bliver hængt op under dækket men ellers ligger sammenrullede i to dertil indrettede køjeskabe.

Ved at sove i disse sejldugshængekøjer følges skibets bevægelser, som er dejlig bløde. Søsyge kendes kun i begyndelsen.

Den første undervisning

Efter at drengene er blevet instrueret i skibets ordensreglement, forlader skibet Holmen og sejler på en slags »prøvetur«, og under denne begynder de unge for første gang at arbejde med de store sejl, der tilsammen udgør et areal på godt 1400 kvadratmeter. Der er nok at beskæftige sig med, idet eleverne foruden at kende forskel på bagbord og styrbord skal lære benævnelserne og betydningen af de talrige tovender, der hænger ned fra »vejret«. Det er på dette tidspunkt, at drengene begynder at finde ud af, hvorledes det godt og vel 789 tons store skib er indrettet, hvor de må færdes, og hvem der bor i de forskellige kamre.

Vind i sejlene

Når det er lykkedes eleverne at forstå noget af master og rærs funktioner, letter man anker og står

ud for første gang. Så går det rigtigt op for eleverne, at de nu befinder sig ombord i en tremastet fuldrigger, og det er for de flestes vedkommende en stor oplevelse at mærke, hvorledes vinden fylder sejlene.

»Når eleverne har fået et vist indblik i sejlmanøvrering, provianteres der, og de sidste formaliteter ordnes, inden danske farvande forlades for de næste 4 mdr.s togt.

Når statsskoleskibet »Danmark« forlader København for at gå ud på togt, har det i reglen 80 unge mennesker ombord i alderen 15 til 20 år, der ønsker at kvalificere sig som officerer i den danske koffardiflåde. Uddannelsen gives fortrinsvis til dem, der i forvejen har gennemgået et kursus på en sømandsskole eller på anden måde har fået indblik i sømandsskab. Det skaber prestige senere hen at kunne sige, at man har været på togt med »Danmark« eller »Georg Stage«. Drengene må selv betale deres udstyr samt et mindre beløb til dækning af de med uddannelsen og opholdet ombord forbundne omkostninger. Resten afholdes for »Danmark«s vedkommende af skibsrederne og den danske stat.

Eleverne må tilbringe adskillige timer ombord på skolebænk, hvor de under togtet på havet får 22 timers undervisning i sømandsskab, 22 i navigation, 22 i internationale regulativer, 22 i dansk, 22 i matematik, 10 i skrivning, 10 i fysik, 6 i hygiejne, 6 i maskinteknik og 35 i morse- og radioteknik. I forbindelse hermed er der en del læsning om vind- og strømforhold, meteorologi, kanalfart, stabilisering m. v.

En drengs viden om disse forhold er af stor betydning, men ved siden af dette er der også det rent praktiske arbejde ombord på skibet, lige fra at udføre tømrerarbejde, være telegrafist, sejlma-ger, skibslæge, hovmester, kunne klare sejl og være i maskinrummet. Drengene skal endvidere vaske og reparere deres eget tøj, være til tjeneste for både skibskammerater og officerer samt tillige rengøre officerernes kabiner.

På krydstogter har »Danmark« besøgt mange forskellige pladser over hele verden, såsom Vestindien, Syd- og Nordamerika, Pacifikysten, Syd-Afrika, De Kanariske Øer og mange andre steder. Det koster ca. 1 million kr. årligt at have statsskoleskibet »Danmark« flydende, men disse penge er vel anvendt, for skoleskibet skaber prestige og virker som en værdifuld reklame for det land, hvis navn det bærer.

Når man ser »Danmark« for fulde sejl stå ud på togt eller vende hjem fra fjerne egne på vor klode, føler man stolthed over, at vort land på denne måde er i stand til at hævde sig og blive respekteret for dets uddannelse af fremtidens koffardiofficerer.

Under sidste verdenskrig var »Danmark« stationeret i USA, hvor skibet trænede amerikanere til skibsofficerer under skibets daværende chef kaptajn Knud Hansens ledelse. 13. november 1945 vendte »Danmark« hjem, og allerede næste år kom det ud på togt med danske drenge. I 1959 gennemgik skibet en omfattende reparation og modernisering, samtidig med at antallet af elever blev reduceret fra 120 til 80.

— De unge virker måske mere frie i vore dage? — spørger vi kaptajn Hansen.

— Jeg ved såmænd ikke, om der er sket forandringer fra jeg var ung. Erfaringen kommer jo med årene, men det er vel noget alment gældende, at vi nok lytter til andre, men vi vil hver især selv gøre erfaringerne. Jeg kan huske første gang, jeg stod på broen og skulle sejle ud fra New York, sagde jeg til mig selv: »Hvis du nu havde stået på »bakken« som 1. styrmand, så vidste du, hvad skipperen skulle gøre. Man mente selv, at man var så kløg«.

— Er De en streng chef?

— Det tror jeg ikke, men man kan komme ud for situationer, hvor der spilles op til, at man må være streng. Jeg er ikke nogen reglementtrytter, men er der nogle, der træder uden for det samfund, vi er blevet medlem af, nødsages man til at være streng.

— For at tale om noget helt andet: Er Kap Horn det farligste sted at runde på vor klode?

— Ja, i sejlskibenes tid var det et af de grove steder. I moderne tid er den Engelske Kanal og for så vidt også Nordsøen farlig og stiller store krav til navigatøren. Man må huske, at der også er andre på havet, og det må den ansvarsfulde navigatør tage hensyn til. I gamle dage mødte man ikke så mange skibe, men i dag med de moderne supertankere skal man være forsigtig, for de er ikke så lette at manøvrere med. Den moderne trafik gør havet vanskeligt at befare i dag.

— Kunne De tænke Dem at være noget andet end en søens mand?

— Søfolk reflekterer meget over tilværelsen. Kontormanden misunder os måske, når han ser vort skib drage på langfart og ønsker, at han var i vort sted. Jeg kan også få hjemlængsel og tænke på de fordele, kontormanden har ved at kunne gå hjem hver aften, men man må gøre sig klart, at man ikke kan få både i pose og sæk.



Her skrubber eleverne dæk med liv og lyst.

Gud være med kongens mænd i denne nat

Novelle af Johannes Hainau.

Illustreret af A. Laursen.

Tropenattens tyste mørke hvilede over byen Charlotte Amalie. Det var langt over midnat. Tilsyneladende var alt stille og tyst.

Imidlertid trængte en svag lyssprække ud fra gæstgivergården *Den Gyldne Paafugl*.

To drenge sneg sig langs muren, benyttede et par tomme tønder til at nå op på svalegangen og derpå kravlede de ind ad en luge og nåede ind på loftet over det værelse, hvorfra lyset trængte ud.

Gennem et knastehul kunne de se ned.

I skæret af det flakkende lys fra tre kærter kunne de skelne ansigterne på fire mænd. Den ene var kroværten, en lille fed, skaldet mand med et listigt og fiffigt udtryk i sit runde ansigt.

De tre andre var kaptajner fra en flåde af spanske fribyttere, som huserede i det caribiske hav. Don Almerto var en høj tynd mand, han var glatraget og havde næsten ikke hår på sit hoved, derfor bar han paryk, men denne lå ved hans side. Til højre for ham sad en kraftig bygget mand, hvis paryk var så voldsom, at det var svært at se, hvor hans eget hår begyndte og de kunstige lokker sluttede. Hans fipskæg var velplejet. Han havde tændt ild på to lange snoede cigarer, hvis kridhvide aske mod tyngdelovens bud holdt sig i luften.

Han bar et pragtfuldt bandolér som var dækket af indsyede guldmønter.

Han hed Den Flamske Djævel og var en dristig og grusom anfører for sine mænd.

Den tredje officer var lys, smuk og elegant, men hans ansigt skæmmedes af et ar, og han havde et grusomt drag over sit åsyn.

Han var fransk adelsmand og var blevet dømt fredløs og førte sit eget skib. Samtalen foregik på spansk. På bordet lå et kort over Sankt Thomas og farvandet deromkring. Tunge rundmavede romflasker tjente som støttepunkter.

Don Almerto: »Hvor meget guld tror du, den danske bank i Charlotte Amalie ligger inde med?«

»En halv million i hollandske gylden, spanske pesetos, engelske pund og danske rigsdalere«, svarede kroværten.

»Hvor er pengene opbevaret?« lød det igen.

»Hver aften bringer bankens personale pengene over i det danske fort, hvor mønterne anbringes i det tykkeste tårn, som ligger mod nordøst.«

»Hvorfra ved du, at det er sandt, at der er så mange penge?« snerrede Den Flamske Djævel.

»En af assistenterne fra banken drak sig forleden aften fuld. Derpå røbede han, at der fornylig var blevet foranlediget en ekstra optælling, som havde varet i tre dage«, sukkede kroværten og svedte ved tanken om de mange penge og den galge, der ventede ham, hvis kuppet mislykkedes.

»Hvor mange soldater udgør fæstningens besætning?« spurgte Don Almerto.

»Der er en fast besætning på 30 hvide og 60 sorte soldater og en halv snes befalingsmænd. Imidlertid er der mange syge i øjeblikket, så jeg antager, styrken er på 40 mand i det hele, og det betyder, at de kun kan betjene nogle få af de mange kanoner«, pustede kroværten og drak en halv flaske spansk bjergvin, så hans kinder glødede og lignede en hel solnedgang.

»Du er sikker på, at der ikke pludselig dukker danske krigsskibe op på Sankt Thomas Red?« fortsatte Don Almerto.

»En af folkene fra toldboden, som læser brevene fra København, sagde til mig, at der kommer krigsskibe, men det bliver først i næste måned.«

»Hvor stor er den hærstyrke, som Charlotte Amalies borgere kan stille på benene?«

»Der er jægerkorpset på 60 mand, og borgervæbningen på 82, samt et kompagni af frinegre på 78 mand. Ja, så er der de dumme drenge fra trommekorpset, men dem regner jeg ikke med«, sluttede kroværten.

»I krig er det bedst, om vi ikke overser de små ting, hvad foretager de drenge sig, som du taler om?«

»De slår på tromme, spiller på fløjte, blæser horn og marcherer rundt i gaderne og laver et frygteligt halløj, det er byens værste lømler, og de holder sammen som ærtehalm. En gammel negerkælling, en heks, har forgjort deres trommeskind ved i fuldmåne at smøre deres skind i menneskefedt...«

En papegøje, som sad på Den Flamske Djævels højre skulder, gav sit bidrag og artikulerede: »Barbara! — Barbara!«

»Ja, ved kanonernes hellige og Stormens buldrende skytshelgen,« brølede Den Flamske Djævel, »de bliver en halv million i klingende mønt, en tredjedel til hver af os.«

»Du mener vel en fjerdedel«, sagde kroværten mistænksomt.

»Åh, jeg havde nær overset dig. Du bliver enten hængt, — eller kastet over bord til hajerne, de er sultne efter godt flæsk...«

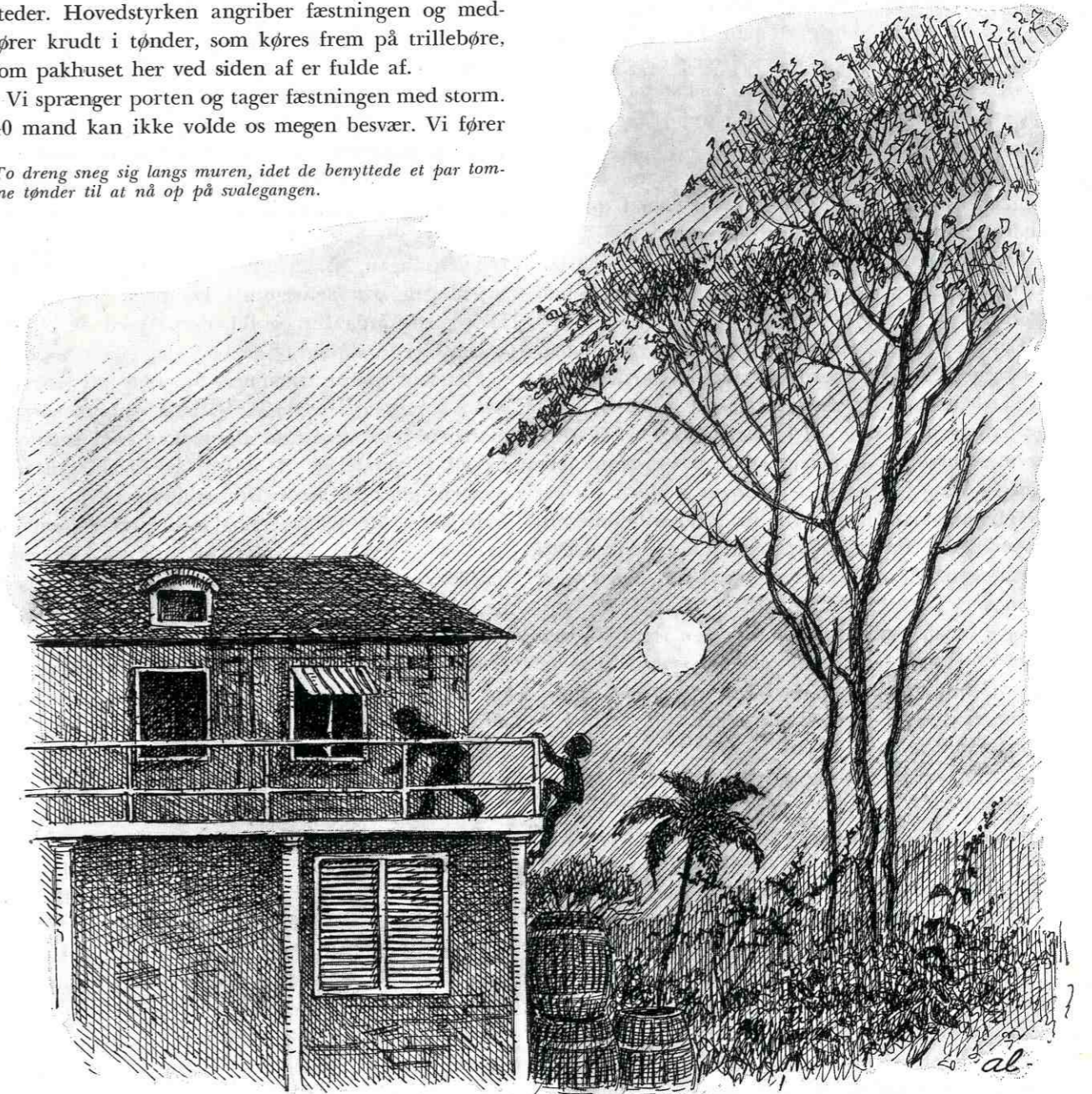
Don Almerto nikkede til kroværten for at give ham modet og lysten. »Hvilken plan skal vi følge mine herrer?« spurgte han.

Den franske kaptajn pegede på kortet og sagde på fransk, som de andre forstod udmærket: »Vi løber ind i bugten her med tre fartøjer. »Havulven« dækker os mod overraskelser, »Magdalene« og »Narvara« sejler ind under fæstningens kanoner og kaster anker.

I ly af mørket sætter vi vore styrker i land på tre steder. Hovedstyrken angriber fæstningen og medfører krudt i tønder, som køres frem på trillebøre, som pakhuset her ved siden af er fulde af.

Vi sprænger porten og tager fæstningen med storm. 40 mand kan ikke volde os megen besvær. Vi fører

To dreng sneg sig langs muren, idet de benyttede et par tomme tønder til at nå op på svalegangen.



jeg tror, vinden til den tid vil være os gunstig. Krovæerten her, kommer med om bord, thi ellers fristes han til at skifte mening, du får 1000 rigsdalere, thi du kan ikke føre en kårde, men kun slagte en gris. Mødet er hævet, vi står straks til havs» sluttede den spanske sørøverkaptajn og satte sin paryk på sit bare hoved og spændte kården om livet.

De tre mænd forsvandt i mørket, og drengene kunne ikke høre åreslagene, men ude i bugten lå en lille slup og krydsede for vinden, den forsvandt, da fribytterkaptajnerne var kommet om bord, bag den nærmeste pynt.

De to drenge løb hjem til deres chef, toldforvalteren, Henrik Krüger, som var en lille ilter holstener.

Den lille mand satte sin paryk på plads og spændte sin kårde om livet. Han trak den og gjorde udfald, men skammede sig, da hans hustru kom ind i soveværelset og spurgte, »hvad foregår her?»

»Krüger dog, er du gået fra forstanden, står du ikke her og fægter midt om natten mod spøgelser?« ...

Krüger brummede forlegent, stak kården i skeden, mens hans sorte tjener hjalp ham i tøjlet og andre alarmerede stadens militære chefer.

En time efter sad en halv snes mænd samlet hos kommandanten på den danske fæstning, Jens Høegh.

Det flakkende skær fra kærterne, som var anbragt på væggene, røbede mændenes ansigtstræk, de var beherskede, men frygtsomme, mens de påhørte Asger og hans ven Bwambolos forklaring.

»Har nogle af de herrer en plan?» spurgte Jens Høegh.

»Hr. kommandant«, sagde hr. Krüger beslutsomt, »vi må samle alt våbenført mandskab og føre det til fæstningen. Herfra kan vi modstå et angreb mod piraterne.«

»Jeg havde tænkt mig noget i den retning«, sagde Jens Høegh og så sig omkring, »men måske er der andre planer, i så fald vil vi gerne høre dem.«

Da ingen ville tage ordet, sagde Asger, som stod i baggrunden.

»Jeg er ræd for sørøverne. De virkede så dristige og beslutsomme, og de havde nogle grusomme fjæs«. Drengen gjorde en pause og fortsatte: »Anders Smed, her, har været i krig både hos kejseren og kongen af Frankrig. Han ved meget mere end I, som er samlede her, lad ham komme med et forslag.«

Alle øjne rettedes mod Anders Smed.

Det var en nyhed, at han havde været krigsmand, men det var ikke god skik i dansk Vestindien at granske folks fortid, — hans kraftige muskler andes under hans skjorte, og hans åsyn udstrålede tillid og beslutsomhed, just det, mændene behøvede.

De forsamlede mænd var fredens folk. De havde deres travle virke i Charlotte Amalie, og det var kun tvunget af omstændighederne, at de var soldater i deres fritid. Ingen af dem havde særlige erfaringer som krigsmænd. Derfor var der håb i deres blik, da de så på smeden.

»Først vil jeg behandle hr. Jens Høegh og hr. Henrik Krügers forslag. Det vil betyde, at piraterne får mulighed for at gøre med byen, hvad de vil, nemlig brænde den af og bortføre en del af borgerne som slaver; det skete sidste år på Jamaica. Jeg vil beregne fribyttens styrke til højst fem à seks hundrede mand, folk, som er øvede i kamp. I krig spiller overraskelsen en stor rolle. Selv gode tropper bliver forvirrede, når det uventede indtræffer.

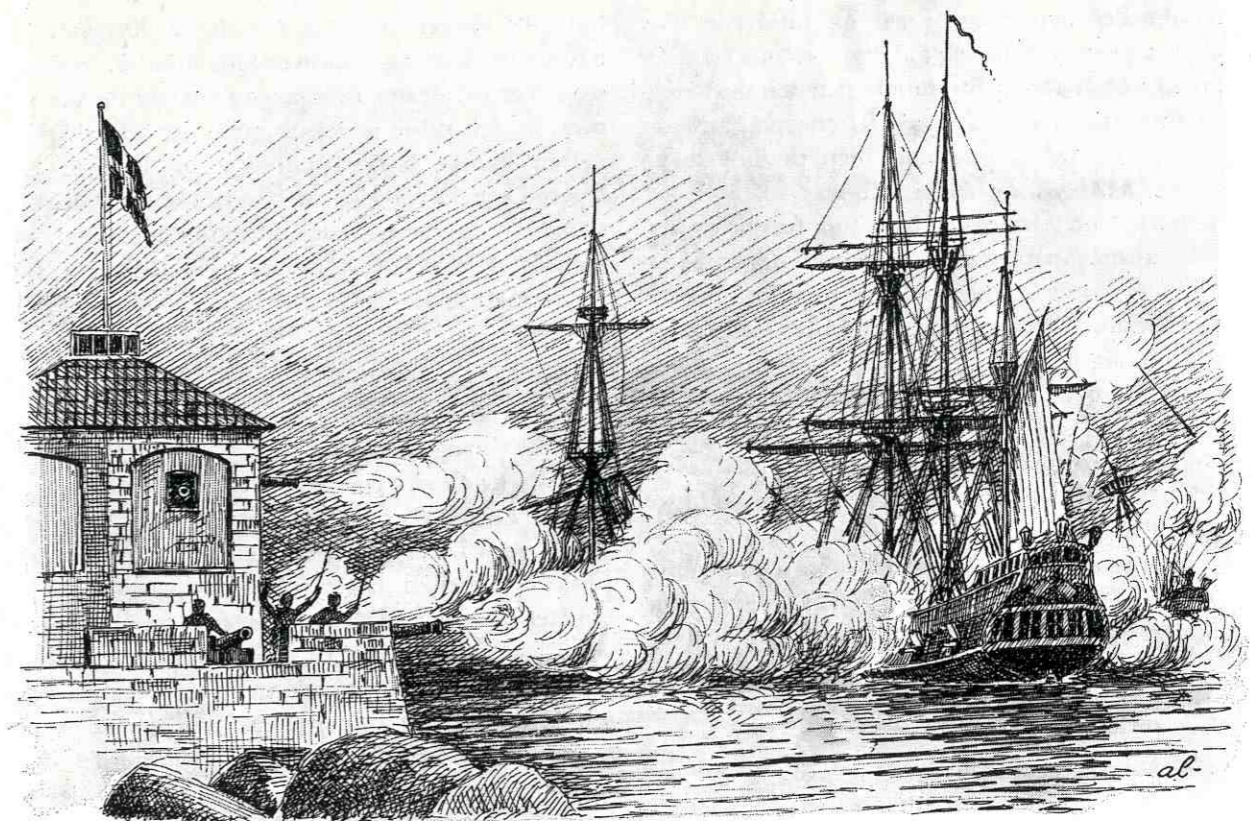
Derfor skal vi gøre følgende efter min ringe mening: Fæstningen bringes op på 100 mand. Tyve af de letteste kanoner føres uden for fæstningen og anbringes mellem buske og træer. Selve porten åbnes, når piraterne viser sig foran den. De søger ind i gården og vi lader dem bestryge med kardæsker. Frinegrenes kompagni, som kaptajn Peter Tamarin fører, ligger i baghold i to hundrede meters afstand fra fæstningen. Når fjendens fulde styrke står foran fæstningen, går Frinegrenes kompagni til angreb, først med kardæsker og ild, derpå med de blanke våben.

Fjendens styrke nummer to, som vil angribe byen, lokker vi i baghold. Vi lader trommekorpsset marchere frem med fuld alarm. Lyden af trommerne vil få piraterne til at tro, at vor hovedstyrke kommer efter drengene. Don Almerto er spanier og indbildsk. Han vil føre sine folk direkte frem for at slå vore styrker. Vi lader vore folk stå i dækning bag kirkemuren og de store magasiner. Vort beredne korps, som tæller 35 mand, vil holde sig parat i portene, og når Asger giver signalet til angreb, vil rytteriet rykke ud og angribe Don Almertos styrke i flankerne og ryggen og spærre ham vejen til havnen.

Borgervæbningen lægger sig i dækning i de store pakhuse, og når ilden begynder ved fæstningen og i byens gader, angriber væbningen piraternes tredje styrke ved havnen og holder den i skak, så den ikke kan ile de andre til undsætning. Går det som planlagt, vil jeg tro, meget få af Don Almertos fribyttere når at se dagens lys.

Denne kamp vil rygtes i hele Vestindien og i lang tid holde fribytterne væk fra Sankt Thomas,« sluttede smeden og satte sig.

Der var stille i salen. Mændene var grebne af det dristige i smedens plan. Samtidig kunne de bifalde den; den virkede kølig og gennemtænkt.



Piraterne blev modtaget med stærk og regelmæssig ild fra fortets styrke.

»Vi stemmer om Anders Smeds plan,« sagde Jens Høegh.

»Asger, vil du føre krigsjournalen, det er den store bog, som ligger dér til højre. Der står blæk og fjer på pulten.«

Asger gik hen til den store krigsjournal, som var indbundet i ægte afrikansk gedeskind og forsynet med store bogstaver i guld.

Han åbnede bogen og følte, at han var ved at beskrive selve kampen, som om den allerede var i gang.

— »Krigsrådet på fæstningen Kristiansfort samlet til rådslagning under kommandanten, hr. Jens Høeghs forsæde, stemte under natten til den 22. maj anno 1753 enstemmigt for smeden Anders Andersens forslag til imødegåelse af et forventet angreb af spanske fribyttere.

Gud være med kongens mænd, som nu skal værne hans fjerne land.« —

De skrev den dikterede journal under, de drøftede enkeltheder i det kommende arbejde og derpå skiltes de hurtigt.

☆

Natten oprandt. Den var usædvanlig mørk, og det blæste temmelig kraftigt op. Havet skyllede vredt ind mod kysten.

De spanske krigsskibe stod ind på Sankt Thomas' red og fordelte sig efter planen. De spanske øjne søgte op mod fæstningens hvide mure, men alt forblev tyst.

Fribytterne gik i bådene og landede kort efter på stranden og fordelte sig i tre kompagnier som aftalt.

Kaptajn de la Bertie rykkede frem mod fæstningen, mens den spanske fribytterchef marcherede mod Charlotte Amalie. Han følte, det var en vidunderlig nat i hvilken han kunne overfalde en sovende by og tage det bytte, som bør sig. Han fugtede læberne og kyssede diamanterne i de ringe, som prydede hans hænder. Så trak han sin sylespidse toledokårde og gav befaling til fremrykning.

Den Flamske Djævel gik i stilling ved stranden og lod sine folk stå med gevær ved fod.

Den franske piratkaptajn nærmede sig fæstningen.

Et par sten, som trillede bort, lyden af en geværhane, som blev spændt, advarede den franske pirat, men inden han fik givet en kommando, lød der et skud fra mørket, og han tumlede forover ramt af en kugle.

Idet samme lød kommandoen! »Giv Agt, FYR«. Det danske frinegerkompagni fyrede mod fjenden, og fra kanonerne, som var skjult, væltede ild

og ødelæggelse ud over den spanske styrke. Pludselig åbnedes den tunge port, og piraterne blev modtaget med regelmæssig ild fra fortets styrke.

Imens stod Asger og Bwambola sammen med kammeraterne fra trommekorpset. Drengenes ansigter var blege, de var frygtsomme, men de stode på Asger og den plan, de skulle udføre.

De hørte Don Almerto og hans folk nærme sig stadens centrum. Spanierne strak vejret tungt, thi de stejle gader krævede sin mand helt og fuldt.

Asger gav kommandoen til march. Drengene satte i med en drønende trommehvirvel. De buldrende trommer lød gennem de tavse gader og kastedes tilbage som et ekko.

Don Almerto tøvede et øjeblik. —

»Så danskerne vil slås«, tænkte han, »ja, de brave borgere skal blive spiddet på min kårde«.

Han fortsatte fremrykningen og var fuldstændig sikker på, at danskernes hovedstyrke fulgte efter trommerne.

Et par fakler blev tændt. Der lød nogle skud. Et råb skingrede gennem natten. En hest vrinskede og løb løbsk, medens den slæbte en kærre efter sig. Trommekorpset nærmede sig de spanske fribyttere. Takten og den fælles rytme holdt modet oppe hos drengene.

Da trommerne tav, greb Asger sit sølvblanke horn og svang det mod den mørke nattehimmel og blæste af sine lungers fulde kraft to signaler. Først: »Spred jer« — Trommekorpsets drenge forsvandt til alle sider, opslugt af nattens mørke. Derpå lød rytteriets æggende signal: »Attak«. —

Hovslag gennem mørke gader afslørede, at Don Almerto var gået i en fælde. Rytterne angreb hans mænd i ryggen og flanken, mens en kraftig ild fra styrken bag kirkemuren gav hans avantgarde nok at lave. Fra husene blev skodderne taget bort, og fjenden beskydt fra mange sider.

Ned ad de stejle gader trillede pludselig en halv snes små vogne. Stigningen gav dem en stærk fart, og for sent opdagede spanierne, hvad det betød. En tønne krudt var anbragt på hver af de små vogne, og lunterne antændt. Da køretøjerne ramlede ind i fjendens rækker eksploderede krudttønderne og spredte død og forfærdelse blandt fribytterne. Don Almerto forsøgte at samle sine folk til et tilbagetog, men blev mødt af en heftig geværild fra styrken ved havnen, og kort efter faldt han selv, ramt af flere kugler, og hans styrke opløstes i små grupper, som forsøgte at undslippe, men de fleste blev dræbt eller måtte overgive sig.

Pludselig rystedes hele staden af kraftige eksplosioner. Fra fæstningen begyndte de store kanoner at skyde, og de spanske krigsskibe blev et let bytte for

de danske kanoner, som havde haft god tid til at indstille kanonerne. Eksplosionerne forkyndte, at havene var blevet tre sørøverskibe mindre, og de sidste rester af pirater overgav sig nu, da de var klar over, at den sidste udvej, flugten, var udelukket.

Den danske borgerbevæbning og Den Flamske Djævels mænd var i hårdt håndgemæng. Danskerne trængte piraterne ned mod strandbredden, men Den Flamske Djævel holdt modet oppe hos sine folk. De formerede stadig en firkant og fyrede på kommando.

Den Flamske Djævel levede op til sit ry, som en dristig og grusom pirat, hans lange kårde bragte døden, hver gang den lynede.

Pludselig brød Peter Tamarin, kaptajnen for det danske Frinegerkorps frem i spidsen for sine sorte mænd, som i Kongen af Danmarks uniformer kæmpede for friheden, bogstaveligt talt.

Peter Tamarin fældede flere af de spanske pirater og nåede at stå ansigt til ansigt med Den Flamske Djævel; de to mænd fægtede fremragende, men pludselig lavede Peter Tamarin en fiinte og dræbte den spanske fribytter. Dermed ophørte piraternes sidste kamp, og de var nu alle under slå, thi de blev anbragt i slavehuset og slået i lænker med det samme.

Kroværten i Den Gyldne Påfugl blev fundet dræbt mellem de lig, som drev i land fra skibene.

Da Anders Smed blev kaldt til byens råd og dekoreret og udnævnt til major i den kongelige dansk vestindiske hærstyrke, holdt han en tale, som vakte nogen uro, han sagde:

»Vi har taget seks snese pirater til fange. Straffen for sørøveri er hængning, der gives ingen pardon, det gælder fra skibsdreng til skipper. — Imidlertid vil jeg foreslå, at vi hænger anførerne, men skåner de menige, thi blandt dem findes mange dygtige håndværkere. Døden gør hver dag sit bytte her på øen, og det varer længe, før der kommer folk herud fra Danmark. I stedet for at øde liv, mener jeg, vi alle vil få mere fordel ved at bevare liv.«

Det vakte en del røre, men da besindelsen vandt overhånd, gik rådet med til at pardonere piraterne, og de indgik som en tiltrængt arbejdskraft blandt Charlotte Amalies mange virksomheder.

Asger og Anders Smed gik sammen ned til havet. Længe gik de i strandkanten og lod vandet køle deres fødder. Derpå satte de sig på en sten og stirrede ud over havet.

Tropenattens tætte mørke favnede dem helt.

Den friske brise fra havet bragte budskab fra fjerne lande, og uden at det blev udtalt, fulgte deres tanker vinden på dens færd over havet til de hjemlige strande.



Kong Christian og den svenske fiskerkone

Engang for mange år siden opholdt Kong Christian sig en tid på privat besøg i Stockholm. At den danske konge har forstået at bevare sit inkognito under besøget i Stockholm, vidner følgende lille historie om: Kong Christian gik en morgen ned til Stockholms fiskeboder, og så der en dejlig gedde, som tiltrak sig hans opmærksomhed.

— Den køber jeg, sagde kongen til fiskerkonen.

— Nej da, er De dansk? sagde fiskerkonen. Så kender De vel skomager Søren Jensen, på Amager?

— Ja, jeg synes, jeg har hørt navnet før, svarede kongen smilende.

— Ja, det tænkte jeg nok, sagde konen, han er min svoger.

— Jeg skal nok hilse ham, når jeg kommer til København igen, lovede kong Christian. Det var Søren Jensen han hed —?

— Ja, ja — han bor lige ved Røde Kro. Hils ham mange gange fra Amalie Lundstrøm, og sig til ham, at Sofie fik tvillinger i sidste uge, og at Johan klarede sig godt på

sessionen — han blev kasseret for platfodethed.

— Det skal jeg da gerne gøre, sagde kongen og noterede hastig et par ting ned på sin manchete. — Og hvor meget koster så gedden?

— Den skal De sandelig ikke give noget for. Tror De at jeg vil have betaling af en så elskværdig herre, som vil hilse Søren fra mig? Ta' De bare gedden og slid den med helsen!

Kongen tog en pengeseddel frem — men der var ikke tale om, at han måtte betale fisken. Konen pakkede gedden ind i en avis og stak den resolut ind under armen på kongen, som med et stort smil sagde farvel til fru Lundstrøm.

Men en time senere kom der en lakaj fra slottet med et brev til fru Lundstrøm, og stor blev hendes forbauselse, da hun åbnede konvolutten og fandt et fotografi af kongen, hvorpå denne havde skrevet:

»Til min kære fru Amalie Lundstrøm med ærbødig tak for den dejlige gedde. Deres Christian Rex. Min kone beder hilse.«



Vist passer det ...

Der sker mange mærkelige ting til søs, og meget af dette lyder som lodrette skipperløgne

Af Otto Ludwig

Illustreret af Erik Thorsen

Tankskibene bliver større og større. Nu og da kniber det med at skaffe plads til dem i havnene. For nogle måneder siden tog den 110.000 tons tanker »Enskeri« derfor selv affære i Emden havn, hvor den forlængede et af bassinerne med tre-fire meter. Kæmpen rev sig løs i oliehavnen og borede sin bulbstævn ind i kajen. Skibet standsede først sin landgang lige ud for et parkometer. Der var ingen vogn netop på det sted, og derfor undgik man et bilsammenstød.

Et dansk skib præsterede imidlertid for nogle år siden at kolliderer med en sporvogn. Det usædvanlige sammenstød fandt sted i Kiel havn, hvor skibet skulle forhales. Under forhalingen ramlede skibet sit bovspryd gennem vinduet på en sporvogn, som i det samme passerede på kajen.

I de to nævnte tilfælde var det skibene, der var på afveje. Det sker dog også, at køretøjer kommer i det forkerte element og frembyder fare for sammenstød. I 1949 observerede man således en stor flytteomnibus, der drev rundt i Køge Bugt!

Ja, der sker mange mærkelige ting til søs. I januar sidste år måtte den britiske kaptajn Roy Kilby-Leonard under et søforhør i Liverpool gøre rede for, hvordan hans skib, »Hemsley«, forliste. Der var faktisk tale om lidt af en »søforklaring«. Det 2000 tons store skib var gået på grund og udsendte nødsignaler over radioen. Skipperen opgav positionen til ud for Lizard på Cornwalls sydkyst. Det viste sig imidlertid, at skibet var strandet på Cornwalls nordkyst. Hverken skipper eller vagthavende styrmand vidste, hvor de befandt sig!

Søfolk med mere end ni liv

Nogle søfolk er mere uheldige end andre. En af de uheldigste var den engelske kaptajn Charles Leach. Ikke mindre end 32 af de skibe, han i tidens løb var om bord på, led skibbrud af forskellige årsager som grundstødninger, kollisioner og brand. Sit første forlis oplevede han som ung matros om bord i sejskibet »Geraldine«, som efter en grundstød-



Kæmpetankeren borede sin bulbstævn ind i kajen ...



Flytteomnibus på afveje ...

ning i tåget vejr sank ud for Southampton. Efter flere andre uheld fik han øgenavnet »Dødssejleren«, og ingen turde sejle sammen med ham. For at få noget at bestille måtte han søge hyre i udlandet, men også her var han uheldig, og på grund af de mange uheld nåede han at sejle under 20 forskellige nationers flag.

Men så kom den første verdenskrig, og man savnede navigatører. England fik endelig brug for Charles Leach igen. Han fik kommandoen om bord i mineudlægningsfartøjet »Mary Walters«. Samme dag, han overtog kommandoen, sprang skibet i luften! Leach selv havde adskillige flere liv end kattens berømte ni. Man skulle tro, at skæbnen endelig indhentede ham til søs. Men han sov stille hen i sin seng i land.

Den engelske matros James Black var næsten lige så sejlivet som Leach. Han havde i tidens løb hyre om bord i bl. a. »Titanic«, »Empress of Ireland«, »Lusitania« og »Florizon«. Alle fire skibe forliste på rejser, hvor Black var med. Andre søfolk betragtede ham derfor som en »Jonas«, der bragte uheld med sig.

I 1916 var det umuligt for Black at få hyre under sit eget navn. Derfor fandt han på et andet og kom endelig ud at sejle igen. Men det sivede snart ud, hvem han i virkeligheden var. Resten af besætningen forsøgte derfor at overtale ham til at gå i land i næste havn – hvis man altså nogensinde nåede så langt. Men Black var ubøjelig. Det udviklede sig til skænderi og derefter slagsmål om bord. Under bataljen faldt James Black i vandet i rum sø. Nu troede han, at det endelig var sket med ham. Men han blev fisket op. Ikke engang havet ville have ham. I 1936 døde han i sit hjem i Liverpool.

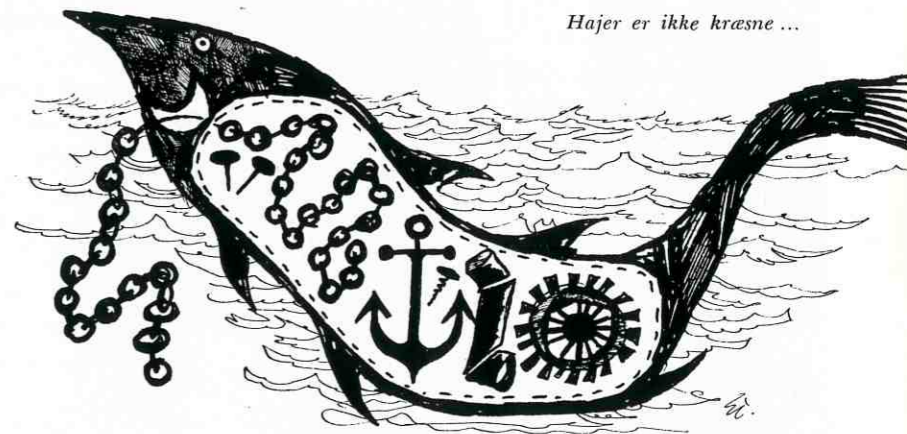
Hajer er ellers ikke kræsne

I 1934 var lineren »Strathaird« på vej gennem Det Røde Hav, hvor det vrimlede med hajer. Pludselig så besætningen imidlertid en kraftig, halvnøgen mand svømme rundt mellem hajerne. Søfolk og passagerer troede ikke deres egne øjne. Manden burde jo for længst være ædt. Fra lineren satte man straks en båd i vandet og roede i rasende fart den skibbrudne til undsætning. Men det hastede såmænd ikke så forfærdeligt. Manden, der viste sig at være en siamesisk pilgrim, fortalte, at han havde svømmet rundt mellem hajerne i flere timer. Ikke en eneste gang havde de forsøgt at angribe ham. Manden var faldet over bord fra dampskibet »Antilochus«, som med andre pilgrimme var på vej til Mekka. Da siameseren nåede til Mekka, og de andre pilgrimme hørte hans historie, blev han betragtet som lidt af en helgen. Det berettedes nu, at han var »kommet ridende på en haj«. Men der var ingen grund til at overdrive på den måde. Den rigtige historie var i sig selv fantastisk nok.

Hajer er ellers ikke kræsne. Om bord i et skib ud for Hawaii fangede man engang en kæmpehaj, der havde slugt 120 kilo jern. I dens mave fandt man bl. a. en 17 meter lang jernkæde, et anker, to kulskovle samt en mængde søm og skruer.

Tid er penge – og navnlig til søs. Her har man ikke tid til mange svinkeærinder, og hvad der er sparet af tid, er fortjent i kontanter. I 1935 var den norske damper »Sarita« på vej fra Hamburg til Fredericia efter en tur over Atlanten. Foran den nybyggede Lillebæltsbro måtte skibet stoppe op. Dets master var for høje til at gå under brofaget, som jo ligger 24 meter over vandspejlet. Besætningen forsøgte at liste skibet under broen ved at tage vand ind i tankene. Men det hjalp ikke tilstrækkeligt. Skipperen var dog ikke meget for at tage omvejen gennem Storebælt. Derfor sendte han et par mand til vejrs med hver sin sav, og da der var savet et stykke af mastetoppene, kunne »Sarita« fortsætte sejladsen.

Hajer er ikke kræsne ...



Sejlivede skibe

Skibe kan ofte være næsten lige så sejlivede som søfolk. Det norske sejlskib »Cicero« er et godt eksempel: I begyndelsen af 30'erne gik dets skipper i land »for godt«. Han var samtidig skibets reder, og der var tradition for, at en skipper, som var sin egen reder, sænkede skibet, når han selv sagde søen farvel. Denne skipper fulgte traditionen. Men i 1936 blev »Cicero« hævet og fik motor om bord. I 1948 sank skibet igen, men blev atter hævet. I 1949, da »Cicero« var 73 år gammelt, sank det for tredje gang. Forliset skete ud for Langesund. Endnu en gang blev »Cicero« bjærget og kom i fart på ny. Man må formode, at det har endt sine dage siden – om ikke andet så ved ophugning.

»Herreløse« skibe har givet anledning til mange hårrejsende fortællinger. De fleste af disse beretninger er lodrette skipperløgne. Men andre er sande. Enhver sømand kender jo den mystiske fortælling om »Mary Celeste«. Men der har eksisteret andre »døde« skibe, og om dem kan der også fortælles uhyggelige ting:

I foråret 1931 fløj en amerikansk flyver hen over Pelee-øen, da piloten ikke langt fra kysten så et meget overiset skib komme sejlede. U.S. Coast Guard blev tilkaldt, og folkene, der blev sendt om bord, oplevede et grufuldt syn. Ved skibets ror stod en kæmpe af en sømand frosset fast til dækket. Hans døde øjne var rettet stift fremefter. Nede i køjerne fandt man tre andre søfolk frosset ihjel. Skibet var lastet med sprit og viste sig at være en smuglerskude. Dets navn var »Gary Ghost«, og med en død mand til rors svarede det fuldt ud til sit navn.

Engang i 30'erne fandt et skib et drivende vrage af en 4-master fra Halmstad. På dækket stod ligene af to mænd ret op og ned. Nede om læ fandt man endnu 19 lig og et skelet af en hund i en kæde. Skibets journal kunne intet fortælle om, hvad der var sket.

I 1881 mødte en amerikansk fregat barken »Darthmouth« ved New Foundland. Skibet så forladt ud, og en nærmere undersøgelse dokumenterede, at der ikke var en levende sjæl om bord. Men ellers så alt ud til at være i den bedste orden. En prisebesætning blev sat om bord for at føre »Darthmouth« til New York. Men i nattens tåge kom de to skibe fra hinanden. Da de atter mødtes, sejlede barken igen uden besætning.

Ingen af de amerikanske orlogsgaster brød sig om at udgøre en ny prisebesætning, og så måtte man trække lod. Det blev en lodtrækning om liv og

død. For siden hverken hørte eller så man mere til barken og dens anden prisebesætning.

Det er ikke alle »døde« skibe, der er lige uhyggelige. Den amerikanske skonnert »Fannie E. Wolston« blev i god ro og orden forladt af sin besætning ud for Kap Hatteras den 15. oktober 1891. Skipperen mente, at skibet ville gå ned. Men »Fannie E. Wolston« var sejlivet. Skibet var nemlig lastet med træ og holdt sig flydende meget længe. Det blev senere observeret af næsten 50 skibe på forskellige tidspunkter og på vidt forskellige positioner. Sidste gang, nogen så det, var i 1895. Da havde skonnerten uden besætning tilbagelagt mindst 10.000 sømil.

Men det er ikke bare træskibe, der kan flyde herreløse rundt i lang tid. I midten af 30'erne drev en Cardiff-damper rundt som vrage i flere måneder, før det endelig lykkedes at sende den til bunds med en kraftig sprængladning.

Redningsbåd på langfart

I 1935 satte en amerikansk damper en af sine redningsbåde i søen for at redde et andet skibs besætning midt på Atlanten. De nødstedte blev reddet, men det var i den kraftige sø ikke muligt at få redningsbåden på dækket igen. Så fik den lov at sejle sin egen sø. Og det gjorde den i 13 måneder. I 1936 blev den fundet og endelig bjærget af norske fiskere ud for Nordkap.

Også et redningsbælte kan drive langt. Da skibet »Bidar« af Liverpool i 1892 var på rejse fra Philadelphia til sin hjemhavn, faldt en græsk matros over bord i en hylende storm. En redningskrans blev kastet ud, men grækeren fik ikke fat i den. Et år og 149 dage senere blev redningskransen fisket op efter at have drevet 1800 sømil med en gennemsnitsfart af 3,5 knob.

Man har også oplevet, at halve skibe er taget på langfart. Skonnerten »Fred. B. Taylors« to halve rejste endda hver sin vej. Her er historien:

Skonnerten blev nogle år før den anden verdenskrig påsejlet af den tyske damper »Trave« og skåret midt over. Hele besætningen blev reddet. Men så skete der det mærkelige, at skonnertens forskib satte kursen mod syd, mens agterskibet drev mod nord. Og forskibet blev senere fundet sunket ud for Delaware-floden, mens agterenden strandede ved Kap Porpoise i Maine. Forklaringen? Ja, man fandt ud af, at forskibet stak dybere i vandet og derfor blev ført væk af strømmen, mens agterenden, der lå let på vandet, blev ført bort af vinden.

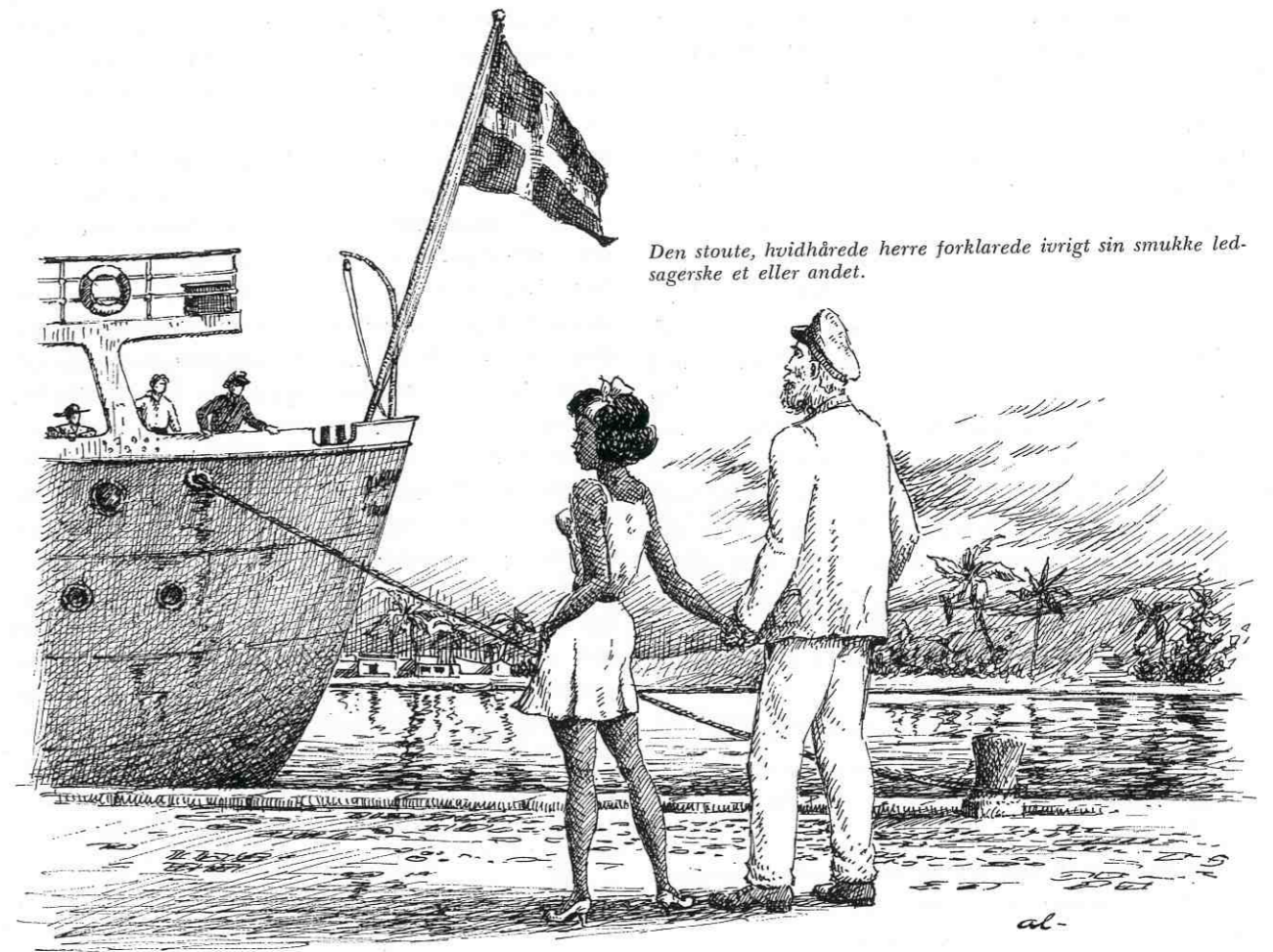
Fortsættes side 52



Hamburg-bark i Sydatlanten med korn fra Australien til Kontinentet.
Maleri af Svend Aage Larsen

Lanchaen „Melita”

Af Ken Ravn. Illustrationer af A. Laursen



Den stoute, hvidhårede herre forklarede ivrigt sin smukke ledsagerske et eller andet.

Port-of-Spain, Trinidad. Det store danske krydstogtskib ved den solvarme honnørkaj havde netop landsat sine 300 gæster, som nu i blinkende biler kørte ind til oplevelserne på den skønne tropiske ø, — det første møde med Vestindien. Et Steelband havde modtaget skibet, ståltrommernes rytmiske rungen havde budt turisterne velkommen, — nu var både turister og trommeslagere borte fra kajen. Skibet hvilede i solvarmen, besætningen gjorde klar til den videre sejlads og til at modtage passagererne, når de atter kom tilbage fra landudflugten.

Det var overstyrmanden, der så ham først. Eller rettere, det var snarere den smukke ledsagerske, som styrmanden først bemærkede. En stout, hvidhåret herre, med en kasket på snur, stod ved skibets hæk og pegede på flaget, medens han ivrigt forklarede den unge dame et og andet. Hun var yndig, så tydeligt en af de charmerende Euraisere, som man kun finder dem på det sorgløse Trinidad, hvor alle ra-

cer mødes — og blandes. Hun var slank og yndefuld i sine bevægelser, og hun lyttede opmærksomt til den ældre herres forklaring.

Parret blev også set af andre om bord, og det varede ikke længe, før herren på kajen blev klar over at de blev iagttaget, og til alles store overraskelse hilste han op til styrmanden og råbte på fejlfrit dansk: »Jeg ville blot vise min datter det gamle flag og et skib fra Danmark!« Hans datter! Næppe nogen kunne bebrejde overstyrmanden, at han sporenstrengs inviterede dem begge om bord!

Datteren støttede sin far op ad landgangen. Tilsyneladende havde han kunstigt ben. Både far og datter blev hjerteligt modtaget, — også med en vis nysgerrighed, hvorledes var denne gamle danske søulk endt henede. Det måtte da være længe siden.

»Mit navn er Jens... Jens Olsen, hvis det skal være helt rigtigt, men jeg er altid blevet kaldt Skip-

per, og det er årsagen til at jeg er hernelde! Det er min datter Marie, ja, min kone kalder hende Maria, det falder hende lidt nemmere, for jeg har forresten tre af dem, . . . døtre altså!« skyndte han sig at tilføje, da han så flere sæt øjenbryn fare tilvejs i flere af de solbrunede pander. Marie — eller Maria — imponerede ved også at tale noget dansk, hun kunne gøre sig forståelig, men var tydelig nok taknemmelig, når man tiltalte hende på engelsk.

Hovmesteren — lige så interesseret og nysgerrig som de andre tilstedeværende, dukkede op med flasker og glas. Dansk øl, danske snaps og Riga Balsam, denne sortbrune væske, der sætter farve og smag på en spids. Han var lidt i tvivl om, hvad han måtte servere for damen, — men den gamle sømand lo: »Giv hende blot en øl og snaps, — det har hun aldrig prøvet før!« Så bemærkede han flasken med Riga Balsam — « . . . Åh, det er år og dag siden, jeg har set en sådan, brygges det virkelig endnu.» Han tog flasken op og studerede etiketten. »Nå, nu kommer det fra Bordeaux, — ja, det var derfra jeg kom hertil, som fører af lanchaen »Melita« — og det uden gnist af forstand på navigation.« Den gamle brød ud i et latterbrøl, så det gav et sæt selv i datteren, der netop havde imponeret de tilstedeværende ved at tømme sit snapseglass uden at fortrække en mine.

»Jo, det var fra Bordeaux, såmænd var det så! Gider I høre, hvordan Jens Olsen endte herude, så får I alle tiders røverhistorie, og den er endda sand!«

Det havde man nok lyst til, man rykkede sammen i kreds, hovmesteren skænkede op, overstyrmanden satte sig lidt nærmere ved Maria.

»Det var Arvid og mig. Arvid — han hed Nilsson, han var svensker. Vi kom hjem med en finsk bark. Hjem er så meget sagt, vi kom til Liverpool med guano fra Chile. Noget stinkende stads, — og så kunne vi endda ikke komme af med det. Der var pludselig krise i hele verden. Skibene blev lagt op, søfolkene sendt i land, og pludselig stod vi på kajen i Liverpool, Arvid og jeg. Vi havde hyre til gode, men man havde kun kunnet give os et forskud og en anvisning, som skulle hæves i Mariehamn! Det var jo et sted man kom hver dag, — jeg har forresten anvisningen hjemme på Curacao, hvor jeg har ankerplads i dag!

Der var mange som os i Liverpool. De fleste drak deres hyre op på havnens små værtshuse, og hvad de så gjorde, ved jeg ikke. Vi sludrede lidt om, hvad vi skulle tage os til og besluttede at søge over til østkysten, hvor der vel gik en damper hjemefter. Men vi kom ikke så langt. Arvid kendte en værts-

husholder i Liverpool, ja, han kendte mange, men han havde sejlet sammen med ham her på en Limey. Vi fandt ham også, han var en flink fyr, og det varede jo ikke længe, før vi havde fortalt ham den bedrøvelige historie, — den havde han sikkert hørt nogle gange før. Arvid kaldte mig Skipper, det gjorde alle — lige siden jeg var dreng, og pludselig spurgte hans ven, om vi kunne føre en damper til Brasilien! Jeg kan ikke huske, om jeg havde fået for meget at drikke, eller om jeg troede at det var en spøg. I alle tilfælde dukkede han pludselig op med en stor fyr, der faktisk mest lignede en nordmand — rød-blond og med skæg. Arvids ven præsenterede ham som kaptajn Fariha, fra Brasilien! Det viste sig, at han ejede en hel del skibe — lanchaer, kaldte han dem — de sejlede på Amazonfloden, næsten helt op til dens udspring — i alle tilfælde til en by der hed Iquitos, — den skulle jeg komme til at kende en del til.

Han var nu i Europa for at købe dampskibe, der egnede sig til den form for sejlads, og han havde bl. a. i Frankrig købt en lille damper på 80 tons, som han gerne ville have sejlet derover.

Det viste sig, at vi var både købt og solgt. Pludselig stod vi på banegården med billet til Frankrig, helt til Bordeaux og papirer på, at vi skulle om bord i s.s. »Melita« som fører og maskinchef. Arvid kunne sagtens, han var mekaniker, men min navigation var så som så, selvom man naturligvis havde snuset lidt til sagen. Jeg havde mest lyst til at stikke af, men Arvid sagde, at vi jo ikke havde andet at tage os til, så vi kunne lige så godt tage om ad Bordeaux for at se på sagerne. Okay, det gjorde vi, og vi fandt også Bordeaux, eller rettere en række togbetjente undervejs fandt byen til os!

Kender I Bordeaux? Ja, det gør I vel. Men dengang lå der skib på skib, oplagt, uden på hinanden, dampere og sejlere, — det var en ynke, mange havde stadig last om bord, korn som spirede og trængte sig vej op ved lugeplankerne. S.S. »Melita« kunne vi ikke se nogen steder, men vi havde da en adresse at henvende os til. Den fandt vi også, utroligt nok. Det var en lille fåmælt mægler. Han spurgte os ikke om noget, men vi fik en liste, hvoraf det fremgik, at der foruden os, var 6 mand yderligere mønstret om bord, og så blev vi kørt ned til havnen og roet et godt stykke igennem denne til vi nåede en lille — vistnok en gang hvidmalet damper — hvor man havde malet navnet »Melita« på hækken. Mægleren havde en pakke, som han bragte hen agter. Efter nogen fumlen fik han hejst et grønbroget flag på spillet, det var det brasilianske, som først kunne hejses, når kaptajnen var om bord, og det var han nu, — det var mig! Såmænd!

Jeg svedte. Det gjorde Arvid også, ikke mindst da vi så besætningen. Tre granvoksne mulatter fra Martinique, en lille kineser, der skulle tage sig af kokkegeringen, og to snavsede franskmænd, der så ud til at de var stukket af fra en straffeanstalt, — de var fyrbødere. Det viste sig faktisk, at de havde forstand på det arbejde, men det får man vel, hvis man slider flere år i helvedets forgård.

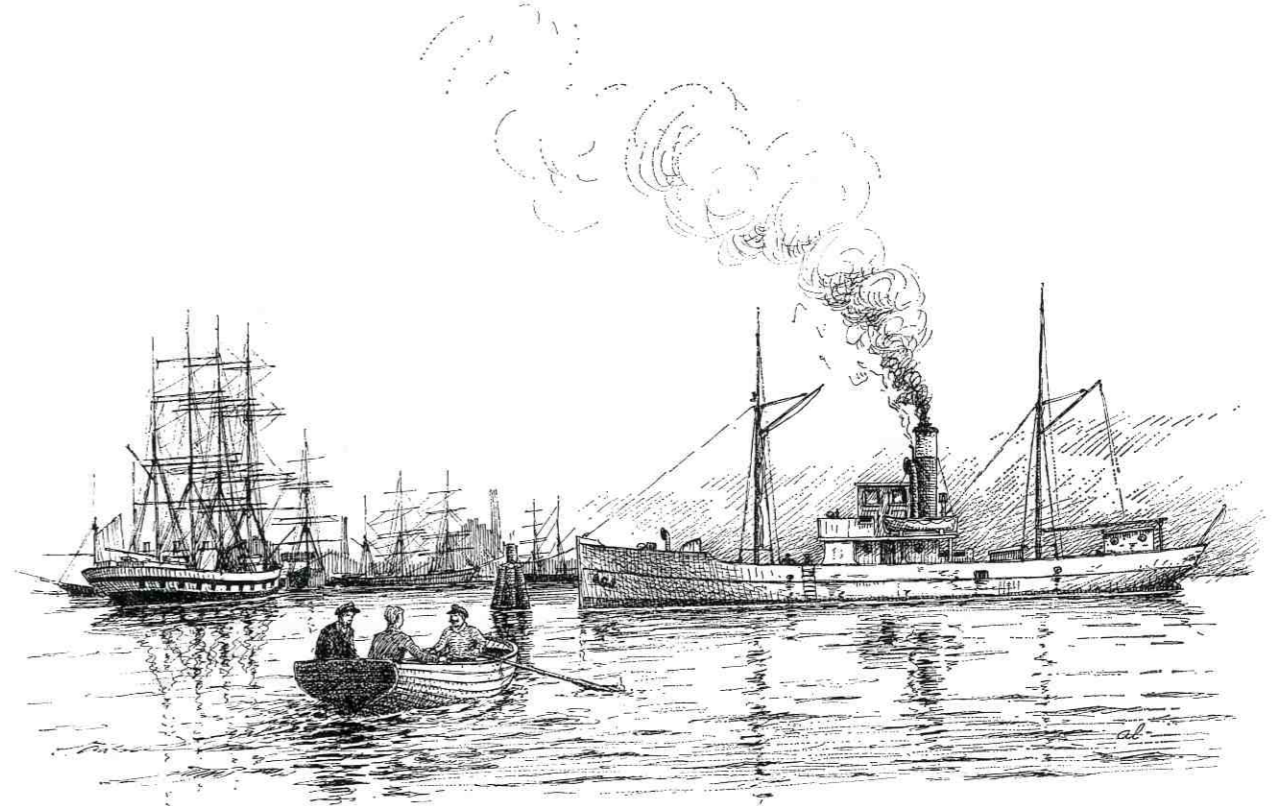
Kaptajn Fariha må alligevel have holdt et vist øje med skibet, for dampen var oppe, kulkasserne fyldte og ferskvand var der også bragt om bord. Den lille kineser tumlede rundt med proviantkasser, og det skal siges til hans ros, at det lykkedes ham at skabe tålelige forhold i den lille kabys, selvom vi mestendels kom til at leve af dåsemad, og efterhånden faldt etiketterne af dåserne, så det var de særeste retter, der serveredes. Men han brugte godt med chilisaucé, så det hele smagte ens. Jeg gik op på broen, eller hvad man nu kunne kalde den lille platform. Der var intet styrehus, men et lille bestik med et bitte hummer bagtil, formentlig kaptajnens kahyt, udstyret med en hængekøje, ellers nix! Hvor Arvid slog sig ned fik jeg aldrig opklaret, men om bord var han. Besætningen indrettede sig i en kahyt med bænke; velsagtens havde »Melita« været udflugtsdamper i sine unge dage, og den var slet ikke indrettet til langtursejlads. Mægleren havde anbragt store vinfade med ferskvand på det lille ag-

terdæk og sække med kul var anbragt overalt, hvor der blot var den mindste plads.

Jeg havde besluttet at stikke af; det var Arvid med på, men vor flugt blev forpurret på en særdeles effektiv måde; — en slæbebåd, så stor som hele skibet, dunkede pludselig op på siden af os med ordre til at føre os ud ad floden. Hvorfor denne pludselige afgang forstår jeg ikke den dag i dag, men med udsigten til at blive placeret midt i Biscayen af den store slæbebåd gik Arvid i gang med at gennemgå maskineriet, og jeg fandt en stor kuvert frem, som indeholdt en sejlordre. Jeg havde fået den dagen i forvejen af mægleren, men havde faktisk ikke tænkt mig at åbne den! Den var gudske-lov affattet på engelsk, og jeg begyndte at stave mig igennem den, da jeg pludselig blev afbrudt af vilde hyl fra slæbebådens darupfløjte. Det viste sig, at vi svajede som en drukken sut fra den ene side af floden til den anden. Jeg havde fuldstændig glemt at bemane roret i min forvirring, og da jeg ikke kunne finde besætningen, greb jeg selv fat i knagerne og fik efterhånden bragt os i linie efter slæberen.

Jeg opdagede til min forskrækkelse, at kompasset ikke virkede som det skulle. Spritten var væk, den havde måske aldrig været der, så rosen foretog nogle trossede sving undervejs ned ad floden. Heldigvis havde jeg et lille kompas i mit grej, faktisk en

Vi blev kørt ned til havnen og roet et godt stykke ud, til vi nåede en lille — vist nok engang — hvidmalet damper, hvor man på hækken havde malet navnet »Melita«.



souvenir fra en forlist redningsbåd, som jeg havde fundet på stranden som dreng. Det lille kompas blev guld værd på denne rejse.

Slæbebåden halede af med os, ud på det åbne hav, og jeg begyndte at håbe på, at den skulle slæbe os helt til Brasilien, men med eet sagtne han farten — det gjorde vi ikke, og vi tørnede med stor kraft op i de store fendere, som han havde agter. De løb rundt derovre, sagde en hel masse på fransk, — så vendte han, slæberen var taget, og dér lå vi uden nogen form for landkending!

Den gamle sømand holdt inde et øjeblik for at fugte ganen, og han konstaterede tilfreds, at glasene fyldtes påny.

»Ja, dér lå vi nok så kønt, og vi var endda heldige, Biscayen var blank som et spejl! Jeg må indrømme, at min første tanke var at vende skuden og sejle tilbage til kysten i slæbebådens kølvand, og jeg forsøgte spagfærdigt i talerøret, som jeg gik ud fra førte til maskinen, at spørge Arvid, om vi måske kunne få skruen til at snurre. Svaret var, som jeg ventede det, en samling gode midtsvenske eder, der mundede ud i et »til hälvete« — hvilket jeg kun kunne give ham ret i! Men i hvert fald forstod jeg, at de første 6–7 timer ville der ikke ske noget. Vi drev med vind og strøm, jeg mente at konstatere, at vi drev mod syd. Jeg for min part havde slet ikke noget imod at grundstøde på den franske kyst, så vi kunne traske i land og rejse hjem!

For at slå tiden ihjel begyndte jeg at gennemgå bestikkets gemmer, — det var ikke meget jeg fandt, en gammel kasket, som jeg tog på, det smagte da lidt af kaptajn. En sekstant, der både var irret og vindskæv, men som jeg siden fik sat i brugbar stand, et skibsur, der mærkelig nok kunne gå og en samling gamle søkort fra området omkring St. Malo og Kanaløerne, der fortalte lidt om, hvor den gamle damper havde tilbragt sine unge dage. — Og så var der kuverten fra mægleren. Nuvel, jeg havde jo brudt den op. Der lå et smukt brev på fransk, men jeg forstod at det var en anvisning på en mægler i La Coruna! La Coruna, hvor var det? Det engelske brev gik bedre, »La Coruna for orders« stod der blandt andet og i kuverten fandt jeg endvidere et søkort over denne del af Biscayen. Efter nogen søgen fandt jeg også LaCoruna, som er en spansk by, næsten helt ude ved Atlanterhavet. Nå, det ved I! Jeg blev enig med mig selv om, at den sikkert ikke kunne være så svær at finde. Vi skulle blot krydse ned til den spanske kyst, og så holde langs med den, indtil vi kom til La Coruna!

Jeg var faktisk lettet, da jeg kom ud i solen for at finde min besætning, mulatterne, der meget hurtigt havde fundet nogle dasepladser under re-

sterne af et solsejl. Det må ha' været kasketten, der gjorde udslaget, i alle tilfælde kom de på benene, og jeg satte dem, nærmest for syns skyld i gang med at undersøge og ordne lanterne, der alle gik på petroleum, som man vist siger. Vi fik dem faktisk til at virke, på nær den grønne om styrbord. På hele vor rejse klarede vi os uden den!

Nå, for at gøre en lang historie kort, jeg fik efterhånden sat lidt skik på rodet om bord, fandt ud af at skuden var tæt, at håndpumperne kunne fungere, og at kineserens mad var spiselig, med måde. Øl og spiritus fandt jeg ikke en dråbe af, godt det samme, det skulle senere vise sig, at vore franske fyrbødere på det nærmeste var kvartalsdrankere.

Pludselig viste en røgfane sig fra skorstenen, og det begyndte at rumstere agter, — jeg fik i en fart en af mulatterne til rattet. Gav ham ingen kurs, pegede blot ud over stævnen, og styrtede så ned til maskinen, hvor jeg rendte panden lige mod Arvids selvsamme. Han var på vej op. Jo, han havde fået maskinen i gang, og den gik. Jeg fortalte ham om mine fund i bestikket og om sejlorden, og da det nu var ved at mørkne, besluttede vi at sejle mod sydvest mod den nedgående sol i det håb at ramme den spanske kyst på et eller andet tidspunkt.

Mulatterne var ikke meget for at tage natvagter ved rattet, så jeg måtte skrue bissen på, kraftig støttet af Arvid med en stor topnøgle. Vagterne blev stukket ud, og så begyndte mit livs rejse! Som sagt var vi heldige med vejret, og jeg har siden forstået, at vi også var heldige på anden vis, da vor kurs just ikke var den, en ansvarsfuld skibsfører ville tage.

Det gik, vi dampede troligt af og en eftermiddag fik vi landkending. Vi gik nærmere på, men der er jo det upraktiske ved landkendinger, at der ikke som på kortene er store bogstaver inde på kysten, som fortæller, hvor man er! Der var begyndt at komme en slem dønning, mine mulatter blev søsyge, de troede til sidst, at de skulle dø, så jeg måtte selv bemande rattet, hvor jeg hurtigt fandt ud af, at vi var »top-heavy«. De store kulforsyninger og vandankre på dækket og al det andet grej deroppe medførte, at »Melita« var lidt for længe om at komme på ret køl i dønningerne, og det begyndte ærlig talt at krible i hårrødderne efter et par svære overhalinger. Redningsbåd? Jeg fandt ikke nogen om bord! Jeg kunne nu se kysten, — og brændingen. Allerede ude fra havet så den dramatisk ud, så jeg styrede forsigtigvis atter lidt udefter, lige ind i en lille spansk armada af sardiniskere, der ikke lod til at være særlig begejstrede for vort komme. Men een af bådene interesserede mig, den var ved at gøre klar til hjemturen, kunne jeg se, men det interessan-

te var, at der tydeligt stod malet La Coruna under navnet — som jeg har glemt — på hans hæk.

Gad vide hvad den spanske fiskeskipper har tænkt, da han så os stoppe, afventende hans afgang, for så at sejle omtrent i hans kølvand imod kysten! Vi klarede et par næs, stadigt i hans kølvand, heldigvis var han ingen hurtigsejler, og i den gamle messingkikkert, som Arvid havde fundet i maskinen, — hvordan den så var havnet dér, kunne jeg se, at skipperen også betragtede os!

Endelig gik han direkte mod land, jeg så et stort gammelt fyrtårn, — siden fik jeg at vide, at det allerede var bygget i oldtiden, men det er nok løgn. Vi kom ind i en beskyttet bugt, og mine mulatter begyndte at trække vejret friere, og så stod vi ind mod den dejligste lille havn, man kan tænke sig, omgivet af nogle kønne huse med nogle morsomme vinduesfacader. »Glazettas« hørte jeg siden, at de kaldtes. Det var La Coruna! Ung som jeg var, var jeg nok en kende stolt af min navigation! At heldet havde været med os skænkede jeg ikke en tanke. Fiskeren gik til kaj — og styrtede op i byen, — jeg fik også lirket »Melita« til et kajudspring med stoppet maskine, hvorefter fiskeskipperen kom farenende tilbage fulgt af et par uniformerede herrer med stramme masker. Han gestikulerede og pegede, råbte og skreg, og de to betjente stillede sig ved den planke, jeg stak i land som gang-way. De turde vist ikke komme om bord. Jeg skruede mit smukkeste grin på og viftede med min sejlordre og anvisningen. En af fyrene var lidt opvakt, han forstod lidt af det franske, i alle tilfælde kendte han den anførte adresse, og det lykkedes ham at berolige fiskeskipperen, der vel havde taget os for anarkister, sørøvere eller hvad ved jeg!

Jeg gjorde klar til at gå i land med mit habengut, men minsandten om der ikke stod bevæbnet vagt ved skibet! Jeg kunne komme i land, men først når min agent kom og ledsagede mig. Mine flugtplaner kuldkastreredes igen.

Jeg satte mulatterne og de to franskmænd i gang med at få lempet den store dækslast nedenunder, så langt ned til kølsvinet som muligt. Så meget kul som muligt blev naturligvis lempet i kulkasserne, og jeg konstaterede, at den store vandbeholdning var halveret p. g. a. lækager i fadene. Skibets egne ferskvandstanke var tætte, men meget små. Kineserkokken var ganske ferm med et stykke værktøj, da vi havde fået fadene under dæk. Det ene faldt på det nærmeste i staver undervejs, men han gik i gang med at reparere dem med værk og beg, og det lykkedes ham faktisk at få nogle gode fade ud af stumperne.

Jeg begyndte at spekulere på, om vi skulle svides

af i La Corunas sol, men sent på eftermiddagen kom en lille svedende mand om bord, han præsenterede sig som vor agent og modtog vor anvisning, hvorefter han fra en mappe tog et bundt fedtede pengesedler, som jeg formentlig skulle distribuere som hyre. Jeg anede intet om pesetas værdi, så det blev efter devisen »een til dig og een til mig« — vi kunne jo ikke komme i land, men penge er penge. Min andel stoppede jeg ned i en revne i bestikluka-fets skuffe, — gad vide, om de ikke er dér endnu! Et af agentens spanske spørgsmål forstod jeg »Provisions« — så jeg remsede op på engelsk alt hvad vi havde brug for, senere forstod jeg at det ikke var dét han mente med dette ord, men vi fik da hvad vi manglede, også vand, der kom i tønner på æselkærrer. Det tog en frygtelig tid at få vandet om bord, men jeg var faktisk ikke utilfreds, både Arvid og jeg håbede på at kunne smutte på et eller andet tidspunkt. Vore franske fyrbødere begyndte at mukke, men politiet tillod dem ikke at gå i land, deres mukkeri førte dog til, at en velforsynet skibshandler dukkede op, bl. a. med kurveflasker med spansk landvin, så de pesetas, jeg havde givet dem, forsvandt som dug for solen. Det gjorde deres dårlige humør også, de drak sig stjernefulde i løbet af no time.

Vi lå i La Coruna i fem dage og afventede kaptajn Farihas ordrer. Agenten så helt lettet ud, da han endelig kom med besked. Man havde ikke ventet os så hurtigt til La Coruna, så der var en kompliment fra rederen. Jeg kroede mig, — helt uret vist og glemte pludselig mine planer om at rømme. Selv Arvid klarede op! Vi anede ikke, hvortil rejsen skulle gå, og jeg, der selv havde smagt lidt på den gode landvin, følte mig ikke spor bekymret ved en sejlordre, der lød »Madeira via Oporto for orders« — det skulle vi da nok klare!

Jeg besluttede at sejle ved daggry, så var der en chance for, at fyrbødernes tømmermænd var løjet af. Arvid havde selv måttet tage en tårn på fyrpladsen for at holde trykket oppe, men da morgensolen viste sig, havde han begge mand i sving, og vi bød La Coruna farvel med et hvæsende hyl fra den lille dampfløjte, heldigvis var der damp nok både til at fløjte og sejle! Jeg stod selv ved rattet, da vi dampede ud af havnen og ind i bugten. Jeg lurede lidt på nogle skybanker i vest, men satte kursen ud i Atlanterhavet, besluttet på at følge den spanske kyst ned til Portugal i behørig afstand, idet jeg fulgte et nyt sæt gamle søkort, som jeg havde modtaget af agenten. Jeg undrede mig over, at han efter rederens ordre forlangte at få det kort, jeg hidtil havde benyttet, udleveret, men siden fandt jeg ud af, at kaptajn Fariha kendte sine pappenheimere og var

klar over, at han meget vel kunne risikere, at de stak nordpå igen. Vi var ikke den eneste lancha, han havde købt i Europa, og besætningerne var ikke stort bedre end på »Melita«, jo, på ét punkt, de andre havde faktisk navigatører om bord, — det havde vi ikke! De store skybanker skubbede vand foran sig; da vi kom ud af læ, stak vi stævnen i nogle krappe søer, og jeg priste min gud for at vi havde fået dækslasten under dæk og rettet stabiliteten.

»Melita« red pænt på søerne, men hun var så lille og urolig, at der skulle hales ofte i rattet for at holde kursen blot nogenlunde efter det lille redningsbådskompasset, der nu var surret fast ovenpå kompasset. Af brag og klir fra kabyssen kunne jeg høre, at vor lille kok ikke var søklar, — og vi fik da heller ikke varm mad den dag, kun nogle frugter af den forsyning, han havde skaffet om bord i La Coruna.

Det blæste op. Søen blev højere, og jeg mistede fuldstændig kontakt med kysten, som jeg jo havde besluttet mig til at følge. En tid kunne jeg se et fyr blinke, så forsvandt også det, derefter fik jeg ikke tid til at se efter skibe eller land, jeg kæmpede som en gal for at holde stævnen op mod søen, der kom fra alle sider, snarere var det os, der snurrede rundt som en top af og til. En af mulatterne strammede sig op og kom mig til hjælp ved rattet, hvis kæder raslede, hver gang skibet tog et polkatrin. I maskinen rousede kul og gløder rundt på maskindørken, og både Arvid og fyrbøderne fik brandvabler, men maskinerne gik støt. Efterhånden fik jeg et vist tag på styringen i den hårde sø, jeg tog bestik af de største søer og passede på at styre mod deres kam. Vi tog masser af vand over hver gang, og jeg var hunderød for, at vi skulle bordfylde, desuden var jeg så gennemblødt, som jeg kunne blive, og mine arme værkede som skulle de rives af. Jeg lærte siden at surre rattet — og mig selv — og de basketag vi tog den dag ud for den spanske kyst blev en god anvisning på, hvordan »Melita« skulle føres.

Jeg var fuldstændig udmattet, da blæsten løjede af, dønningen fortsatte, men nu kunne jeg styre efter kompasset igen. Hvor vi var, vidste jeg ikke, så jeg satte kursen stik syd med en streg til øst, for om muligt at opnå landkending. Jeg gik ud fra, at vi måtte have den spanske eller portugisiske vestkyst et eller andet sted om bagbord. men jeg kunne ingen kyst se, end ikke efter nogle dages sejlads — jeg må sige, at det var nervepirrende, for vi så ingen skibe, ingen søfugle, der kunne fortælle om land, vi sejlede bare efter kompasset. Stor var min forbavselse derfor, da jeg pludselig en nat blev vækket af rorgængerens, der pegede ret forud, et fyr

blinkede ret foran stævnen. På kompasset styrede vi ret syd, så jeg følte mig lidt beklemt, og efter samråd med Arvid slog vi ned på maskinen, for, når morgenen kom, at tage »landet« i øjesyn.

Og hvad så vi så, en ø, ret forude, med et hvidt fyrtårn! Jeg granskede kortet og kom til det resultat, at det måtte være en af de portugisiske Berlinga-øer, der ligger ud for kysten, som vi stadig ikke kunne se. Husk på, »Melita« var et lille skib, vi kunne ikke komme ret højt til vejs for at tage bestik af situationen, nu styrer man jo skibene fra 5. sals højde!

Mens vi gik i læ af øen, lurede jeg på, hvad jeg nu skulle foretage mig. Arvid satte mandskabet i gang med at læse, — det var faktisk tiltrængt!

Jeg besluttede at styre stik øst, og »inom kort tid« som Arvid ville sige, fik vi kysten i sigte, og med pejling af øerne kunne på på kortet hitte ud af, hvor vi var og hvilken kurs jeg nu skulle styre for at nå Oportofloden. Ja, I kigger! I ved jo lige så godt som jeg ved nu, at Berlenga Islands ligger godt 100 mil syd for Oporto. Det fandt jeg også ud af, the hard way! Jeg troede, at den hellige grav var velforvaret og ville prøve min kunnen med sekstanten, da solen stod højest på himlen. Jeg kom hele tiden til et forkert resultat, — troede jeg, nemlig at vi befandt os netop godt 100 sømil syd for Oporto. Det gjorde vi også. Det var Arvid, der fandt ud af det. Han kradsede lidt på øen i det gamle søkort og fik den på neglen, — det var flueskidt! Lidt efter fandt jeg ganske rigtigt øen på rette sted!

Jeg blev lidt hed om øerne. Vi var helt ude af trit med sejlorden, men jeg fandt at det ville være fjollet at sejle nordpå igen. Så vi enedes om at søge ind til en lille by, vi kunne se på kysten, den hed sådan noget som Peniche og var tilsyneladende glemt af gud og hvermand. Vor ankomst til den lille havn vakte i alle tilfælde ingen særlig opmærksomhed, og vi gik endda nok så nydeligt på grund — hårdt — for det var begyndende ebbe, tilsidst kunne vi omtrent gå tørskoet i land. Heller ikke det tog man synderlig notits af.

Vi håbede, at det måtte være muligt at finde en telegrafstation, — det var det ikke, vi fandt et søvnigt postkontor i stedet, og da det lykkedes os at banke »postmesteren« op af sin siesta, kunne vi ikke forstå et ord af hans portugisiske. Mærkeligt nok hentede han ikke politi, ligesom ham spanieren, — han opgav os vist på forhånd. Vi havde taget brevet med Oporto-mæglerens adresse med, og Arvid frembragte et postkort, som han på en eller anden måde havde fået fat på på banegården i Paris på udrejsen, — sikke et postkort, men man kunne da skrive på det! Vi fandt ud af, at vi måtte nok

skrive på engelsk, men hvordan? Så skrev Arvid med de smukkeste snørkler: »s.s »Melita« procederar Madeira. Hålsning«. Jeg tror, at agenten forstod teksten, hvis han da nogensinde fik det interessante postkort, vi fik i alle tilfælde aldrig vrøvl for denne afstikker. Vi postede kortet uden porto, så vi har nok været populære — i Porto! Dén var da meget god, nå ikke, — gider I høre mere?»

En række ivrige nik fra alle tilhørerne bekræftede dette. Den gamle kløede sig på knæet og fortsatte: »Ja benet klør stadig, selv om det er kunstigt — det fik jeg under krigen, og det er en anden historie, dengang på »Melita« havde jeg begge ben og rigtig gode kræfter i armene også, og jeg fik brug for dem.

Da vi kom tilbage til skibet, var der udbrudt mytteri om bord. Hvorfor ved jeg egentlig ikke, men de franske fyrbødere var i vildt håndgemæng med mulatterne og vor lille kineser stod og strittede med en stor kniv, vel nærmest for at holde de kæmpende på afstand. Vi måtte splitte parterne, og der vankede drøje hug, en af mulatterne var så medtaget, at vi måtte forbinde ham med strimler af hans egen skjorte. Men vi satte os i respekt, Arvid og jeg, — hvorefter jeg besluttede hurtigst muligt at komme til søs i et forsøg på at finde Madeira. Til søs kommer gemytterne sjældent i kog, det er en landsygd. Da højvandet atter kom ind, og vi slap grunden dampede vi ud af havnen, lige så uanstastet som da vi kom og uden egentlig at gøre os tanker om vi nu havde bunkers og forsyninger nok til turen videre.

Det blev mit livs mest uhyggelige overfart. Jeg satte kurs direkte mod den lille prik på kortet, der stod for Madeira — og tog mig vel i vare for ikke at styre efter en klat flueskidt denne gang. Arvid gik i gang med at gøre bunkersbeholdningen op og jeg inspicerede ferskvandet. Vi havde en del regnbyger, så jeg fik et sejl sat op for at opfange, hvad opfanges kunne, således at vi måske kunne slippe for at cutte rationen.

Den sårede mulat blev dårligere, han havde åbenbart lidt et stort blodtab, men vi gjorde, hvad vi kunne for ham. Jeg håbede på at få et stort skib indenfor prajehold, således at han måske kunne overføres til en damper med læge eller blive bragt i land, og det har tit plaget mig, at jeg ikke selv søgte ind mod kysten igen for at få ham under lægebehandling. Men jeg var nervøs for mine forsyninger af kul og proviant. I alle tilfælde fik jeg pludselig en morgen at vide, at den arme fyr var død! De to andre mulatter var meget ophidsede, jeg forsøgte at berolige dem, men deres kammerats død skulle åbenbart hævnnes, og kort tid efter at vi hav-

de sænket liget i søen brød helvede løs om bord. En af de franske fyrbødere kom skrigende op fra maskinen med en tilfældig jernnagle mellem skulderbladene. Han sank sammne ved den lille trappe til broen, hvor jeg selv stod til rors. Jeg lod rat være rat og kom staklen til hjælp, men han døde sekunder efter at jeg havde fået trukket naglen ud. Kineserkokken hvinede i sin kabys, og jeg kunne høre, at der var slagsmål under dækket. Bevæbnet med den blodige nagle for jeg ned ad maskinlejderen til fyrgangen, hvor den anden franske fyrbøder vægede for sig med en skovl mod de to mulatter, begge med skarpslebne nagler i hænderne. Arvid lå på dørken med blodet flydende fra en skramme i hovedet. På mit råb stoppede de to et øjeblik, og franskmanden nåede at slå sin skovl i hovedet på den ene, men den anden så sit snit til at jage sin nagle i hans strube. Sikke et blodbad, jeg glemmer det aldrig. Jeg fik fat om den ophidsede mulat og det lykkedes mig at støde ham hårdt op imod rørene over fyrgangen, så hårdt, at eet af kobberrørene brast og damp hvædede ned over det uhyggelige sceneri. Mulatten mistede bevidstheden, til gengæld var hans kammerat ved at vågne op efter slaget med skovlen. Jeg slog til ham, og han sank sammen igen. Jeg har ikke meget forstand på maskiner, men med damp susende ud i maskinrummet fandt jeg, at jeg måtte i alle tilfælde have de levende op på dækket, og jeg var glad ved at finde Arvid i live, på trods af en stor bule og en slem skramme. Oppe på dækket surrede jeg arme og ben på de to oprørske mulatter, og kineseren gik i gang med at forbinde først Arvids, siden de andres sår.

Jeg kunne ikke gøre noget for den franske fyrbøder. Alt liv var udslukt. Tre dødsfald havde vi oplevet — mord — på mindre end eet døgn, men ikke nok med det, vi havde mordere om bord, som vi ikke kunne have i bånd på resten af rejsen, hvis vi skulle gøre os håb om at nå Madeira.

Skibet drev for stoppet maskine, og jeg var helt i vildrede med, hvorhen vi drev. Arvid kvikkede lidt — han kunne ikke huske, hvem der havde slået til ham, men han gjorde mig klart, at han i alle tilfælde måtte have hjælp i maskinen, hvis vi skulle komme videre. De to mulatters vildskab var nu afløst af apati. Vi løste deres bånd og Arvid kommanderede dem under dæk, — de sjuskede af, og lidt efter hørte jeg skovlene i arbejde. Vor lille kineser stirrede rædselsslagen på de to dræbte fyrbødere. Jeg overvandt mig selv og gik deres lommer igenem, men fandt intet, der kunne fortælle mig blot lidt om, hvorfra de kom, og hvem de egentlig var. Vi måtte overgive dem til havet, til de ukendtes grav.

»Melita« var kommet undervejs igen. Maskinen arbejdede, jeg prøvede at regne en ny kurs ud, men jeg kunne dårligt holde mig oprejst ved rattet, mine ben skælvede og jeg kastede op flere gange.

Hvordan vi egentlig fandt Madeira, kan jeg ikke rigtig huske. Det står lidt uklart for mig, måske var vi heldige, men i alle tilfælde kom øen til syne en middagsstund og i løbet af natten fik vi lysene i Funchal i sigte. Jeg ventede forsigtigvis til morgenstunden, inden vi gik ind imod den lille forkrøblede mole, og jeg var bekymret over de spørgsmåls, man måske ville stille mig om besætningen, hvor vi kom fra, vort mål og hvad man nu ellers kan finde på fra en portugisisk betjents side.

Men der var ingen, der spurgte os; man undrede sig heller ikke over vor særdeles lille besætning. En herre i hvidt kom om bord — det var vor agent på stedet — jeg forsøgte at gøre ham forståelig, at vi manglede besætning. Han nikkede blot og talte portugisisk. En lægter kom op på siden med bunkerul. Kærrer med vand kørte op på kajen, — og jeg fattede fremdeles ikke en pind af, hvad agenten forklarede: Men han smilede og forklarede videre. Så meget forstod jeg, at vi skulle fortsætte til Teneriffa, hvor kaptajn Fariha ville overtage kommandoen. Det sidste beroligede mig, jeg så mig i ånden fritaget fra min stilling som fører af den ulyksalige »Melita« — havde jeg vidst, at jeg skulle komme til at føre det skib i over 20 år, var jeg nok strøget i land på Madeira!

Der var sært stille i maskinen. Arvid så jeg, men ikke de to varyler — jeg kiggede ned og så, at de på det nærmeste befandt sig i en døs. Måske var deres hævnthørst og vildskab brændt ud med de to drab, men jeg ville gerne af med dem.

Rent praktisk kunne jeg måske have ladet dem sætte i spjældet på Maderia, men jeg var bange for, at det portugisiske politi ville stille en lang række spørgsmål, som jeg ikke kunne svare på; blot sådan et spørgsmål som bemandingsliste! Jeg havde ikke set en sådan om bord siden Bordeaux!

Den lille agent talte og talte, gestikulerede og forklarede, jeg nikkede blot, — det var det eneste jeg ikke skulle have gjort. Da jeg sad i det lille bestiklukaf for at søge at regne på kursen til de kanariske Øer hørte jeg pludselig lyden af mange stemmer og fødder — på mit skib — der blev ved med at myldre om bord. Ældre mænd, madammer med omfangsrige kurve, børn, og som en general stod agenten og ledte slagets gang oppe på kajen. Jeg måbede, de mange mennesker så ud til at ville slå sig ned om bord med alt deres habengut. Jeg strøg op til agenten, forsøgte med vilde håndbevæ-

gelser at forklare ham, at dette gik slet ikke, vi havde end ikke mad til de mange passagerer. »No problem« — åbenbart det eneste engelsk han kunne. — alle havde selv proviant med, endog levende høns. Øjensynligt havde agenten skaffet dem billig passage til Teneriffa! Jeg fik en kopi af en kvittering for et beløb, inkasseret af agenten for min reder! Værsgo', good bye!

Under disse omstændigheder havde jeg slet ikke noget hastværk med at komme afsted, men da vejret var stabilt og godt og agenten tilsyneladende var helt umulig at overbevise, så valgte jeg at stikke til søs med de mange passagerer, ingen dæksbesætning, to mordere som fyrbødere, en tosset svensker i maskinen, en skælvende kineserkok, og mig selv på broen. Jeg tror nok jeg bad en stille bøn, da vi dampede ud på det åbne hav.

Arvid fik sat sving i de to fyre, og et par af de portugisiske passagerer var åbenbart så søvante, at de tilbød deres tjeneste. Alt gik vel de første timer, mørket faldt på, — og så begyndte vi at rulle! Der går jo en dønning derude, selv i godt vejr, og vi kom uheldigvis til at ligge sådan, at den kom ind fra tværs. Afvige fra min surt beregnede kurs turde jeg ikke, jeg stirrede på den lille kompasrose, der var meget urolig. Skorstenen og masterne svajede fra side til side, og mine passagerer blev søsyge, — søsyge og fortvivlede. Rulningerne tog til, måske var stabiliteten også forringet efter vi fik suppleret vore bunkers og ikke mindst med de mange mennesker på dækket. Stemningen blandt passagererne nærmede sig panik, mange lå på knæ, måske bad de. Jeg fik fat i Arvid gennem talerøret og bad ham slække på farten, men det hjalp ikke stort. Så drejede jeg stævnen op mod dønningen og bad Arvid om »Dead Slow«, — det hjalp, for en tid!

Dér lå vi så og huggede, — om morgenen begyndte det at blæse og skvæt stod ind over de ubeskyttede dækspassagerer, der nu netop var ved at vænne sig lidt til skibets bevægelser. Et par af portugiserne, der havde tilbudt deres hjælp, havde fundet nogle elendige sejle i magasinet forude, jeg tænkte, at de ville beskytte passagererne med dem, men i stedet gik de igang med at rigge dem op i masterne som støttesejl, — naturligvis, den løsning havde jeg slet ikke tænkt på, men disse folk, der sikkert kendte søen fra fisketrawlerne, havde også kendskab til støttesejl, og med store grin viste de mig, hvorledes vinden holdt sejlet stramt og bevægelserne i skibet blev mindre voldsomme. Jeg følte mig noget flov og beskæmmet, men skyndte mig at komme under damp igen og sejle sydpå, mens jeg fortvivlet prøvede at jugere den nye kurs efter en hel nat med gang på stedet! Mine portugisiske søfolk kom

mig igen til hjælp. Kompasset havde de måske ikke kendskab til, men de kunne forklare, at jeg kun delvis var på rette spor; stadig smilende pegede de ud i horisonten, hvor store skyformationer tårnede sig op mod syd-øst. Jeg satte på lykke og fromme min lid til, at skyerne skjulte de forjættede øer og opgav kompasset. Det blev nat igen, — en af portugiserne, der åbenbart havde bemærket, at jeg havde stået ved rattet lige siden afgang, tilbød at afløse. Jeg gav ham ingen kurs at styre efter, faldt blot i søvn i samme øjeblik jeg fandt hængekøjen i bestikket.

Næste dags formiddag blev jeg vækket af en lille dreng, der stod med en klase små bananer og nogle druer fra Madeira, han lo og pegede ud ad køjjet. Jeg kunne se en kyst, nærmest vulkansk at se til, — og vi var tæt på! Min portugisiske rorgænger smilede bredt, da jeg kom op, han viste styrbord over til øen og sagde: »Lanzarote!« Jeg kunne have kysset hans grimme fjæs!

Vi dampede mod Santa Cruz, og på redens så vi et stort, rustent dampskib for anker. Et fragtskib med et flag som vort i agterstavnen, og ved dets side to små dampere på størrelse med »Melita«! Det store skib, »Amaqua« hed det, hilste os med et hvæs fra fløjten og en høj hvid skikkelse vinkede til os fra broen. I kikkerten så jeg at det var kaptajn Fariha, så jeg trak glad i linen til fløjten, — hvis hylen brat afbrudtes, da linen brast! Men vi var fremme, og da vi havde afleveret vor levende last af passagerer ved den lille kaj — jeg trykkede varmt mine portugisiske hjælperes hænder — dampede vi ud til »Amaqua« og lagde til på siden. Kaptajn Fariha sprang smilende om bord. —

Der var begyndt at komme liv i krydstogtskibet, passagererne vendte tilbage til deres sejlede hjem fra landturene, kajen fyldtes med de mange taxis.

Der lød glad latter fra kahytsgangene, og passagererne søgte mod barerne om bord for at forfriske sig efter den varme tur i land. Hovmesteren så ud, som var han kommet i et dilemma, — pligten kaldte, men den gamle danske sømands fortælling holdt ham tilbage i stolen.

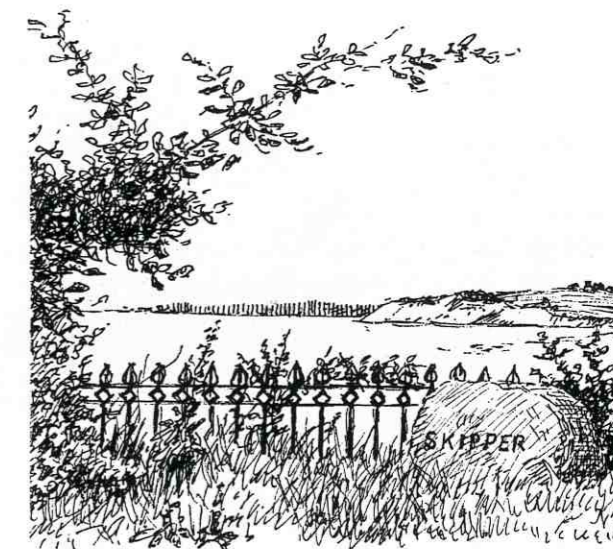
Fortælleren forstod straks situationen. »Ja, mere er der vel ikke at fortælle i denne omgang. Kaptajn Fariha havde indrettet »Amaqua« som et slags moderskib, og Teneriffa var mødestedet for alle de lanchas, han havde købt i Europa. Een ventede vi forgæves på. Jeg fik nye folk om bord, og så sejlede vi i luntetrav i »Amaqua«s kølvand over Cap Verdeøerne til Amazonfloden. Der var ingen særlige problemer, blot man holdt sig til »Amaqua«. Af og til løb vi op på siden for at få nye forsyninger. Vi nåede frem til en by, der hedder Belem o Para-

Det var målet, men mit bekendskab med »Melita« var ikke forbi. Hun blev bygget om, fik en besynderlig overbygning med plads til mange passagerer. Apterengen bestod stort set af kroge til de hængekøjer, som de selv bragte med! Jeg fik kontrakt som fører på Amazonas. Klumrede gudsjammerligt i det til en begyndelse, gik på grund, løb ind i flydende øer, men til sidst kendte jeg flodens løb og luner helt op til Iquitos. Arvid? Han mødte en tysk pige i Iquitos og bosatte sig som mekaniker dér. Jeg mistede benet efter en blodforgiftning, lige da krigen begyndte. Indianere? Ork nej, — rustent søm, — pas på det skab! Under krigen kom jeg i hollandsk tjeneste, som en slags super-cargo, i mellemtiden havde man jo lært sig lidt af sprogene langs kysten og floden. Fandt mig en kone på Curacao, fik pigerne, nu er jeg her, hjem kommer jeg ikke mere, — men rådne op herude kommer jeg ikke til, det lover jeg jer! Hollænderne har det hele, også et krematorium!« Den gamle lo, så det rungede, så blev han alvorlig: »— men jeg havde nu gerne villet hvile i dansk jord, under en dejlig grøn græsplæne.«

Han så sig om, smilede bredt da han opdagede at styrmanden og Maria var forsvundet! »Hun kan tage vare på sig selv, — men send hende i land inden I sejler, vil I ikke nok!«

De så ikke noget til den gamle mand på de efterfølgende rejser, men på skibets sidste tur den sæson fik overstyrmanden atter besøg af en alvorlig Maria. Hun havde en lille firkantet kasse med.

Den gamle sømands støv blev bisat i en pragtfuld grøn plæne i Danmarks have, — som han havde ønsket det.



Profiler fra havkanten

Den gamle bådebygger i Sdr. Vorupør var også krogemager og meget andet

Af Jørgen Pedersen

Blot for få år siden var der på Thy-kysten bådebyggerier såvel i Stenbjerg som i Vorupør og Klitmøller. I dag er de tre værksteder nedlagt som sådan og tilbage er nu kutterbyggeriet ved Agger havn. Nu da det ældgamle håndværk ikke drives mere på den urolige kyststrækning på grund af, at kystfiskere går over til de mere søgående kuttere med den nye Hanstholmhavn som base, er bådebyggeren blevet arbejdsløs efter at have virket i flere hundrede år. Han fortjener en rune, hvad jeg har til hensigt at riste i det efterfølgende.

Der har været tradition for, at Thy-kystens bådebyggere var dygtige håndværkere, der ikke blot tilgodeså egne vel omkring 500 fiskere med bådmateriel, men hvis ry gjorde, at fjernereboende fiskere kom til dette kystafsnit for at bestille nye både eller købe brugte, når en derboende kunne ønske en større havbåd. Uden at gå nogen for nær tør det vel siges, at een af de mest markante og særprægede af kystens bådebyggere, var *Christen Thomsen*, fra Sdr. Vorupør, der blev »stamfar« til en lang række af dygtige håndværkere i faget. Han var selv lært, men ejede sans såvel for linier som for den særlige rejsning, der fordres af en kystbåd, som skal lande over de tre revler på åben strand. Et hundredtal af mindre og større fartøjer, beregnet alene for sejlføring – hvis evne til at kunne sejle var velkendt – gled med årene ud af bådebyggeriet i enigt samarbejde mellem bygherre og bygmester.

Det sidste har nemlig alle dage været en god

skik, at fiskeren kom til at »snakke med« om noget så vigtigt som hans båds bygning. Og her kunne der meget vel være divergenser, som den gamle bådebygger nok beredvillig påhørte, når »mands vilje« blot ikke gik ud over de »skabeloner«, der som en hellighed var opmaganiseret på et sikkert sted i værkstedet.

Den gamle bådebygger, var nok selvlært, men årene havde gjort ham til en mester i sit fag – og det betvivlede ingen i øvrigt.

Til daglig gik hans tætte person med en vægt på adskillige pund over de første 200, under navnet »æ krogmager«, og det skrev sig fra, at han ganske enkelt, foruden at være bådebygger, tillige fremstillede fiskekroge – i vore dage, da titler ikke er så dyre, ville håndteringen vel have strakt sig til noget i retning af krogfabrikant eller grosserer. Det var årtier før, fabrikation af kroge foregik på maskine, og i mange år blev altså Thy-kystens fiskekroge lavet i bådebyggeriet i Sdr. Vorupør som håndværk, idet hver krog med modhage filedes til og fortinnedes klar til brug – så enkelt var det – og da senere de engelske og svenske fabrikker kom ind i billedet som konkurrenter, blev det beklaget ikke alene af den lokale mand, der nu måtte »ned med nakken«, men tillige af kystens fiskere. Men bådebygger forblev »æ krogmager« at være til sin sene død, og da den indhentede ham, sikrede flere sønner ud af en børneflokk på 17 håndværkets videreførelse.

✧



Vorupør landingsplads
år 1900,
før motorens tidsalder.

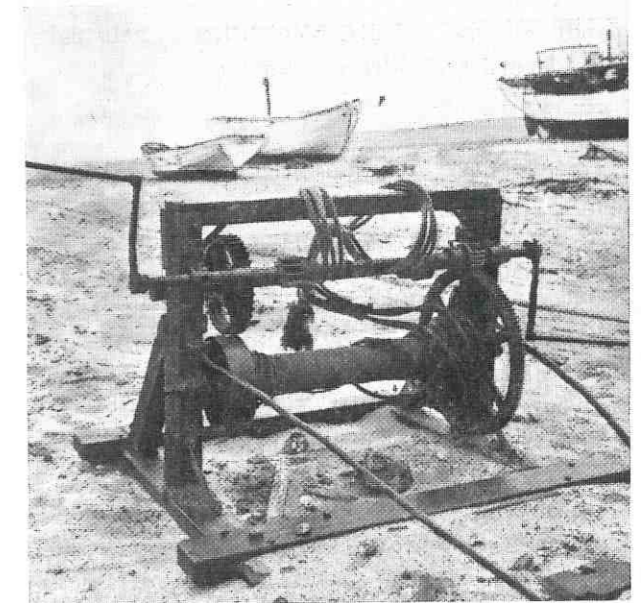


✧ Motorbåd fra Stenbjerg fiskerleje omkring 1920.

Det elektriske lys kom sent til de thylandske strande, og for Sdr. Vorupørs vedkommende først i 1919. Derfor måtte bådebyggeriet tage til takke med vindens hjælp i form af vindmotor, hvad slet ikke var så galt, da det, som man hævder og med nogen ret, altid blæser på vestkysten. De store tunge egekævlere, der anvendtes til fiskefartøjer, kom med banen til Sjørring station, og fragtedes derfra på hestevogn ad datidens smalle og tunge grusveje ud til fiskerbyen, der lå ca. en snes kilometer længere ude mod vest i de grå klitter.

Med vindmotoren var det så som så, alt efter vindens luner, men de store egekævlere formedes efter »æ krogmager«s visdom og skabeloner til solidt tømmer i en mangfoldighed af kystbåde, store og små – og størst, da motoren kom og aflastede fiskeren for sliddet ved åren.

✧



Gammelt håndtrukket ophalingsspil fra Klitmøller.



Vorupørfiskere på stranden år 1890. Æ krogmager er angivet ved et X.

for redskaberne og dens rejsning. Når alt dette var konstateret, og det tør antydes, at sligt blev bedømt med kritiske blikke og kommentarer — da først havde fiskeren, kone og børn og »æ krogmager« lov til at være tilfredse. Selve prøveturen skete, forudsat havet tillod det, straks efter bådens ankomst til stranden, og var der så lejlighed til at lægge sig på siden af en anden indgående båd fra lejet, der kom ude fra fiskeri, så betød det uvægerligt de to fartøjer kappestrid — om nu den nye kunne distancere i farten; hvis dette ikke skete, blev dens ejer en hel del mere skuffet, end han gav udtryk for — og havde han et par knægte, så var det ikke bedre, da de så blandt børnene i skolen blev drillet — helt anderledes dersom forholdet var modsat.

✱

I gamle dage lå omtalte bådebyggeri ikke, som man skulle tro, ved havet, men ca. 4 km fra stranden. Det førte med sig, at når en ny båd skulle søsættes, måtte den først over landevej, læsses på en blokvogn, forspændt fire heste, og det skulle ikke være islændere, idet selv datidens kystbåde med motor indlagt vejede adskillige tons, foruden selve blokvognen. Den gamle »krogmager« havde vide armbevægelser og en stemme, der lod sig høre, hvad ingen tog fejl af.

Og endelig satte så optøget sig i bevægelse med stranden som mål for den nye båd. Langs vejsiden, som man nåede frem, stod småklynger og takserede vidunderet, og for den sags skyld også de fiskere der havde bestilt og skulle sejle den. Gamle fiskere, der efter en lang vinter havde holdt til i nærheden af bilæggeren, var af lutter nysgerrighed rokket hen i døråbningen for at få et kig på nybygningen, der måske var sønnens — og han mumlede stille om Guds velsignelse for både dreng og båds fremtid og føjede til: »Ja, no omstunder hå'r di da nøj a'jer dje'r fædder — — de va aj'læns da enaj'n va fesker«.

Og gamlingen med de af sliddet krogede fingre, rindende øjne og tobakssovs i mundvigen havde ret. Det var anderledes, og det blev også for kystfiskeren, som årene gik, meget anderledes, for det kunne nemlig kun gå denne ene vej, idet kystfiskeren fik stadig større og større både. Omkring århundredskiftet lå den på 5-6 tons, med en 3-4 hk motor. Siden og op til vor tid blev den på 14 tons med en 45-50 hk motor. Men med dette materiel søgte kystfiskeren også sin fangst så viden om, at han til tider kunne skimte de grå fjelde på Norges kyst.

Han var dus med sin båd, og jernhård i kravet til sig selv og andre ombord. Det var vel også derfor, at drenge fra fiskerlejerne altid var velsete, når de med køjesækken på nakken drog hjemmefra for

at søge hyre i vestkysthavnene. De var da allerede ferme til at lægge en splejsning og bøde en rift i et trawl.

✱

Men så stod kystfiskeren pludseligt i et dilemma, hvor det tunge og stadig tungere bådmateriel oversteg selv hans fysi ke formåen. Han forudså, at det lakkede mod enden med fortsat at hale de tons-tunge både op og ned over forstrandens bløde sand på de jernruller, der var fremstillet til dette brug — selvfølgelig også med bistand af »æ krogmager«s tekniske snilde.

De tunge fartøjer tog magten fra fiskeren, der ofte kom i klemme, fik rygskaide eller brud på benene.

I dette dilemma kom en mand udefra til undsætning, og det var vestkystens grand old man, direktør Claus Sørensen, Esbjerg, som opfandt det elektriske ophalingsspil, der gjorde det muligt uden muskelkraft at slæbe fartøjerne op og ned over stranden. Denne håndsækning kom på et højst belejligt tidspunkt. Var det ikke sket, ville kystfiskeriet være stagneret forinden den nye havn ved Hanstholm var blevet en realitet.

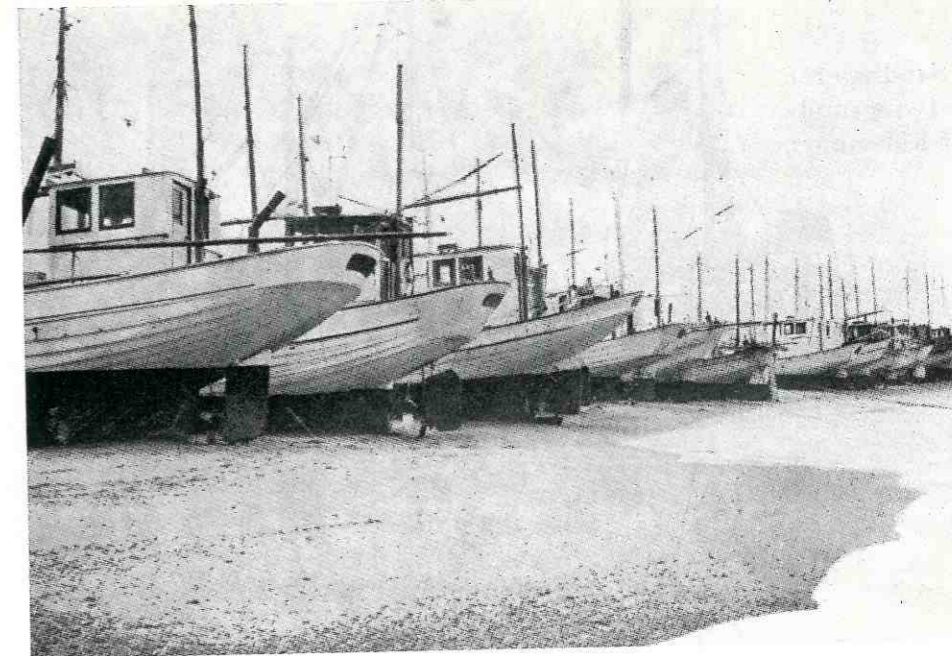
Endnu snurrer ophalingsspillet — men for færre og færre kystbåde, idet flertallet af kystfiskere er sejlet ind i den nye havn for at blive, og dermed er en århundredgammel tradition snart historie.

Vandringen frem imod en fiskerihavn på Thykysten er en lang historie. Allerede sidst i forrige århundrede begyndte man at søge om statsmidler til denne havnebygning, hvis tornestrøede vej er velkendt. Den kendte ingeniør, Jørgen Fibiger, fik efter lovens vedtagelse i 1917, overdraget at bygge både Hirtshals og Hanstholm havn, men medens Hirtshals stod færdig i 1936 — begge havne blev startet samtidigt — blev havnen ved Hanstholm først indviet i 1967 af Hs. Majestæt Kong Frederik d. 9.

✱

Med kystfiskeriets ophør forsvinder også den ældgamle håndværkerstand, bådebyggeren — mesteren for den hidtidige kystbåd.

Før det sker, skal der ristes en rune — hvad her er prøvet på i al beskedenhed. Der var igennem svundne tider een ting, han forstod, og det var at bygge en båd med en sødygtighed, der lå langt over dens tonnagetal og en ting mere, en båd der kunne løbe i en sø af de største, uden at skære rundt og kæntre. Det mestrede den lokale bådebygger i en grad, som til alle tider må aftvinge den dybeste respekt for standen — også når der til tider fra højere teknisk side i forbindelse med den lokale bådebyggeres kunnen blev talt bredt, men ufint om »tommel-fingerregel«.



Kystbåde på landingspladsen i Klitmøller (alle af årgang 1950-60)

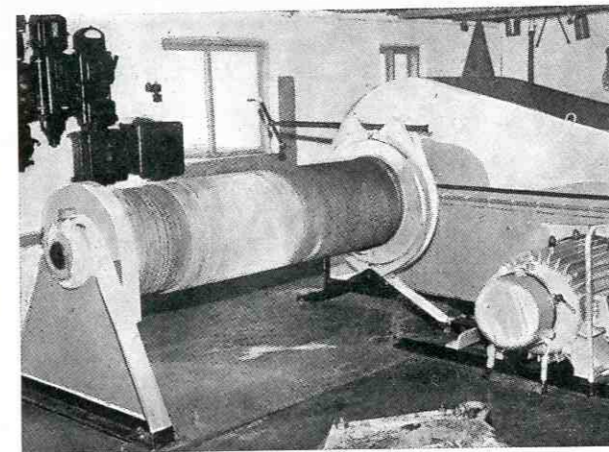
Når det er sagt, så skal det også tilføjes, at på den anden side stod kystfiskeren med sin fuldkomne evne til at styre sin lille båd ind gennem de tre noksom bekendte revler. Her var han mand i sin båd — helt suveræn — men dog aldrig så selvhjulpent, at han ikke også havde brug for sin Gud.

Som den gamle redningsmand fra Vorupør ved en lejlighed svarede grønlandsforskeren, Mylius Eriksen, da de på en vagttur gik langs stranden i mørke, storm og sandflugt. »Er du nu ikke bange for at gå ved havet alene?« spurgte Mylius Eriksen. Hvortil redningsmanden svarede: »Æ gor it jenner, for æ ha'r Gud mæme.«

✱

Den gamle krogemager og bådebygger var af naturen en munter mand, der gik med lyst og spøg til arbejdet. Og om det går der mange historier.

Han var forud for sin tid på det eksperimentelle



Moderne el-ophalingsspil ved Klitmøller.

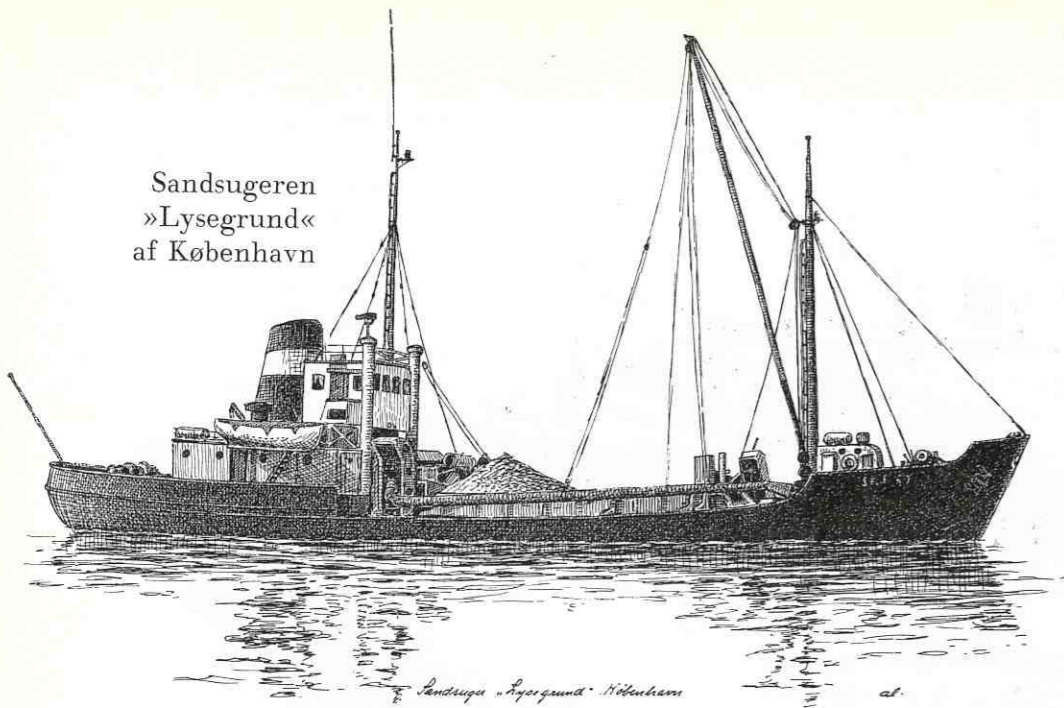
område. Til stor forundring for fiskerne havde han således længe før motorens sejrsgang i erhvervet installeret »en slags motor« i en lille pram med selvlavet »skrue« i bagstavnen, som det sig hør og bør, kombineret med en rulle, som skulle trækkes rundt af ham selv — den skød, siges der, en ganske god fart.

Også på flyvningens område gjorde han sig sine tanker, vel vidende at hans eget korpus satte visse grænser for fuldstændig ophævelse af tyngdekraften. I den anledning overtalte han læredrengen til at agere forsøgskanin for forehavendet, der var tilrettelagt i alle detaljer, dog mest hvad der angik start og landing. Endelig kom så dagen, da eksperimentet skulle rulle af stabelen i overværelse af et særdeles forventningsfuldt publikum. Stedet var en af datidens lave ejendomme. At det netop blev den, skyldtes, at der umiddelbart ved dens side lå en mødding, hvor læredrengen, der hed Baun, kunne lande, hvis han da gjorde det, uden risiko for benbrud — som den gode mester da også havde taget »højde« for.

Jeg skylder læseren at fortælle om de »opdrifts-midler«, som i en motorløs tidsalder var tænkt at skulle bringes i aktivitet. For det var jo netop humlen bag vågne nætters tænken. Kaninen — altså vor kære Baun — var allerede anbragt oppe på husets mønning. Han var bleg, men fattet. Overalt fra isse til de bare tæer havde mester indsyet talløse rækker af mågevinger. Iltmasken manglede ganske vist — men den kan vi allerede røbe, at der ved

Fortsættes side 45

Sandsugeren
»Lysegrund«
af København



Sandsuger »Lysegrund« København

Ekspeditions-skibet
»Noona Dan«



Noona Dan

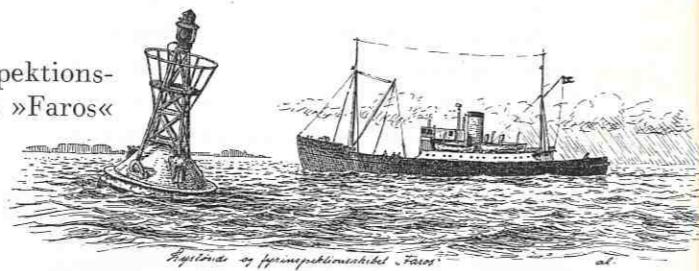
Stenfisker
»Vestvind«
af Gilleleje



Stenfisker »Vestvind« Gilleleje

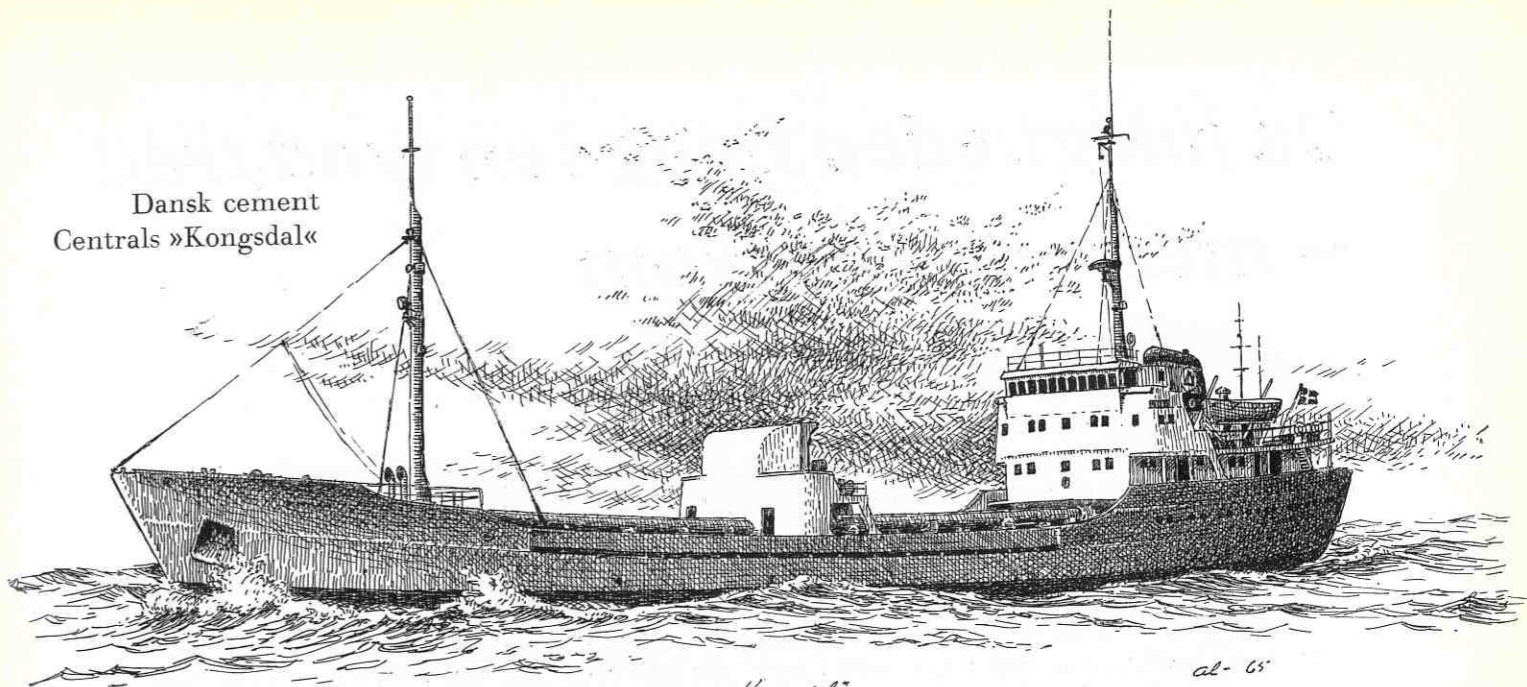
al. 59.

Fyrinspektions-
skibet »Faros«



Fyrinspektions-skibet »Faros«

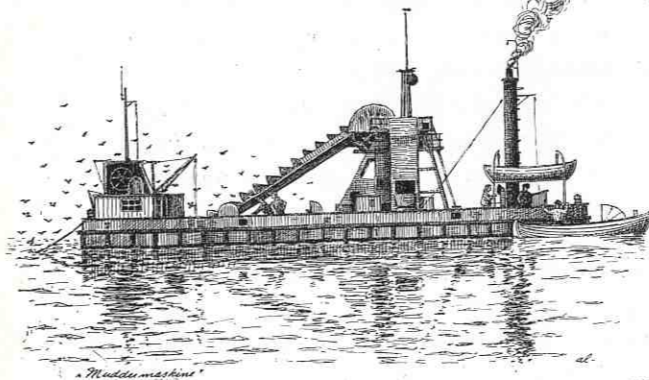
Dansk cement
Centrals »Kongsdal«



Dansk Cement Central »Kongsdal«

al. 65

Muddermaskine



Muddermaskine

Svitzers »Sigyn« ved
strandet skonnert



Svitzers »Sigyn« ved strandet skonnert

DANSKE SPECIALSKIBE

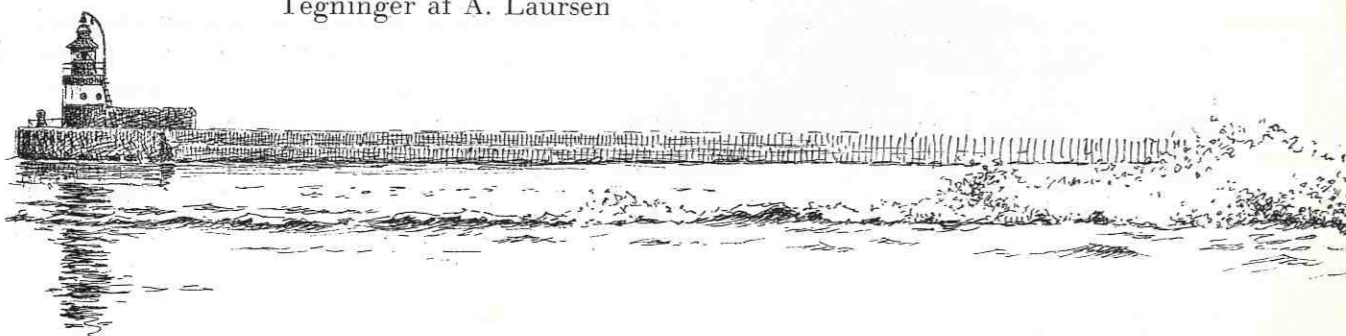
Tegninger af A. Laursen

Hydrofojlåden
»Flyvefisken«



Hydrofojlåden »Flyvefisken«

al.



Da juleglæden hang i en tynd tråd — men alligevel kom

Af Jørgen Pedersen

Den 14. december 1901 indeholdt bladene følgende Ritzau-telegram: S/E »Vestkysten« bjergede i går langt til havs fem bådelaugs besætninger fra Harboøre, som ikke ved egen hjælp kunne nå land. Desværre mangler endnu et bådelaug. I dag hersker heftig snestorm.

Den 21. december stod følgende i bladene: I følge et i går indløbet telegram, er det savnede bådelaug fra Harboøre reddet og landsat i Lowestoft i England — stor glæde i hjemmene, hvor alt håb om redning var opgivet. De reddede fiskere er afrejst til Danmark.

Mellem denne jobpost og dette glædesbudskab foregik følgende drama og dåd: Det var i det år, da aviserne ved nytårstid regelmæssigt måtte melde om »julestormen« med dens sørgelige sensationer om ulykker på havet. Radio kendte man ikke, og det varede for det meste længere tid, inden efterretninger fra den åbne sø nåede frem.

I de fem savnedes hjem i Harboøre herskede voksende fortvivlelse i de otte dage ind under jul.

Den 13. december 1901 herskede der altså en voldsom snestorm over Vesterhavet, og redningsdamperen »Vestkysten« og dens uforfærdede kaptajn Mortensen var gået ud for at række de nødstedte fiskere en hjælpende hånd. Det lykkedes at bjerge fem bådelaug, men for muligheden af at komme frelst i land med dem måtte man opgive eftersøgningen af den 6. båd. Man kom — foruden med de bjergede — ind med det spinkle håb, at en bark, man havde observeret i horisonten, muligvis havde optaget de savnede! men i de kommende dage svandt håbet for sorg og fortvivlelse.

Barken »Claudia« af Marstal

Imidlertid var barken »Claudia« af Marstal på rejse fra Göteborg til Vestafrika, da den sent om aftenen, ca. 6 mil fra land, observerede en fiskerbåd med klodsrebede sejl og nødfalg. Og hvad gør en sømand så?

Kaptajn Simonsen manøvrerede sit skib hen i nærheden af båden, bakkede med sejlene, til man var så nær, som den oprørte sø gjorde det muligt. Så overgav han kommandoen til styrmanden og sprang med en line om livet ud i bølgerne. Det lykkedes ham at »ramme« båden, og nu blev fisker-

ne én efter én hevet op i »Claudia«, kaptajnen til sidst.

Så var det sket! Fem minutter efter sank fiskerbåden. Kaptajnen holdt den gående natten over for at spejde efter andre nødlidende bådelaug, men da der intet viste sig inden morgen, og da landsætning ville være umulig i orkanen, fortsatte »Claudia« sin kurs mod Kanalen. Den 18. december blev de fem fiskere sat ombord på en engelsk fiskekutter, og den 20. landsattes de danske fiskere i Lowestoft — og lillejuleaften kunne de atter sætte foden på Harboøre strand

Men nu »Claudia«? Så blind er skæbnen, at »Claudia« kort før jul i Kanalen blev oversejlet af en norsk damper og i stærk havareret stand måtte slæbes til dok i Themsens.

Der var trængsel og gensynsglæde på Vrist station

Bladene i de dage havde naturligvis store beretninger om den kække sømandsbedrift. Om de reddede fiskeres modtagelse beretter O. V. i et gammelt nr. af »Tidsskrift for Redningsvæsen«: Vrist station på Harboørebanen var i mandags (23. december) ikke til at kende igen. Halvanden time før togets ankomst (kl. 8½ aften) var både ventosal og perron stuvende fuld af mennesker. Der var koner med forgrædte øjne og børn, der hoppede og sprang. Både tårer og smil var udtryk for den spændte forventning og store glæde. Endelig kom toget.

— Her har I jeres fiskere igen! råbte konduktøren, idet han slog kupédøren op. De var alle fem i samme kupé.

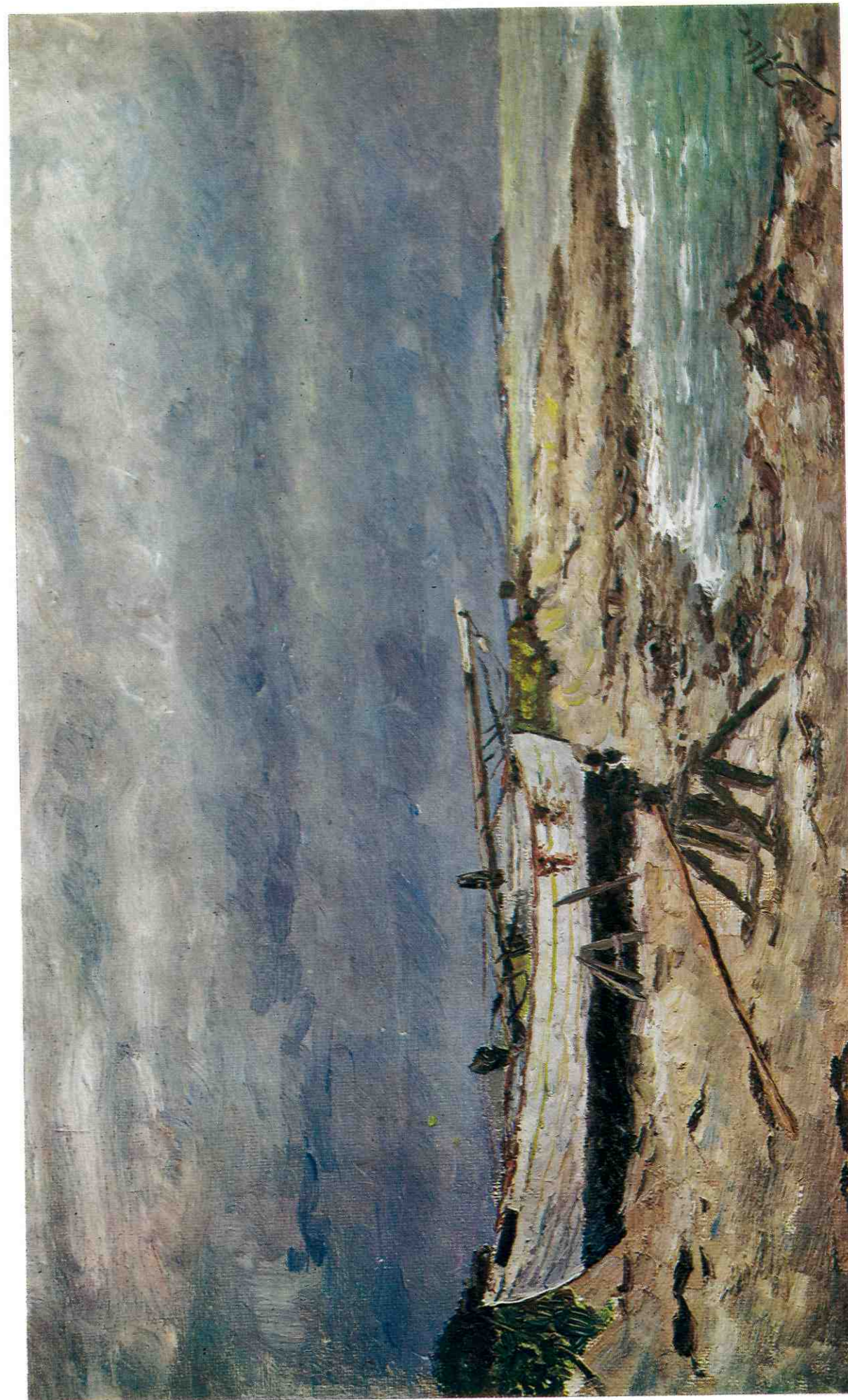
Der var intet hurra eller andet råb. Håndtryk og kys var den eneste velkomst, der blev budt de så længe ventede fiskere. Hånd i hånd og blik i blik. Blandt modtagerne sås sognepræsten i Harboøre.

Konernes ansigter strålede. — De er så glade, som om de var blevet gift igen, udbrød en fisker ...

Ja, sådan endte den julestorm i fryd og glæde. Den mindes endnu af mange.

— — —

Vi kan lige tilføje, at de fem fiskere tilhørte P. Madsens Købmands-Bådelaug.



Parti fra Hornbæk Strand.
Maleri af Gerhard Albe

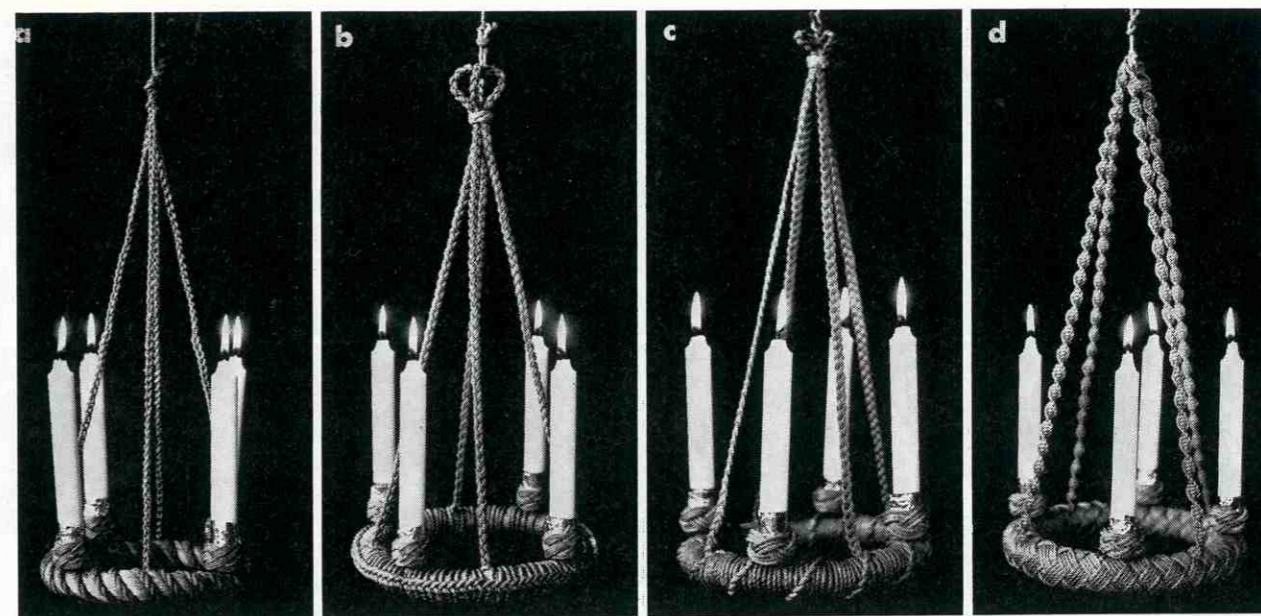
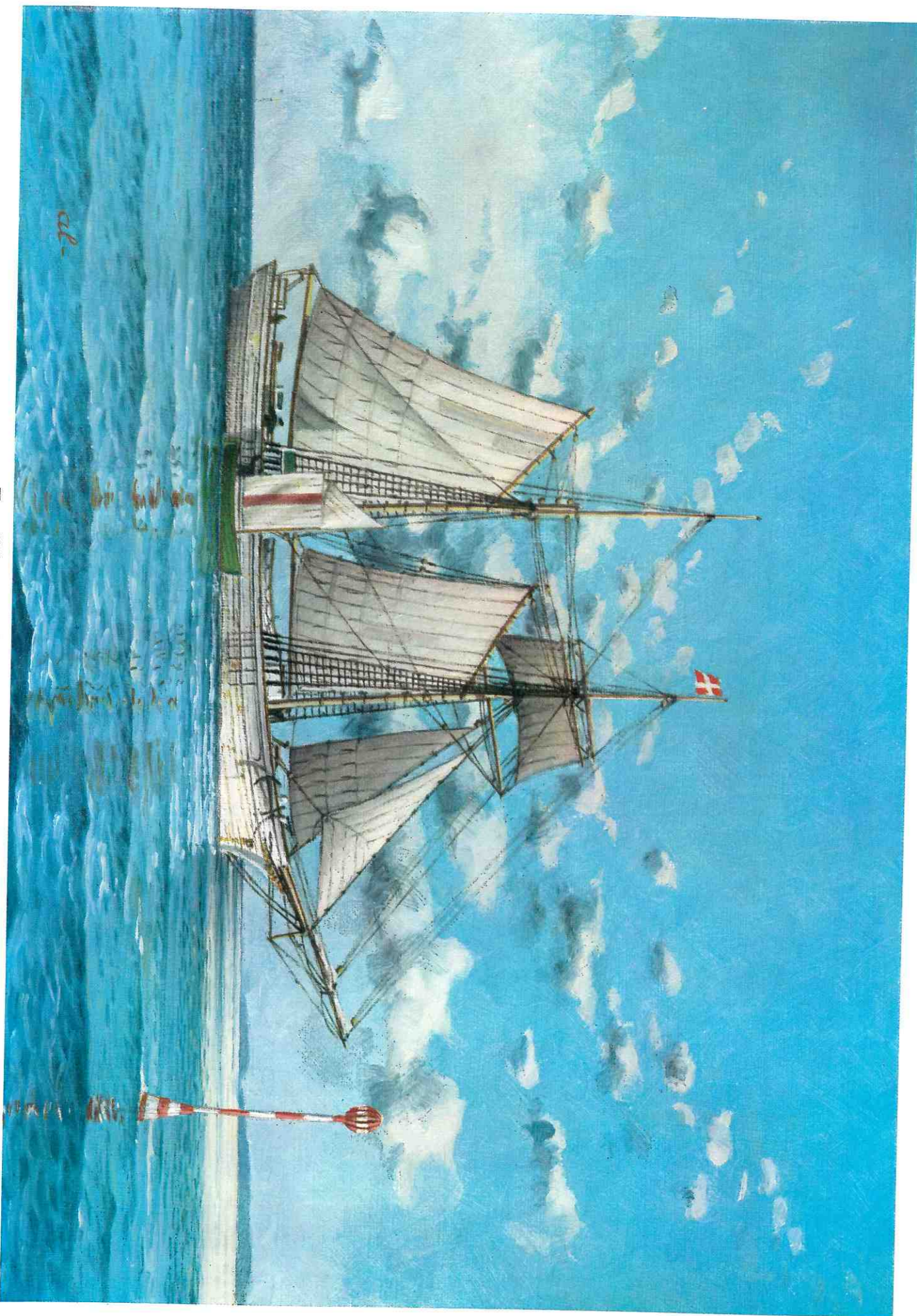


Fig. 1. Fire varianter af tovværksringens udnyttelse som adventskrans. Efter personlig smag kan man yderligere supplere decorationen med røde bånd, grankviste og andre stemningsvækkere.

Julestemning med tovværkskunst

ved KAJ LUND

I julen – mere end på nogen anden tid af året – tager man de gode gamle traditioner frem og pudser dem op. Julens decorationer er frem for alt traditionsprægede, og hos de fleste sætter man særlig pris på håndfremstillede decorationsemner, der kan anvendes igen og igen. Derved vækker de minder, som bidrager til at knytte familiemedlemmer sammen og skabe bindeled mellem generationerne.

Apropos generationerne, så anvender jeg endnu på mit juletræ hjerter, som blev flettet under den første verdenskrig af glittet papir fra stilebogsomslag, og en træfugl udskåret af en russisk fange under anden verdenskrig. Næsten uforgængelige er også de forgyldte små stjerneknob og stjernemåtter af fiskegarn og de mange forskellige julekurve af lakerede tyrkerknob og skålformede rosetter. Tovværkskunsten har ganske særlige forudsætninger inden for decorationer, som er med til at skabe den rigtige julestemning.

Vi har tidligere – dog uden at gå stærkt i detaljer – præsenteret eksempler på kønne adventskranse, som det har taget søfolk måneder at fremstille og ornamentere med hele det klassiske repertoire af skibmandingens finesser. Man behøver dog ikke at være fuldbefaren sejlskibssømand for at fremstille

en pæn og enkelt adventskrans af tovværk. Det kan gøres på mange måder, og her skal vises nogle få lette eksempler, der fortrinsvis er baseret på en tovværksring fremstillet af en enkelt kordel.

Kordelringen (fig. 2)

Til søs har tovværksringen, som er snoet sammen af en enkelt kordel, mange forskellige anvendelsesområder under navne som kordelstrop, tovværkskrans, og lignende. Den har været brugt som strop omkring en blok, som forstærket kant omkring lidsehuller i sejldug, som håndtag i skibskisten, som slidring under bunden af værktøjsposen m. m.

Når man udmåler en kordel, der skal anvendes til fremstilling af en tovværksring, skal man være opmærksom på, at den strakte kordel er længere end det tovværk, den har tilhørt, og at længden igen bliver formindsket ved sammensnoningen.

Til den almindelig treslåede kordelring anvendes en kordel, der er taget fra et stykke tovværk, hvis længde er 3 gange den ønskede omkreds plus tillæg for splejsningen. Tovværksringene i adventskransene på fig. 1 har en diameter på ca. 23 cm og en omkreds på ca. 73 cm. Fremstillingen af en tovværksring fremgår af fig. 2.

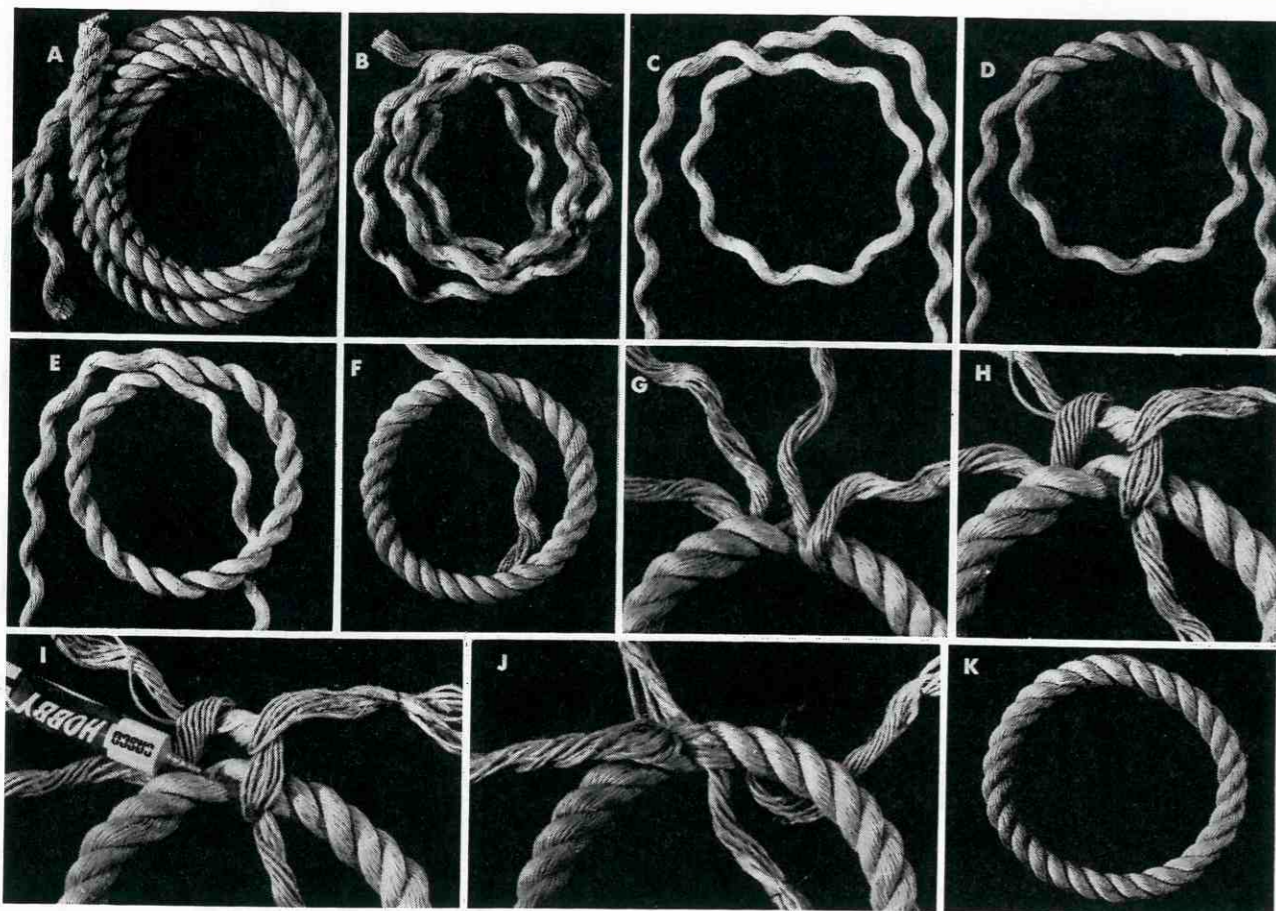


Fig. 2. Fremstillingen af en kordelring.

A. Til tre tovværksringe med en diameter på 23 cm medgår en længde på ca. 230 cm manilatovværk. Tovværket har en diameter på 24 mm, svarende til 3 tommer i omkreds.

B. Her er tovværket slået op, og en enkelt kordel er udtaget. Man må passe på ikke at ødelægge de oprindelige spiralvindinger i kordelerne. Eventuelt takles kordelens tampe midlertidigt, så dens garn ikke slår sig for meget op.

C. Med kordelen dannes en bugt, hvis omkreds er ca. 10 pct. større end den ønskede færdige rings omkreds. Ved almindeligt treslået tovværk (med s-slået kordel) begyndes som vist med at lægge venstre part bag om højre part. Derefter snoes kordelerne omkring hinanden (de slås sammen).

D. Der skal ikke bare tages rundtørner med den ene løse part. De to parter skal være lige stramme og falde ind i hinandens naturlige spiraler. Hver gang man med en af kordelparterne tager en halv rundtørn den ene vej, skal garnene i kordelen strammes ved at vride lidt den modsatte vej.

E. Her er tampen nået en omgang rundt, og der fortsættes til tredobling. Begge tampe kan benyttes. Den løse kordel lægges med jævnt pres ned i spiral-

gangen, og samtidig strammes garnene i kordelen ved en vridning den modsatte vej.

F. Den treslåede ring er fuldført. Tampen fra venstre skal ligge til venstre for tampen fra højre side.

G. I dette tilfælde vil vi tilstræbe en lukning, der så vidt muligt er usynlig. Derfor skal kordelerne halveres før sammenkoblingen. Ca. halvdelen af garnene tages fra og føres til siden – ca. en tovværksbredde fra mødestedet.

H. Med de to halve kordeler, som ligger nærmest, udføres et halvt råbåndsknob. Det er meget vigtigt at lægge dette rigtigt, for at garnene kan falde godt sammen. Venstre part skal lægges øverst ved knobets påbegyndelse. Samtidig vrides tørnerne ud af begge parter.

I. Da denne tovværksring ikke skal kunne stå for hårdt træk, behøver vi ikke at udføre en sømandsmæssig splejsning med mange indstik. Vi snyder lidt og foretager en »limet splejsning«. Før knobet trækkes til, fyldes fuglen med en farveløs hurtigtørrende lim.

J. Halvknobet er trukket fast til. For at opnå et tilfredsstillende resultat vil det normale være nød-

vendigt at slutte med at hale kraftigt til i hvert enkelt garn.

K. Først når limen er helt tør, kan de overflødige garn afskæres. Benyt en meget skarp kniv. Her ses den færdige kordelring. Eventuelle små uregelmæssigheder i snoningen kan delvis modelleres bort med hænderne eller ved at banke med en hammer.

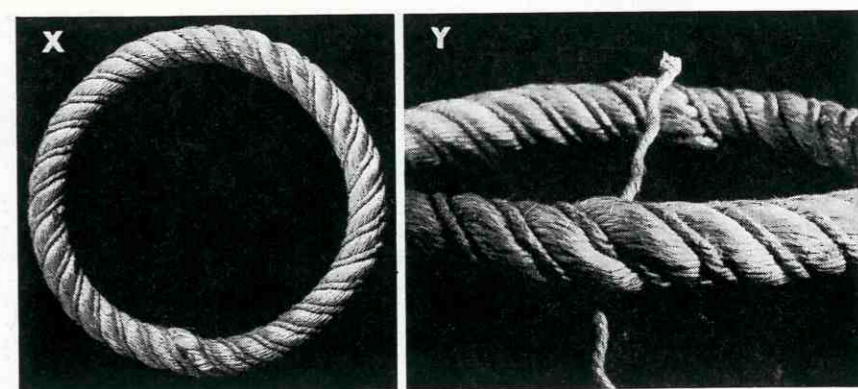


Fig. 3. Trensnings med blød kordel for at udfylde fugerne i det grove tovværk.

Trensnings (fig. 3 og 4)

En pænt udført kordelring har utallige anvendelsesmuligheder og kan eventuelt benyttes som adventskrans uden andet supplement end ophængning og lysholdere.

Den simpleste ekstra dekoration er udfyldning af fugerne (trensnings), der kan virke som kontrast ved at have en anden farve eller en anden struktur end grundmaterialet (fig. 4).

Trensnings anvendes ligeledes til udfyldning af fugerne, dersom ringen skal beklædes med katning eller på anden måde bibringes en jævn overflade, som ellers ville blive forstyrret af de dybe kiper i det grove tovværk. I dette tilfælde gælder det om at finde et materiale, der falder tilpas ind. Det anbefales til udfyldende trensnings at anvende en blødt slået kordel (fig. 3).

Til trensnings af en treslået ring kræves en længde på ca. 4 gange ringens omkreds. Tampen splejses under en kordel i ringen, og materialet lægges jævnt fast ned i fugen. Når man er nået 3 gange rundt vil alle fuger være fyldt, trensegarnets tampe møder sin faste part og splejses ind samme sted under en kordel. På fig. 3y ses tampenes mødested, hvor de er splejset ind, og fig. 4y viser, hvorledes tampene kommer ud for-

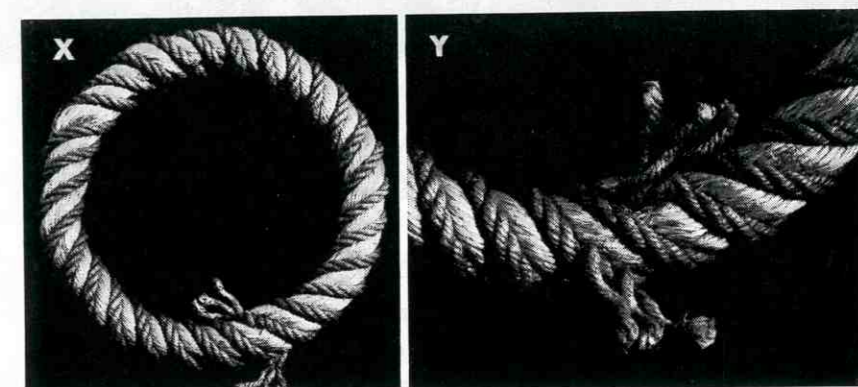


Fig. 4. Trensnings med tovværk af en anden farve for at skaber kontrast.

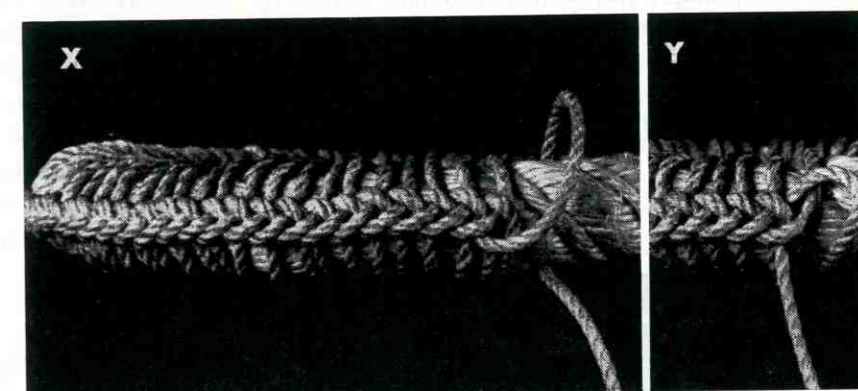
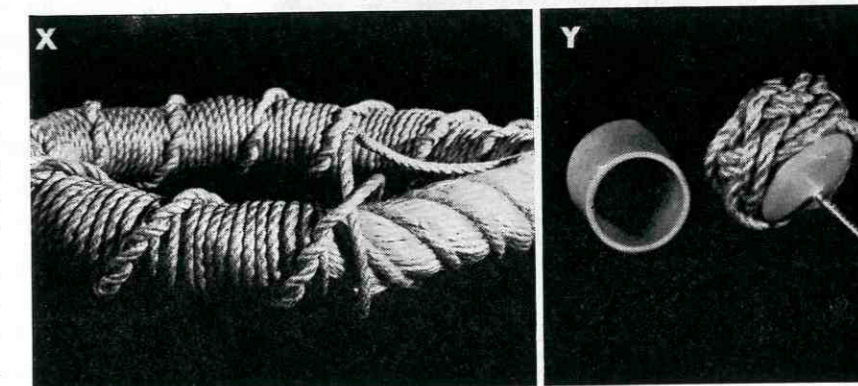


Fig. 5. Lukket halustiks-svineryg.

Fig. 6. Til venstre spiral-svineryg. Til højre lysholdere.



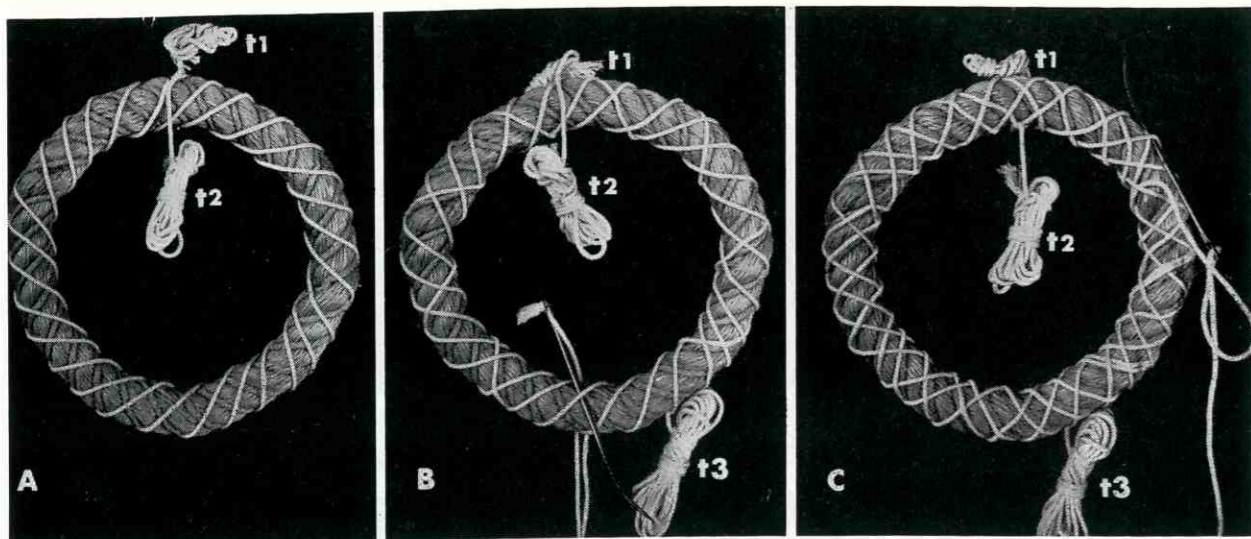


Fig. 7. Påbegyndelsen af krydskatning.

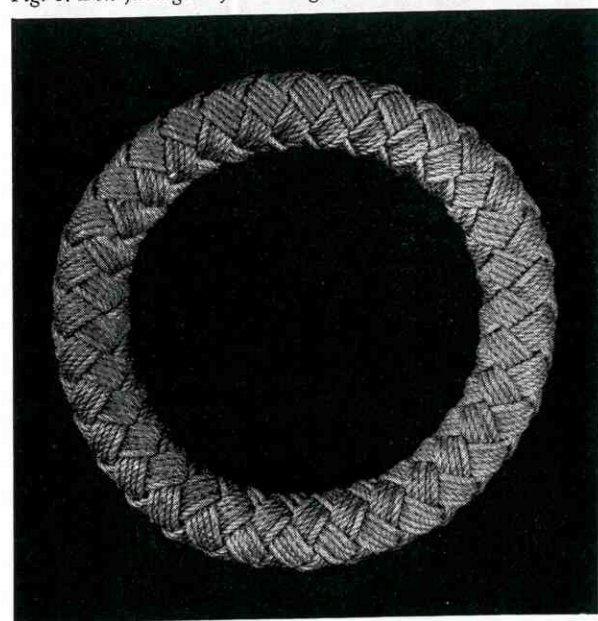
skellige steder på modsatte side af ringen. Tampene kappes tæt af.

Klædning af tovværksringen

Dersom tovværksringen skal klædes med en katning af forholdsvis tyndt eller blødt garn, kan det være nødvendigt — for at få det perfekte resultat — først at jævne overfladen yderligere f.eks. ved bevikling med lærredsstrimler. Dette vil normalt være unødvendigt, når den afsluttende klædning udføres med tykt, hårdtslået materiale.

Klædningen kan udføres som ren bevikling (se fig. 11 x), som en bevikling med svineryg eller som katning. Af de to sidste findes et stort antal varianter.

Fig. 8. Den færdige krydskatning.



Lukket halvtiks-svineryg (fig. 5)

En adventskrans med denne klædning ses fig. 1b. Det her anvendte garn er 3½ mm hårdtslået hampkrogline, og til gennemføring er anvendt en grov sækkenål. Først er tovværksringen trenset med en blød kordel.

Man starter med at besætte en 10–15 cm lang tamp ved indspjæsning, der tages en rundtørn om ringen, og garnet føres — modsatte vej — under sin faste part. Atter tages en rundtørn omkring ringen (x), og det hales jævnt tot. Derefter føres garnet — modsatte vej — under den foregående krydsning (y). Der fortsættes som i x og y, indtil man er nået hele ringen rundt. Ved mødestedet må man bruge lidt sund sans for at skabe en usynlig overgang, før tampen af garnet besættes ved at splejse den tværs igennem ringen, og det overflødige afskæres.

Øgning af garnet

Det betaler sig ikke at arbejde med så lang garn, at det kan dække hele ringen uden øgning. Det bliver alt for tidkrævende at slås med klinker og at hale de mange meter igennem. Benyt længder på 4–5 m. Når der er ca. 15 cm tilbage af garnet, splejses et nyt stykke gennem tovværksringen, så det kommer ud ved siden af den korte tamp lige under et halvtik. Derefter besættes den korte tamp ved at splejse den under en kordel af tovværksringen.

Spiral-svineryg (fig. 6x)

Nemtest af alle svinerygge er halvtiks-spiralen, som er benyttet i kransen fig. 1c. Den er her udført med 3½ mm hampgarn og består af en kontinuer-

lig række ensartede halvtik taget efter hver andre omkring den trensede kordelring. Halvtikkene vil danne en høj, skarp ryg, der snor sig i spiraler omkring ringen.

Man kan få spiralvindingerne til at ligge tæt ved at slå halvtikkene løst, og afstanden kan øges ved at stramme stikkene hårdt tilbage. Dette har stor betydning, fordi det gælder om at få spiralens begyndelse og slutning til at mødes i en jævn overgang.

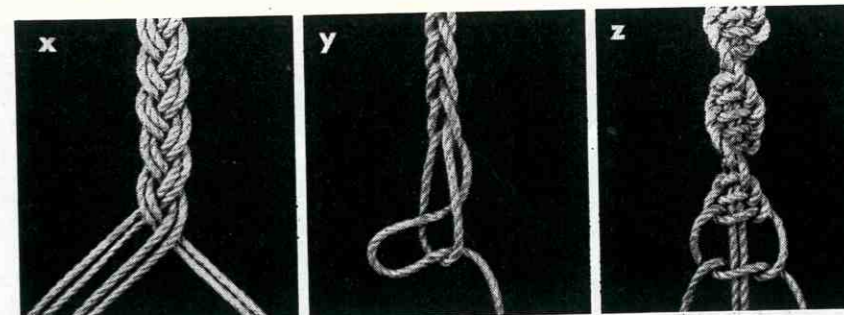


Fig. 9. Til venstre almindelig plætning, i midten kædeplætning og til højre proptrækkerplætning.

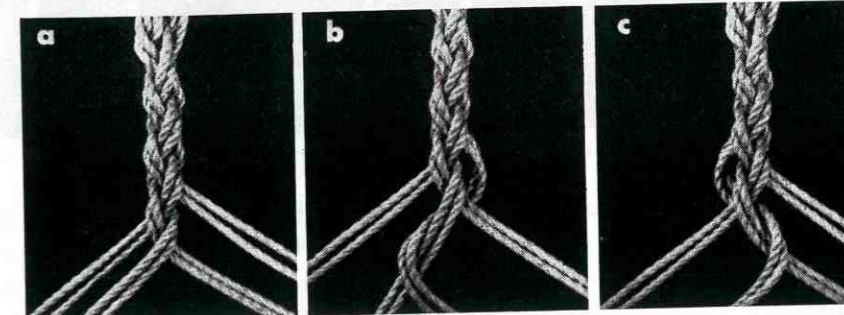


Fig. 10. Udviklingen af rund plætning med 4 dobbelte parter.

Krydskatning (fig. 7 og 8)

Denne katning, som er benyttet på adventskransen fig. 1d, er tidkrævende, men regnes til gengæld for at være en af de smukkeste. Af de metoder, som er omtalt i bogen »Tovværkskunst«, skal her anvendes flettemetoden, der ikke skaber overgangsproblemer. For tydelighedens skyld er påbegyndelse i fig. 7 udført med 2½ mm hvidt bomulds-garn (12/45). Dette tynde garn fordrer en seks- eller syvdeling for at dække helt. Den færdige krydskatning i fig. 8 og i adventskransen fig. 1d er udført med 3½ mm hampeline, der kun kræver femdeling.

A. Krydskatningen er påbegyndt med at lægge en spiral i 45 graders vinkel omkring ringen i modsatte retning af ringens fuger. De første omgange skal lægges ret løst. Derfor er det uheldigt at følge fugernes retning i første runde. Det kan give en for stram katning. Som hjælpemiddel til at opnå regelmæssig afstand benytter man trensningen eller tovværkets fuger, i det man f.eks. lader garnet passere vinkelret over hver tredje fuge på ringens overside. Det betaler sig at starte med en garnlængde på 6–7 gange ringens omkreds og begynde et stykke inde på garnet. Når man — som her — har været 3 gange rundt om ringen, mødes de to parter. De fastgøres midlertidig med en nål, og tampene kvejles op (t1 og t2).

B. Nu skal vi have fat i sækkenålen og et nyt stykke garn, hvis længde er 6–7 gange ringens omkreds. Den ene halvdel kvejles op i et lille bundt (t3), og med den anden flettes skiftevis over og under den første spiral, idet man hele tiden følger parallelt med ringens fuge (trensningsen). På denne illustration er fletningen kun nået knapt en omgang

rundt, og det ses, at der er krydsning over hver tredje spiral.

C. Her er fletningen nået 3 gange rundt, og alle spiraler er krydsede. Der er endda fortsat forbi kvejle (t3), og fordoblingen er påbegyndt. Når garnet i nålen er sluppet op, tager man garnet fra en af de små kvejle i nålen og fortsætter med fordobling, tredobling o. s. v.

Ved den afsluttende fire- og femdeling betaler sig ikke at arbejde med alt for lange garn, da dette på grund af stramningen vil danne mange klinker. Desuden er her jo muligheder nok for at skjule garnenderne under fordoblingerne.

NB. Den færdige krydskatning ses fig. 8.

Lysholdere (fig. 6y)

Det er vanskeligt i dag at skaffe passende små holdere af metal. Den billigste og enkleste løsning er stolebensbeskyttere af plastik. De kan ganske vist brænde, men det kan jo så meget andet, og som vist i fig. 1 sikrer man sig ved at svøbe lidt staniol om lysets fod.

Det er let at bore hul i bunden af det lille plastikbæger og fastgøre det i adventskransen med en passende træskrue.

Lysholderen dekoreres med et tyrkerknob, som helst bør limes fast. Mest dekorativt er 4-slået med 5 bugter, der er vist med fordobling i fig. 5y og 1d samt med tyndere garn med firedobling i fig. 1a og 1b. Mest almindeligt er 3-slået med 4 bugter, vist med tredobling i fig. 1c.

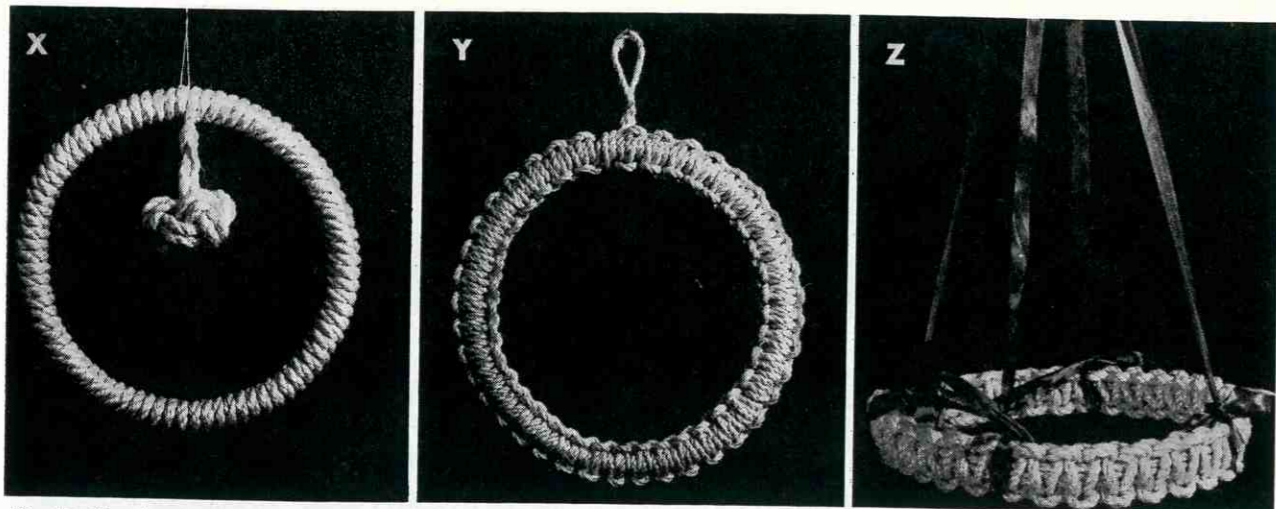


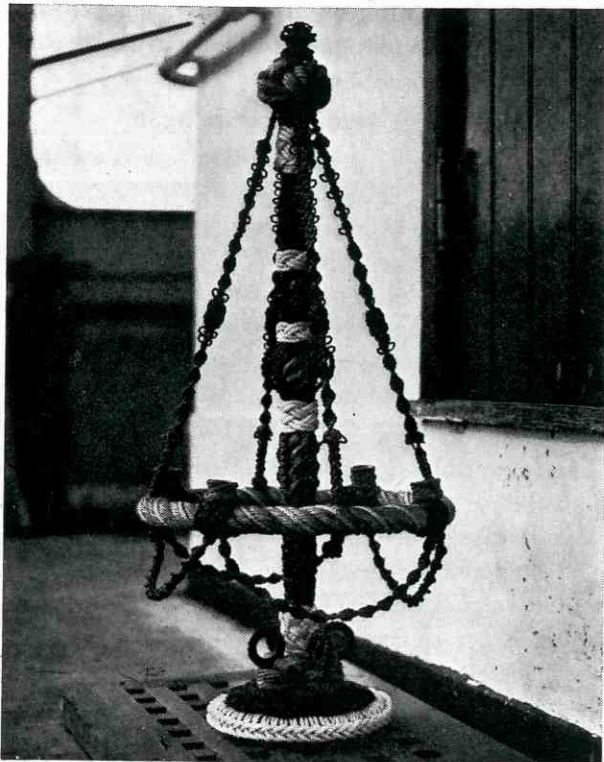
Fig. 11. Hurtigt og nemt fremstillede dekorationskrans af sisal.

Pladsen tillader desværre ikke her at give anvisning på fremstilling af tyrkerknob. Der henvises til bogen »Tovværkskunst«, hvor mange varianter er omtalt.

Ophængningen (fig. 9 og 10)

Det kan gøres nemt og dekorativt med røde bånd, fastgjort til ringen med fikse sløjfer (se f. eks. fig. 11z). Foretrækker man imidlertid at gennemføre arbejdet i samme materiale som klædningen af ring

Fig. 12. Sømandens juletræ udført af kvartermester Johnsen i skoleskibet »Danmark«. Vi har tidligere vist sådanne flotte arbejder. Det første blev udført af bådmand Peter Poulsen. Den selvbærende adventskrans har en stamme af tovværk stivet af med en indvendig kerne af rundjern på en fod (helst af en blokskive). I ophængning og dekoration er givet eksempler på alle de mest populære tovværksarbejder.



og lysholdere, foreslås en af de mange smukke plattinger, som er omtalt i »Tovværkskunst« eller en af de fladknobsplattinger, som beskrives i »Knyttebog for begyndere«. Her er anvendt, »savsnor« nr. 6/6.

To af de fire parter af plattingen fremstilles i ét stykke. Garnene til de to andre parter trækkes eller flettes igennem midten af det første stykke, hvorefter de to sidste parter flettes. Tampene sikres med en midlertidig takling i nøjagtig lige stor afstand fra mødestedet, så man har et sikkert mål, når de fastgøres i ringen. Fastgøringen sker ved indsplejsning, hvortil en stålpre er det bedste hjælpemiddel.

Hvor de fire parter af plattingen mødes, kan formes en dekorativ krone (fig. 1b og 1c) ved at lade parterne danne bugter, fastholdt af en lille strop og samlet med et tyrkerknob.

Den almindelige plating fig. 9x kræver ingen særlig forklaring.

Kædeplating (fig. 9y og 1a)

Den hurtigste plating at udføre — og en af de nemmeste —, hvorfor den også har kælenavnet »Idiotens fryd«. I modsætning til de fleste andre plattinger benyttes kun en enkelt part, der skal være ca. $3\frac{1}{2}$ gange så lang som den ønskede plating. Grundprincippet er »slippestik i slippestik«. Tampen gøres fast, og der laves et slippestik, som hales fast til. Venstre hånds tommel- og pegefinger føres gennem bugten, fisker den løse part og haler igennem til en ny bugt. Højre holder igen i halende part og venstre hånd haler et nyt slippestik tot. Således fortsættes, til man har den ønskede længde kædeplating. Når den skal afsluttes, føres ikke bugten men selve tampen af halende part igennem den sidste bugt, og der hales tot.

Proptrækkerplating (fig. 9z og 1d)

Spiraler af fladknob er udførligt omtalt i »Knyttebog for begyndere«. Her vises den enkleste variant udført med 4 garn. Over to faste grundgarn knyttes med 2 arbejdsgarn, der skal være 5 gange så lange som den færdige plating. Med arbejdsgarnene udføres en række halvknob over grundgarnene og hele tiden samme vej: Venstre arbejdsgarn føres til højre over grundgarnene og under højre arbejdsgarn. Derefter føres højre arbejdsgarn bag om grundgarnene og op gennem bugten af venstre arbejdsgarn. Halvknobet hales fast til, og processen gentages.

Rund plating (fig. 10 og 1b)

Den nemmeste runde plating udføres med 4 enkelte parter, men den bliver langt smukkere med dobbelte parter som vist her.

A. Der holdes to dobbelte parter i hver hånd — skråt ud til hver side.

B. Yderste part i højre side (øverste part) lægges bag om de øvrige, føres frem mellem de to parter i venstre side og tilbage til højre parallelt med den tidligere sidemand, men nu inderst.

C. Derefter flettes yderste part i venstre side bagom, frem mellem de to parter i højre side og tilbage til venstre og så fremdeles.

Juledekorationer af sisal (fig. 11)

Husflidslærerinde Christine Goting i Sønderborg underviser sine elever i tovværksarbejde, og før jul produceres i stor stil krans og ringe af hvid

sisal i ganske enkelt udførelse og beregnet på, at den dekorative og stemningsvækkende effekt skal øges ved supplement af grankviste, kogler, klokker og røde bånd.

X er simpel bevikling af en træring med 8 mm sisal. Der er først lavet et treslået tyrkerknob med 4 bugter og fordobling. Det samme tovværk er derefter brugt til bevikling af ringen, og den afsluttende tamp er flettet tilbage og skjult i tyrkerknobet.

Y. Almindelig fladknobsplating med 2 arbejdsgarn af 5 mm sisal over en træring.

Z. Almindelig fladknobsplating med 2 arbejdsgarn af 6 mm sisal over en firedobbelt ring af samme materiale.

Sømandens juletræ

Bådmand Peter Poulsen fra skoleskibet »Danmark« var formentlig den første, som lavede et helt juletræ af tovværk, og flere af hans flotte arbejder har tidligere været vist i »Vikingen«.

Blandt dem, som har søgt at gøre Peter Poulsen kunsten efter, er det bedste resultat formentlig opnået af kvartermester Joensen, skoleskibet »Danmark«, hvis arbejde er vist fig. 12. Den selvbærende adventskrans har en stamme af tovværk stivet af med en indvendig kerne af rundjern på en fod klædt med forskelligt tovværksarbejde. I ophængningen såvel som i dekorationen af stammen og adventskransen er givet eksempler på alle de mest populære tovværks-pyntearbejder, som i gamle dage var sejlsskibssømandens specialitet.

Profiler på havkanten

Fortsat fra side 33

samme lejlighed ingen brug blev for. Dette være sagt for at læserens spænding ikke skal blive alt for ulidelig.

Nedtællingen begyndtes af »æ krogmager« der havde anbragt sig tilpas i midten af sceneriet. Baun, sprang og hvirvlede et par korte sekunder i luften — hvorefter han med vidtåbne øjne landede forholdsvis blødt på møddingen.

Jeg må tilføje, at dette isolerede forsøg af en jævn mand på at erobre luften blev gjort mange år før en Ellehammer eller en Lindberg gjorde deres navne udødelige i flyvningens historie.

✱

Tro nu endelig ikke, at »æ krogmager« bare var en spilopmager, for så tager man ganske fejl af manden.

Min bedstefar, der havde været kystfisker hele livet, blev på sine gamle dage blind og var i nogle år svagelig og sengeliggende.

For ham var i højeste grad bådebyggeren fra Sdr.

Vorupør et oplivende moment. Meget ofte, mest på søndag eftermiddage, kom bådebyggeren og besøgte sin gamle ven, gerne i følge med en ældre Vorupørfisker ved navn Jens Styrmand. Begge havde de bibelen i lommen, der under besøget blev flittigt brugt. Derimod mindes jeg aldrig, at de sang — måske kunne de ikke.

Men endnu mindes jeg den gamle bådebygger tema, som han gang efter gang fremsagde, og hver gang øjensynligt til lige stor glæde for min bedstefar. Det var Joh. 3. 16.: »Thi således elskede Gud verden, at han gav sin søn, den enbårne, for at enhver, som tror på ham, ikke skal fortabes, men have evigt liv.«

✱

Den gamle bådebygger og krogemager er ikke mere — han ligger for anker, og vestenstorme hujer ind over hans grav. Værkstedet er borte, også båndsaven og vindmotoren er ophørt med at snurre. Men mindet om det alt sammen lever i slægter, og havet synger sin dybe bas bagved de grå havbjerge mod vest.

USÆDVANLIGE SKIBSNAVNE

Ved O. Benzon.

Tegninger: A. Laursen

De her nævnte skibsnavne er alle fra 1800-tallet og omfatter mest mindre fartøjer som jagter, kvaser, skonnerter og lignende, beskæftiget i indenrigs- og Nord- og Østersøfarten samt enkelte, der gik i langfart, og nogle særprægede navne på skibsførere.

Jagt: »Abisag«, bygget i Norge og »Attempt«, ukendt byggeår, begge i 1873 registreret hjemmehørende i Aalborg; det første navn er lidt bizart; »Attempt« siger dog noget, nemlig at man vil forsøge noget.

»Adjutanten«, skruedampbåd: 4 hk maskine jernklink, hjemmehørende i Roskilde, ejer O. A. K. Wilde; hvor bygget ukendt. Jagt: »Chalouppens Minde«; hvilken chalup mon den skal mindes? I øvrigt er den bygget i 1826 på Thurø af C. Sørensen, ombygget 1868 i Vindeby på Tåsinge, og i 1893 forlænget og omrigget til galease i Marstal, hvor den i 1901 ejedes af skipper Henrik Rasmussen. Samme år solgt til Sverige; senere hjemmehørende i Sønderborg og sidst i Kragenæs på Lolland, hvor den blev ophugget.

Skonnert »Ditto«, bygget i Randers 1850; et mærkeligt navn at give et skib, men det kan jo tænkes, at ejerne har villet have navnet »De To«, men at værftet har taget fejl, da det midlertidige navnebræt blev lavet og har opfatte det som »Ditto«, og at ejerne så har affundet sig med dette navn.

Skonnertbrig: »Deus regit« = »Gud, vor fyrste«.

Nordbåd: »De tvende Søskende«, København. Man må håbe, at de kunne forliges.

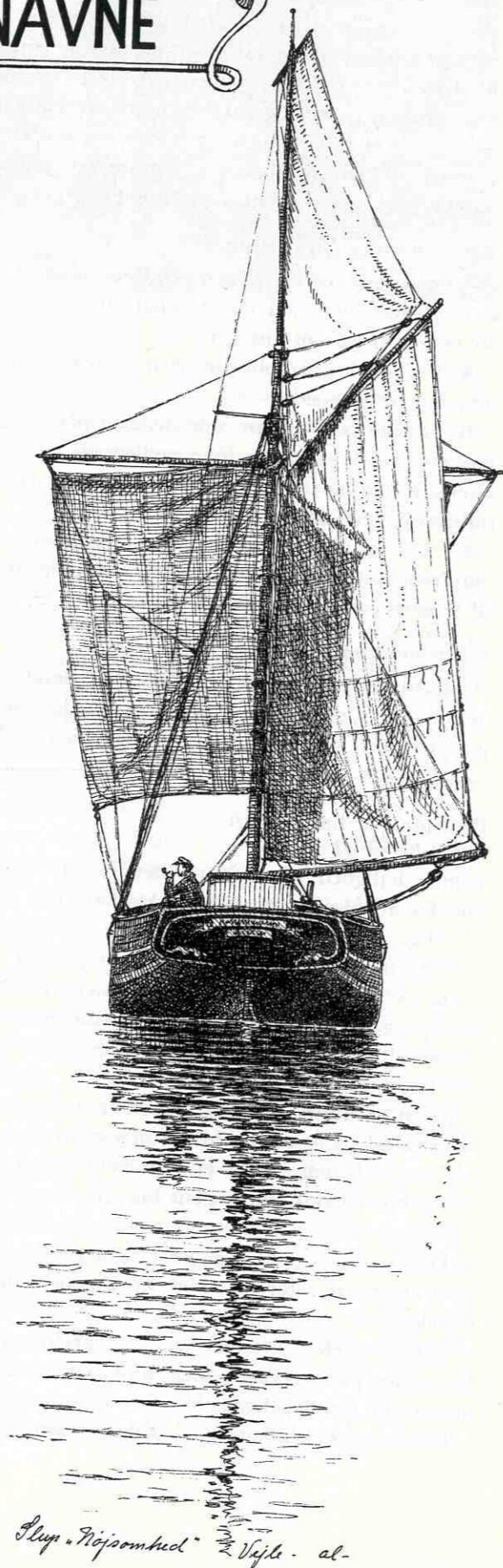
Jagt: »Den broderlige Lykke«. Man må håbe, lykken har holdt.

Bark: »Den Behændige«, Ribe. Hvad mon behændigheden bestod i? Det er ikke godt at vide.

Jagt: »Den første Prøve«, Svendborg. Gad vide, hvorledes prøven faldt ud? Sikkert godt, for svendborgenserne forstod sig på skibsfart.

Jagt: »Den søfarende Post«, bygget 1808 på Fejø. 1822 hjemskrevet i Marstal, ejet af skipper R. Rasmussen; dens senere skæbne ukendt.

Dæksbåd: »Den Flyvende Fisk«, bygget 1810 i Rudkjøbing. I 1830 hjemmehørende i Marstal, ejet af skipper Jens H. Godthardt. Hjemmehørende i Ærøskjøbing 1833, men hjemskreven i Marstal i 1866; dens endeligt ukendt.



Svensk damper ved det gamle nu nedlagte Bunkerkuldepot i København.
Akvarel af Th. Langeland



M/S »Mombasa«, tilhørende Det Østasiatiske Kompagni.

Jagt: »De 3 Svogre«, Helsingør; mon de har kunnet enes?

Jagt: »Det gjenfødte Haab«, Ærøskjøbing; man må håbe det holdt.

Slup: »Enigheds Minde«, Kjerteminde. Var det mindet om enigt sammenhold eller mindet over bristet enighed?

Jagt: »Fredshaabet«, Marstal. Da den er ombygget i Århus 1856, er den efter al sandsynlighed bygget i begyndelsen af 1800-tallet, så navnet hentyder måske til snarligt håb om fred med England?

Skonnert: »Familiens Haab«, Fanø, og slup: »Familiens Lykke«, Svaneke, var ofte anvendte navne på fartøjer i midten af 1800-tallet.

Kvase: »Fred og Ro«, Svaneke; et morsomt navn for en fiskek vase, for hvilken det gjaldt så hurtigt som muligt at få fisken frisk frem til København, så skipperen har nok ikke taget den med ro, men sejlet for at komme først.

Jagt: »Fredsføen«, Svendborg, bygget 1817 på Tåsinge, deraf muligvis navnet, da freden med England og Sverige var sluttet i 1814.

Jagt: »Fisken«, Stege, et sjovt navn for en jagt; havde passet bedre på en kvase.

Galease: »Festina Lente«, Ringkjøbing. Navnet betyder »skynd dig langsomt«, et festligt navn for et velsejlende fartøj; nok ment som en morsomhed.

Dæksbåd: »Forsøget«, Løgstør. Hvor og hvornår bygget ukendt; men kender man jyderne, er forsøget nok lykkedes.

Slup: »Gjenvejen«, Svendborg; festligt navn. Mon skipperen har skåret genvej, hvor han kunne for at forkorte rejsen?

Jagt: »Grønsunds Marie«, Stege. Hvad mon det er for en »Marie«, siden hun er hædret med tilnavnet »Grønsund«; er det en kendt pige, eller er det en spydighed?

Dæksbåd: »Gud raader for Lykken«, Dragør. Så sandt som skrevet. Det har Gud nok, og dragørboerne har sikkert selv hjulpet til, så lykken var med dem, når de kadrejede, driftige som de var.

Jagt: »Helleflynderen«, Odense. Mon navnet er givet som en morsomhed eller for at virke som en spydighed — hvad ved man?

Jagt: »Hellevadsminde«, Svendborg, bygget 1851 i Skårupøre. Hvad navnet sigter til, er ikke godt at sige nu, men tilknytning til noget bestemt i Svendborg har det haft.

Jagt: »Haabet«, 8-RT., Thisted. Håbet beskæmmer jo ingen, og iøvrigt var det et megt brugt navn for jagter og småfartøjer i 1800-tallet. I skibslisten for 1873 er der 31 fartøjer med navnet »Haabet«.

Jagt: »Haabets Vinding«, 14-RT., Vejle; man må håbe, at vindingen blev som ønsket.

Skonnert: »Jacob Aal«, bygget 1848 i Troense, hjemmehørende i Svendborg, 92½-RT. Navnet er vel af en borger i Svendborg; ejeren var H. Weber's Søn, Odense.

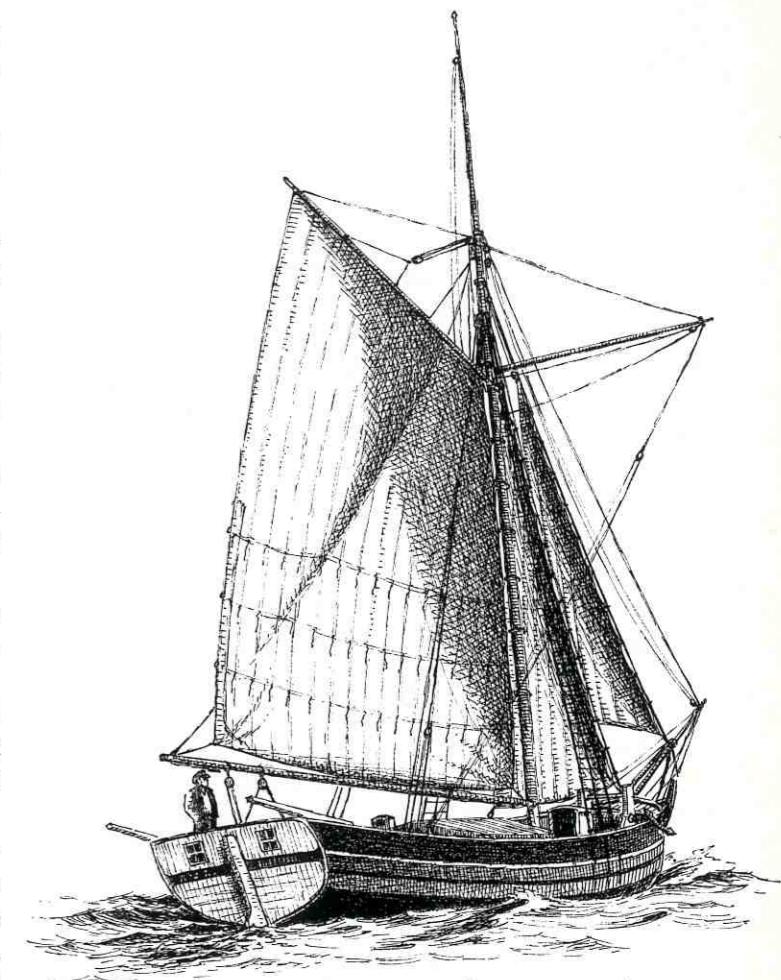
Skonnert: »Jeune Delphine«, Horsens. Bygget 1850 i Dunkerque og hjemkøbt derfra, men uden at forandre navnet, hvad der er mærkeligt, idet man som regel ved køb fra udlandet gav fartøjet et andet navn med mere tilknytning til hjemstedet.

Jagt: »Lille Aase«, 19-RT., Rønne; et kært navn på en lille jagt, sikkert med hentydning til et familiemedlem.

Kvase: »Lykkens Haab«, 14½-RT., Frederikshavn. Ja, man håber jo altid på, at lykken skal være med én.

Jagt: »Lykkens Minde«, 14-RT., Svendborg. Et mærkeligt navn at give en jagt. Betyder det, at lykken kun er et minde, og at den ikke senere havde held med sin sejlads?

Jagt: »Lykkens Prøve«, 29½-RT., Marstal. Bygget 1814 på Fejø; blev i 1907 solgt fra Marstal til Ommel og fik navnet »Prøven«.



Den hvidrøvede jagt al-

Kvase: »*Lyd Vind*«, Svendborg; et godt navn, for kvasen var jo afhængig af vind og vejr for fangst og skulle derefter hurtigt nå et afsætningssted.

Dæksbåd: »*Løven*«, 4½-RT., Svendborg, et vel et prætentivt navn at give en båd — men naturligvis — mands vilje mands himmerig.

Kvase: »*Maries det gjenfødte Haab*«. Her må man håbe, at det genfødte håb har holdt, så Marie ikke blev skuffet.

Skonnert: »*Rappadai*«, 36-RT., Nexø, bygget i Stettin, årstal ukendt, og hvad navnet sigter til, er et spørgsmål, det bliver svært at få rede på; hvad enten det hentyder til en person eller lokalitet, virker det nærmest som en spydighed eller en mulig morsomhed.

Slup: »*Nøjsomhed*«, 18½-RT., Vejle. Der har sikkert ikke været ruttet med kosten eller med unødvendige udgifter om bord.

Jagt: »*Rekrutten*«, 23-RT., Løgstør, byggeår og sted ukendt; men navnet er i alle tilfælde ikke uden vid, og der er nok blevet arbejdet og sejlet hårdt for at tjene til livets ophold.

Kvase: »*Republikken*«, 5-RT., Middelfart; mon ejeren har været republikaner, siden kvasen har fået et sådant navn, ja hvad ved man?

Kvase: »*Etine Ellehammer*«, 17-RT., Vordingborg, bygget af stål, Nykøbing F., og søsat 23. februar 1869. Ejer: Skipper R. Nielsen, Bakkebølle ved Vordingborg. Mon den er opkaldt efter flyvepionéren Ellehammers moder?

Slup: »*Skibsvarftet*«, 68-RT., bygget 1840 i Nyborg; mon ikke navnet er givet den for at minde om værftet, hvor den blev bygget?

Jagt: »*Skilsmisens Prøve*«, et mærkeligt navn at give et fartøj. Skal det betyde, at skilsmissem var en prøve, eller at den kun var på prøve, idet jagten var bygget i Sønderborg 1853 og søsat med navnet »*Cecilie*«. Navnet kan jo tolkes derhen, at det var en »*Skilsmisens Prøve*« at forandre navn. Hvad ved man?

Kvase: »*Sejlfort*«, 31-RT., bygget 1843 i Frederikshavn og hjemmehørende samme sted; et festligt navn at give en kvase — og betegnende; for det gjaldt jo om med fuldt last fisk hurtigst muligt at komme i havn og få fisken solgt.

Huggert: »*Tykkebay*«, bygget 1778 i København, 119-RT., stadig i vigør i 1873, tilhørende M. W. Sass & Sønner, København; navnet hentyder rimeligvis til en eller anden plads i Vestindien.

Skonnert: »*Speculanten*«, bygget i Frankrig 1849 og ombygget 1865 i København. Ejer Chr. Taae, København, som man må håbe har haft udbytte af denne spekulation.

Jagt: »*Tillid*«, 20-RT., Marstal. Har sikkert haft befragterens tillid eller ejerens tillid til at give ham sit gode levebrød.

Jagt: »*Venners Haab*«, 39½-RT., Fåborg. Mon vennernes håb har holdt? Man må håbe det!

Jagt: »*Ullemose*«, 11-RT., bygget i Ulbølle 1860. Stednavn på Fyn, men ganske festligt.

Skonnert: »*Spes & Fides*«, 85-RT., bygget 1857 i Rudkjøbing; navnet er latinsk og betyder »Haab & Tillid«; man må håbe, at den ikke har svigtet sit navn, men givet sin ejer et rigeligt udkommende.

Vandbåden: »*El Ole*«, bygget 1859 i Newcastle, 10-RT. Ejer var C. K. Hansen, og foruden at levere vand til skibe, blev den tillige brugt som udflugtsbåd mellem København og Bellevue om søndagen, medtagende passagerer. I virkeligheden var den grundlaget for firmaets rederivirksomhed, der gennem årene blev af stor betydning for handelsflåden.

En lille historie om en jagt med et meget bramfrit øgenavn, skal sluttelig omtales. Jagten var hjemmehørende på Ærø, og navnet var et af de almindelige, enten »*Anna*« eller »*Haabet*«; men dens skipper-ejer havde malet *spejlet hvidt*, men ellers beholdt den da for disse jagter almindelige maling, blandt søfolk kaldet hvergarnsmaling. Det skulle han dog ikke have gjort, for fra det øjeblik, den viste sig med sit hvide spejl, fik den blandt søfolk navnet »*Den hvidrøvede Jagt*«, og det beholdt den, hvor meget end skipperen prøvede på at hævde dens virkelige navn og det lige til den blev hugget op.

Som afslutning på denne lille omtale af skibsnavne skal lige omtales nogle særprægede navne på førere af forskellige fartøjer:

Skibsfører *H. Gisselsen*, dæksbåd »*Haabet*«, Kastrop. — Skibsfører *R. Illemann*, skonnert »*Johanne*«, Faxø. Kaptajn *E. Faltings*, brig »*Lucinde*«, Kgl. Grønlandske Handel, København. — Kaptajn *S. B. Lydom*, skonnertbrig »*Mary*«, Sønderho, Fanø. — Kaptajn *J. H. Behn*, bark »*Johannes Schouw*«, København. — Kaptajn *P. M. Oldefar*, fuldskibet »*Wilhelmine*«, jern, 877-RT., Nordby, Fanø. — Kaptajn *P. J. Øhle*, bark »*Ane Jensine*«, jern, 521-BR-T., hjemmehørende på Fanø. — Skipper *H. C. Flade*, kvase »*Carl*«, Rønne. — Skipper *L. Loyse-mos*, galease »*Caroline*«, Fredericia. — Skipper *H. C. Gliese*, tjalk »*Emilie*«, København. — Kaptajn *H. Egidiusen*, 3-m skonnert »*Caroline Smith*«, 243 tons netto, Aalborg. — Skipper *A. Væring*, skonnert »*Anna*«, 47-RT., Vejle.

DE BRØLENDE FYRRE

af Børup Sørensen

Den stolte fir'master »*Belle Mashona*«, fra Buenos Aires til Port Augusta, løb *eastern down* i forrygende uvejr, gennem et tordnende, stormpisket hav. Døgn efter døgn elementernes larmen, besætningens afmagt ved gangspil og rat. Natten var sort, som ravnens vinger, over de frygtede, brølende fyrre.

»Giv op de mærsejl!« lød skipperens røst.
»Hiv tot de skøder og styrhords braser.
Hold stævnen op imod søerne til,
den voldsomme dunderstorm udraser.
Jeg går for at søge et par timers hvile,
giv agt nu, styrmand, men kald mig straks,
hvis der er tegn til is eller tåge,
på vor kurs langs de brølende fyrre.«

Kaptajnen tumled' i kammeret ned
og smed sig dødtæt på sin køje,
i en tilstand af drøm og virkelighed,
efter trælsomme vagters møje.
Han lytted' til mandskabets trampen
og tænkte på sømandens kår,
herude, hvor livet var himmel og hav,
på vej langs de brølende fyrre.

Hans kammerdør åbnede sig varsomt på klem,
og et sælsomt gestalt træder ind.
Det driver af søvand fra hårtop og skæg
og spejder med vagtsomme øjne.
Kaptajnen rejser forvirret sig op
med et isnende gys af rædsel,
og gisper: »Hvem er I, og hvad vil I her,
i en storm langs de brølende fyrre?«

»Mit navn er Poseidon,« den fremmede kvad.
Det lød som fjern torden i bjerge.
»Jeg har rigdom og magt — vær ikke forsagt,
du er gæst i mit udstrakte rige.
Ved Atlantides besnærende kor,
jeg svinger mit scepter med ære.
Jeg er enehersker — agt på mit ord,
overalt langs de brølende fyrre.«

Kaptajnen lyttede målløs af gru
til den svada fra ukendte egne.
Han søgte at mande sig op i protest,
men hans modstandskraft syntes at blegne.
Da hæved' Poseidon sin røst igen
med et lokkende smil så flygtigt,
som kornmodsglimt på en nordisk himmel,
langt fra de brølende fyrre.

»Stig ned i Poseidons fortryllende have,
hvor søanemoner og liljerne gror,
den blomstrende tangskov svajer med strømmen,
og spraglede fisk mellem rankerne bor.
Af ædelkoral findes borge og slotte.
På havhest rider Dryader i flok.
Vi har ingen savn i glædernes rige,
under de stormende, brølende fyrre.

Besøg mit museum af udvalgte skibe,
galejer og vikingesnekker på rad.
En spansk galeon fuldlastet med bytte,
dubloner, guldbarrer og *pieces of eight*.
I kister ses perler med transparent glans,
som genskin fra Luna i frostnattens skær.
En lovsang vi synger til sømandens pris,
i takt med de brølende fyrre.

Af sejlere har vi i tusindtal,
en femmastet bark med fuld besætning,
en atlantehavsliner i sidste skrig,
og en flåde af slagskibe, klar til aktion,
så vi uden tvivl kunne starte en krig.
Vi kæmper dog ikke med jordiske magter,
men tager, hvad guderne sænker i flæng,
langs de usikre, brølende fyrre.

Vi byder til fest på en udsøgt diner,
med østers og laksefilet naturel.
Den ædle champagne skal flyde som vand
til rejer og havål i gople-gelé.
Diana vil juble i sølvklare toner,
når havfruer vakre med halen slår smut.
Salutten skal lyde fra spanske kanoner,
i nat langs de brølende fyrre.

Til slut der hørtes et dommedagsbrag,
som drønet fra Krakataus Vulkan.
Kaptajnen vælted' af køjen ud,
tog trappen til dækket i firspring.
Her oppe knitrede lynenes hær
i et sidste omfattende favntag.
Sankt elmsilden lued' fra master og ræ'r,
om kap med de brølende fyrre.

Som en afsindig ud fra en galeanstalt,
han styrted' til rattets knager.
»Ned med roret!« Han skrålede vildt.
»Lad gå de styrbords braser.
Hal ind om bagbord, det gælder jer' liv,
pas op når brodsøen kvaser.
Vi kan narre den havdjævel endnu i nat,
langs de sortladne, brølende fyrre.

VIST PASSER DET...

fortsat fra side 18.

H.M.S. »Sølvøven« og sølvøven

En skibbrudens klagen derude i tågen kan nok få det til at løbe koldt ned ad ryggen på andre søfolk. I 1950 hørte man om bord i et skib i Østersøen høje nødråb ude fra tågen. Minestrygeren »Sølvøven« gik til assistance, men fandt hurtigt ud af, at det var en anden sølvøve, der havde været på spil. Det viste sig nemlig, at »nødråbene« stammede fra en sølvøve, som det skib, der havde slået alarm, selv havde haft med i lasten!

Og så er der her en ganske fantastisk historie om Hugh Williams: For over 300 år siden gik et skib ned i Menai-strædet. Alle om bord druknede — med undtagelse af en mand ved navn Hugh Williams. I 1785 gik et andet skib ned på akkurat samme position. 50 passagerer og søfolk omkom. Kun en enkelt — ved navn Hugh Williams — blev reddet. Og så i 1820 forliste et tredje skib på samme sted og med næsten samme resultat. Alle ombordværende på en enkelt nær omkom. Den, der overlevede, hed — Hugh Williams!

Det er flere gange sket, at et skib har rullet rundt om sin egen længdeakse i søen. Flere søfolk er sluppet fra en sådan tur med livet i behold. I 1875 var den danske slup »Ragnhild« i hårdt vejr på vej over Skagerak, da en kæmpesøl trillede den rundt. Men »Ragnhild« nåede kun 180 grader rundt og flød videre med masten nedad. Rorgængereren blev skyllet over bord, men tre andre besætningsmedlemmer stod nede i lugaret med kun hovederne oven vande. Der var kulsort dernede og kun lidt luft. Alligevel holdt de tre stand i tredive timer, indtil vraget gik på grund ved den svenske

Og barken faldt af på den anden bov
til Auroras dæmrende hilsen.
Da lød der et varsko fra udkiggen højt:
»Et isfjæld tre streger om styrbord!«
Kaptajnen lagde sin kikkert til kind
og betragted' de tavse tinder.
»Vi klarer den, styrmand, gå ned og tørn ind,
i pagt med de brølende fyrre.

Farvel da, erindringens skude,
med en hilsen og tak til enhver,
der var med til at bjærge de klude
på svingende, stormblæste ræ'r.
Skal tonerne lyde endnu engang
til gangspil-palernes klemt,
er fortidens rungende shanty-sang
og de brølende fyrre ej glemt.

vestkyst. Her reddede de sig ved fælles hjælp op på kølen, hvor de blev siddende, til der kom hjælp fra land.

Og så er der historien om en heldig stranding: Den 22. september 1835 gik det britiske orlogsskib »Belleisle« på grund ved Labrador's kyst. Det kom dog hurtigt flot igen, og da det ikke trak en dråbe vand mere end normalt, tog chefen ikke i betænkning at fortsætte hjemrejsen til Portsmouth. Efter hjemkomsten satte man for en sikkerheds skyld skibet i dok for at se, om grundstødningen havde gjort det skade. Man opdagede nu, at »Belleisle« havde et vældigt hul i bunden. Men i hullet sad en sten med en diameter af næsten halvanden meter. Den var presset fast som en prop og havde reddet skibet fra at synke!

Det kan godt være, at besætningen om bord i »Belleisle« fik optræk til kuldegysninger, da stenen kom til syne. Men der skal ellers meget til for at hyle søens folk ud af fatning. Der skal i hvert fald en meget flot pige til. Her er et eksempel:

For nogle år siden, da der var auktion over et parti kuller i Esbjerg fiskerihavn, lå budene oppe i et ganske pænt niveau. Og fiskerne glædede sig over de gode priser. Men så kom der — som så mange gange før — et hold turister ind i hallen for at følge auktionen. Pludselig fik auktionarius, fiskegrosserer og fiskere øje på et pragtstykke af en ung pige blandt turisterne. Auktionen gik næsten i stå. Opkøberne var mere interesseret i pigen end i kullerne, og prisen raslede ned. Fisken blev solgt til under halv pris. Men så gik pigen, og prisen på kuller steg pludselig til det dobbelte.

— Det var, hvad man kalder en dyr dame! sagde en af fiskerne bagefter.

Erindringer fra sejskibstiden omkring århundredskiftet

FORTALT AF CAPT. C. G. SALTOFT

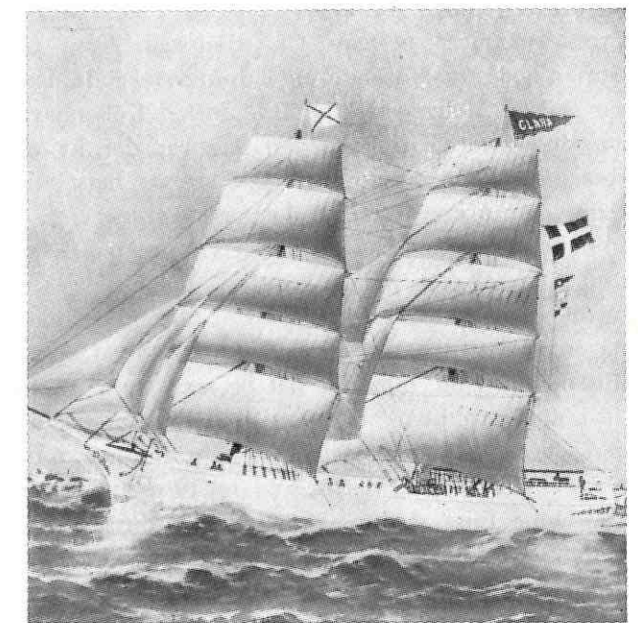


I maj 1886 kom jeg til verden, det foregik i Brogade nr. 10 på Christianshavn; da min mor kort forinden var kommet hjem fra Vestindien, har jeg egentlig sejlet til søs endnu inden jeg så dagens lys.

I marts 1901 kom jeg som elev med skoleskibet »Georg Stage«.

Det var den gamle »Georg Stage«, jeg var med, den blev senere solgt til en australsk forfatter, som vistnok besejlede de syv have med den lille fuldrigger, som nu havde fået navnet »Joseph Conrad« opkaldt efter den engelske søforfatter.

En ny noget større »Georg Stage« blev så bygget i Frederikshavn år 1935. Men da denne beretning skal være en beretning om det som dengang var, men ikke er mere, og »Georg Stage« sejler den dag i dag, og er kendt af millioner, og da livet om bord 1967, bortset fra en hårdere behandling i 1901, vel sagtens former sig omtrent på samme måde, så vil jeg om togtet 1901 indskrænke mig til at sige, vi fik prygl efter noder, straf for det ene, straf for det andet. En ret almindelig straf var sallingture, så mange gange over bramsalingen vi orkede og så én til, nægtelse af landlov og ekstra arbejde var vi alle ret kendt med, og dertil en elendig kost. Men hvad, vi skulle jo vænnes til de vilkår som sølivet den gang bød på, så det var måske kun godt, at vi allerede i skoleskibet blev stillet overfor den hårde virkelighed.



Briggen Clara for fulde sejl, dog uden løsejl, som kun førtes i Passaten. Flagene hejst i anledning af et møde med en, så vidt jeg husker, Svendborg-skonnert — det var i 1902.

Jeg befandt mig nu ikke godt der om bord. Det skyldtes nu ikke den hårde behandling, men det hele forekom mig at være skolen om igen. Alt skulle der tilladelse til. Tillader læreren, at jeg gør så eller så, tillader styrmanden dit eller dat, alt efter reglementet, ja, man gik så vidt forekom det mig, at vi skulle trække vejret på reglementeret måde. Chefen var en marineløjtnant, og alt gik på marinefacon, så langt fra alt det, jeg havde set om bord i de skibe, hvor jeg som barn færdedes, og da jeg i september måned blev mønstret af, var jeg meget glad.

Briggen »Clara«

Den 19. november 1901 blev jeg påmønstret briggen »Clara« af København, jeg var da 15 år gammel, min stilling var dæksdreng. Det var den gang noget af det ubetydeligste et menneskeligt væsen kunne tjene sit brød ved, jeg havde da heller ingen hyre.

En brig har 2 master og rær på begge master. Skibet tilhørte handelshuset Moses & Søn G. Melchior, og var opkaldt efter grosserer Carl Melchior engelskfødte hustru »Clara«. Skibet var bygget 1875 i Køge, og sejlede til at begynde med under russisk flag, og bar da navnet »Nova Moledex« og sejlede i frugtfarten Middelhavet — St. Petersburg, som Leningrad hed den gang. Det var et meget vel-sejlende skib, hvilket det af hensyn til frugtens be-grænsede holdbarhed måtte være. I året 1891 blev det købt i Hamburg af Moses og Søn G. Melchior. Prisen var 20.000 mark. Skibet målte 233 reg. ton netto, det var således ikke noget stort skib. Søndag d. 24. november forlod vi Asiatisk Plads til St. Croix, nærmere bestemt Christianssted, byen på øens østside, medførende en ladning stykgods. Det var skik at Melchior's skibe altid forlod København en søndag morgen. En sådan dag var der liv og røre på pladsen og stort ståhej. Flag var hejst alle vegne, en mængde mennesker med grossereren i spidsen var mødt op. Der var den gang en hel koloni af dansk-venstindere i København, og det var medlemmer af den, som kom for at tage afsked med pårørende, som skulle rejse eller for blot at sende hilsener med ud, eller for slet og ret bare at få en duft af Vestindien. Melchior's skibe var den gang den eneste direkte regelmæssige forbindelse med øerne, og befordrede derfor soldater til og fra øerne. På denne rejse skulle, så vidt jeg husker, 12—14 mand med ud, og pårørende til dem var kommet for at tage afsked. Da vi kl. 8 tog fortøjningerne og slæbebåden tog os ud, råbte alle hurra, god rejse, og hvad folk ellers råber ved en sådan lejlighed.

Udenfor molerne satte vi sejl, og for en fair vind

gik det nord ud gennem sundet, og endelig var jeg kommet rigtig til søs. På vejen op gennem sundet trak vinden sig vestlig og tilsidst næsten nordlig. Da vi ikke kunne krydse os ud gennem det smalle løb mellem Sverrig og Sjælland, gik vi til ankers ud for Sletten, det lille fiskerleje noget sønden for Helsingør, hvor vi gjorde de snese af skibe selskab, som lå der af samme grund, som vi. Der lå vi, så vidt jeg husker 10—12 dage, flere gange lettede vi og satte sejl, det skete altid efter rådslagning mellem de forskellige skippere. Tidligt om morgenen besøgte de hinanden, og ved morgenbitteren blev så beslutningen taget, om at gøre et forsøg. Så lettede 20—30 skibe og satte sejl, det var et stort syn. Ofte så klarede nogle af dem sig ud forbi Lappegrundens fyrskib, men mange var til ankers igen om aftenen, nogle fordi de ikke kunne krydse sig ud, andre fordi vinden ude i Kattegat viste sig at være mere nordlig end antaget, og at skipperen så ikke ville slide på grejerne uden at vinde synderlig nordefter.

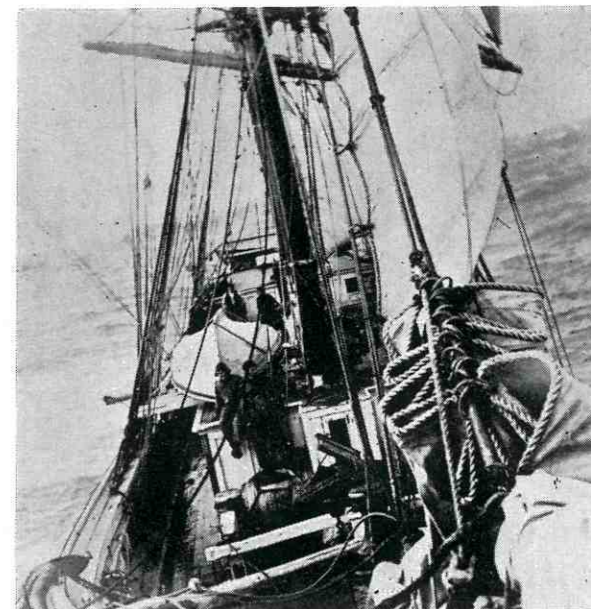
Vi kom først ud ved det tredje forsøg.

Medens vi nu ligger der, skal jeg fortælle lidt om besætningen, og om hvorledes livet formede sig for en dæksdreng, når skibet lå til ankers eller lå ved land. Skibets kaptajn var kapt. Bartram, han blev iøvrigt inspektør i Bombebøssen, da han kom i land. Han havde sin frue med, egentlig hørte hun ikke til besætningen, men da hun altid var med, så hørte hun til skibet. Hun hed Olga og omtales aldrig ved andet os imellem i lukafet, første styrmand hed Strømberg, en Dragør mand, han druknede senere ved S/S Hugo's forlis på en rejse til Grønland. Anden styrmand hed Steffen, også en Dragør mand, han blev senere havnefoged i Dragør Havn, de var alle søfolk af Guds nåde. I lukafet var tre letmatroser, hyre 45, ungmand 25 og to drenge, ingen hyre. De tre førstnævnte var Oluf, en Dragør mand, Carl og Jens, begge københavnere. Jens var den mest bemærkelsesværdige, han var 36 år gammel. Som dreng havde han sejlet med en tremastet skonnert »Svanen«, hvad han havde været i mellemtiden, blev jeg aldrig klar over. Til tider kunne det lyde som havde han været barber, til andre, som havde han været smørgrosserer, sømand havde han bestemt ikke været. En gang han fumlede med et pælestik, godtede vi drenge os rigtig over ham og gav ham navnet Jens-Pælestik. Han var gået til søs, fordi han havde fået den ide, at han ville læse til styrmand og nu ville erhverve sig den sejltid, som krævedes, for at komme på skolen, men alligevel endte han som smørhandler, det fortalte fru Bartram mig, da jeg besøgte hende mange år efter. Jens selv traf jeg, det var vistnok i 1932, på en café i København. Jeg sag-

de det var Dreyfus (mit øgenavn ombord) fra »Clara«, men han kunne intet huske. Man han var nu ikke den værste til at tæve os drenge, det var bare langt værre, han var en ondskabsfuld fyr, og Oluf, den ældste, kunne også finde på at banke os, men han ville gerne være den ældre satte fyr, og når han slog, var det i en mere opdragende hensigt. Ungmanden Emil, som rømte i New York, blev senere fører i amerikanske skonnerter, det fortalte han mig, da han mange år efter besøgte mig her i København. Kokken, som iøvrigt var søn af dagvagten på Asiatisk Plads, rømte også i New York. Jeg har intet senere hørt fra ham. Den anden dreng Gerhard var fra Randers, hans far var noget ved forstvæsenet. Gerhard og jeg havde iøvrigt været elever sammen ombord i »Georg Stage«. Jeg har senere hørt om ham, at han var blevet mineingeniør i Amerika.

Det var den gang ingen leg at sejle til søs, mange strabadser, svære afsavn, lidt fritid, dårlig kost, (Melchior's skibe dannede med hensyn til kosten en undtagelse) og for en lille dæksdreng dertil skæld ud fra morgen til aften, ja om natten med, og meget ofte såvel slag som spark, det var noget helt andet end i »Georg Stage«, der var alt jo kun leg, om bord i »Clara« tjente det altsammen et formål.

Arbejdstiden var fra 6 til 18, frokost en halv time, middag en time og om eftermiddagen en halv times kaffetid og dertil ca. 1½ time vagt om natten såvel når skibet var til ankers, som når det lå ved kaj. Anden styrmand tog den første tårn fra kl. 18 til 20. Den gang hed det fra 6 til 8 aften, kl. 8 kom han til lukafsdøren »så sætter vi vagten«, hvem skal have første vagt, sagde han, så fik man at vide, hvad der særlig var at lægge mærke til i løbet af natten. Vi to drenge skiftedes til at begynde kl. 4 om morgenen, og deltog så ikke i vagttårnen for natten. I de to timer fra kl. 4 til 6 om morgenen var der så forskellige ting, som skulle gøres. Bl. a. skulle lokumspøsen tømmes og lokummet spules ud, det var et lille hus på forkanten af ruffet (dæks-huset) et brædt med et hul og under det en zinkpøs. Så skulle dørken i lukafet vaskes, der skulle sættes på bordet til morgenkaffe, fyres op i kabyssen, vandet sættes over, bønnerne males, når alt var klart og vandet i kog, skulle kokken purres. Kl. 5½ var der udpurring, og så skulle letmatroserne helst opvartes. Den af os drenge, som ikke var i gang kl. 4, deltog så i den almindelige vagttårn. Det var nu ikke altid det gik på tårn, skulle en dreng purre en letmatros, skete det, at letmatrosen slog og sparkede om sig, bevidst eller ubevidst, jeg ved det ikke, men det var svært at få ham vågen, ofte lykkedes det slet ikke, og efter et næveslag eller et spark i maven,



Briggen »Clara« underdrejet i Nordsøen, december 1901. Jeg selv og Emil på ruftaget på halvdækket agter, kaptajn Bartram i skjortearmer, og 1. styrmand Strømberg. Billedet er taget fra klyverbommen af Jens Pælestik.

opgav drengen, satte sig på sin skibskiste og faldt i søvn, så blev der ingen fortsættelse af vagten den nat. Kokken blev ikke purret, det hele gik i stå, men hvem var det, der havde »sat vagten«, som det kaldtes, ja det var jo ham, der sad på skibskisten, og han fik tævne. Det kunne ske at styrmanden eller skipperen kom på dækket i løbet af natten og fandt vagten sovende, da vankede der på kassen, hvem der så end var vagtmand. Drengene blev dårligt behandlet efter min erfaring, især i danske og tyske skibe, hvor de var helt retsløse. Om bord i »Clara« til eks. kunne vi sidde ved bordet og skaffe (spise), te drak vi altid af blikkrus. Teen blev skænket fra en stor kedel, som hang på en kroge under bordet, der fulgte godt med teblade med i kruset. Når en letmatros havde en slette og blade til overs i bunden af kruset, så kunne han finde på at hive slatten i hovedet på drengen; hvis denne så gjorde vrøvl og ikke hurtigt nok tørrede op, det som var spildt på bord og dørk (gulvet), ja så fik han et par på kassen. Sådanne overgreb på skibsdrenge hørte nu med til dagens orden.

Drengene deltog dagen lang i det almindelige skibsarbejde, foruden det måtte de gøre bakstørn (vaske op) dække bord og rydde af efter skafning, og det foregik i den tid, som var afsat til spisepause, samtidig med at letmatroser og matroser, hvor sådanne fandtes, skulle opvartes. Drengene blev altid tildelt de værste job. Et meget almindeligt arbejde var spuling og vask af alt, som var malet hvidt,

såsom ruf, lønning og både. Ligeledes blev alt som var forarbejdet af træ, som ikke var malet, skuret med sand og sejldugslapper, dertil brugtes søvand. Da man i »Clara« ingen pumpe havde, det havde man nu aldrig i mindre skibe, så blev vandet halet op udenbords fra. At hale vand op var drengenes arbejde, det foregik ved hjælp af en såkaldt slagpøs, den kaldtes også en admiral, en af sejldug syet sæk i hvis øverste kant var indsat en træ- eller jernring, som holdt sækken udspilet. Udvendig var ofte påsyet plating (flettet tovværk) eller tov for at forhindre slid på sejldugen, i ringen en strop, hvortil var fastgjort en smækker tovende, så stod man op på lønningen, hev slagpøsen ud over siden, når pøsen nåede vandoverfladen, slaskede den fra side til side for at få den fyldt med vand, den sank ikke ved egen vægt. Pøsen rummede 6–8 liter, dens egen vægt ca. 6–8 kilo, så det var et hårdt job en dag igennem at hale vand op, det værkede i ryg og lemmer. Hænderne slog revner af det meget saltvand, det sved som bare pokker, sådanne revner kaldte vi søfitter. Et meget anvendt middel til at hele dem var at tisse på dem, om det hjalp ved jeg såmænd ikke. At tilværelsen til søs var hård kan ikke nægtes.

Men en skønne dag blev vinden frisk vestlig, vi kom under sejl, og sammen med en hel flåde stod vi Helsingør ud. I Kattegat og Nordsøen var vejret, som vejret nu er i december måned, ikke særlig godt, men vi var da så langt, at vi juleaften var ved at være ude af den Engelske Kanal; men så fik vi en vestlig piper, som vi ikke kunne krydse imod, og resultatet blev, at vi nytårsaften lå til ankers i Portland. Mens vi lå der, rømte 2 af vore vestindiske soldater, de tog simpelthen jollen, som lå langs siden. Det har nok været om aftenen på anden styrmands vagt, de stak af. Vi så aldrig hverken jolle eller soldater. Soldaternes lukaf lå forude i lastrummet. Et stykke fra fodenden var rummet ikke helt fyldt op med gods, der var så lagt brædder, som dannede gulv, fra gulvet og op til under dækket var så rejst brædder, som dannede væggene, det hele udgjorde så en stor kasse, på hvis sider køjerne var tømret. Men nu var det således, at løsnede man et brædt i kassens agtervæg, så var der uhindret adgang til lastrummet. Det fandt soldaterne hurtigt ud af, og da vestindiske soldater ikke var engle, fandt de også ud af, at der i lastrummet var flere tønner med brændevin, og så varede det ikke længe før brændevinen ved hjælp af en hævert fandt vej til soldaternes tekedel. De kunne selvfølgelig ikke holde måde, og da de kom fulde på dækket, blev det jo snart opdaget. Det var hårde halse de, soldater. En af dem var på randen af delirium, da de

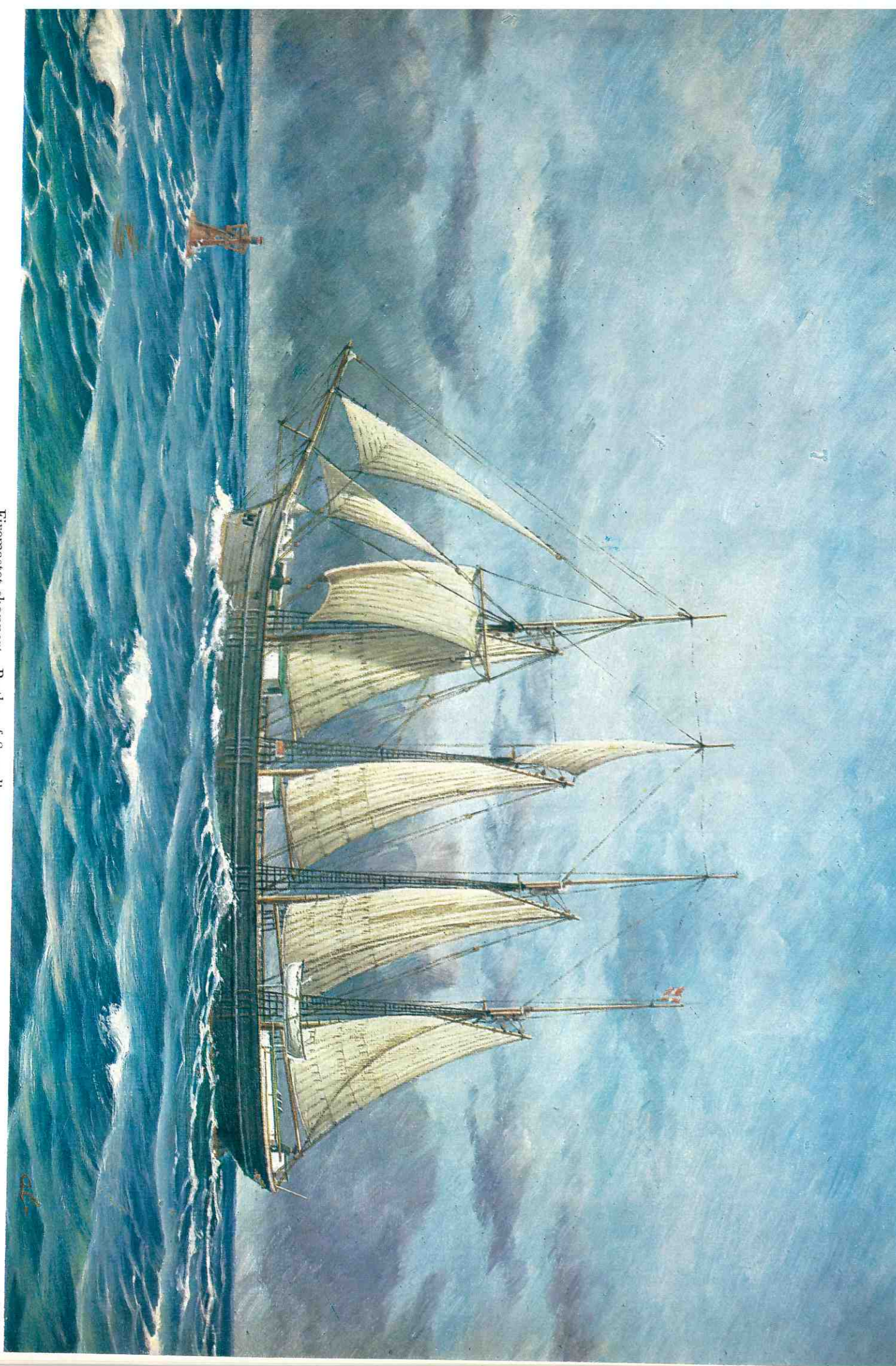
kom om bord, og da der ikke kom mere brændevin på tekedlen, blev han snart et rystende vrage. Skipperen trådte så til med en lille dosis alkohol daglig (rom). Det hjalp den stakkels mand, så han klarede sig fint, indtil vi kom til St. Croix. Hvorledes det gik ham der, ved jeg ikke, men han har sikkert opnået at få den sorte kokarde. Det var den strafen vestindisk soldat frygtede mest af alt, thi når han kom ud i byen med en sort kokarde i chakoen, pegede negerpigerne ad ham og sagde »bad man« (slet mand) og ville intet have med ham at gøre.

Efter at have ligget nogen tid i den Engelske Kanal, blev vind og vejr således, at der var mulighed for at slippe ud. Vi lettede, fik sat sejl og kom da også heldigt ud i Biscaya.

I søen var vagtfordelingen således, at dagen var delt i to vagter og natten i tre, men selvfølgelig så var der arbejdsvagt. Det var der som regel i alle danske skibe. I britiske skibe forekom, så vidt mig bekendt, arbejdsvagt ikke, men der er vagtfordelingen helt anderledes. Døgnet er der delt i fem vagter på hver fire timer og to på hver to timer. I et skib, hvor man går danske vagter, er formiddagsvagten fra kl. 8 til 12 eller 13, det er lidt forskelligt, og eftermiddagsvagten fra 12–13 til 19, og natten er så delt fra 19 til 24 – fra 24 til 4 og fra 4 til 8. Går man nu arbejdsvagt så kommer den del, som skal have frivagt om formiddagen på dækket som oftest kl. 8½ til kl. 10, og de som skal have frivagt om eftermiddagen på dækket igen, når de har spist middag og kl. 15. Besætningen deles jo i 2 vagter, stb.-vagt og bb.-vagt. Den sidstnævnte er første styrmands vagt, og stb.-vagt er anden styrmands. Til tider, men det var ingen regel, fik drengen lov at gøre bakstørn, vaske op, pudse knive og gaffler, skaffegrejer, som servicet hedder til søs, pudse kobberkedler, the- og kaffekedlen, vaske gulv i lukafet osv. i arbejdstiden. I nogle skibe holdt man fri lørdag eftermiddag, det kaldtes at »holde over alt«. Den skik var indført om bord i »Clara«; det var så meningen, at folkene skulle vaske tøj, tage køjeklæderne på dækket, (vår vejret var fint) osv., der kunne så være et fint og ryddeligt dæk om søndagen. For drengen betød det at »holde overalt« ekstra rengøring og ekstra job for matroser, hvornår han så kunne få tid til at vaske sit eget tøj, det måtte han selv om. Men havde han ikke rene sejldugsbukser på søndag formiddag, ja så var fanden løs. Ja, det var hårde vilkår, og for et nutidsmenneske lyder det vel utroligt, men den tids menneskers tilpasningsevne var stærk, måske især blandt fortidens søfolk, og hvad mere var, vi troede på, at det hårde liv var nødvendigt for at hærde os til kampen for at nå frem. Følgende lille historie kan vel tjene til



En vådbåd.
Maleri af Niels Jensen

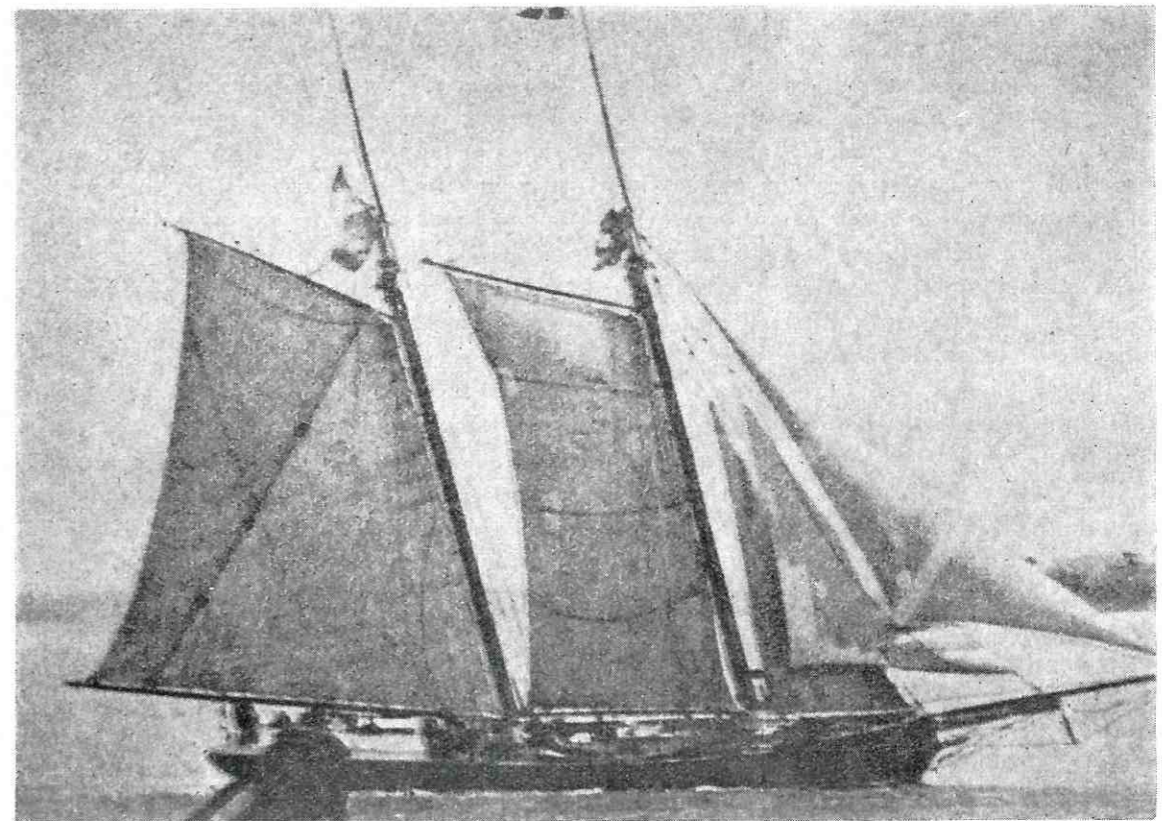


Firemastet skonnert »Ruth« af Svendborg.
Maleri af A. Laursen

at vise rigtigheden af min påstand. Min bror, som er bosiddende i Argentina, var i året 1909 runner, det kaldes også clerk eller agent, for en skibshandler i Buenos Aires, det var min brors job at skaffe kunder. En dag kom han om bord i en damper, som tilhørte det store engelske rederi »Cunard«, da han kom op på broen og gav kaptajnen sit kort, så denne skiftevis på min bror og på kortet, idet han pegede på min bror, sagde han til de andre runnere, som også havde givet kaptajnen deres kort, »denne mand skal have skibet« skulle altså have handelen. Da min bror senere blev alene med kaptajnen i dennes kammer, spurgte han min bror »kender De kaptajn Saltoft, som førte barken »Gerson««. »Ja, det er min far« svarede min bror. »Deres far« udbrød kaptajnen, »unge mand, hvis jeg nu gav Dem alle de tærsk tilbage, som Deres far har givet mig, så ville De ikke være i stand til at forlade skibet her. Men hils Deres far og sig ham tak, thi uden de tærsk ville jeg aldrig være kommet igennem alt det, jeg skulle igennem for at nå frem til at blive fører af en »Cunard« liner.«

Det blev nu ikke min bror, men kaptajnen selv som fortalte min far historien, og det er ingen »skipperhistorie«. Kaptajnen var altså dansk og hed Kalhauge. Det var et lille sidespring. Nu gik det raskt syd og vestover. For hver dag blev vejret

bedre. Vandet, som kom på dækket, var helt lunt, og en skønne dag fik vi den velsignede NØ-passat, det er en stød ret moderat og lun vind. Dens område er fra nogle få grader nord for Ækvator og til nogle og tyve grader nord for. Så længe et skib befinder sig i det område, så går det med røjler i top og læsejl sat, læsejl er sejl, som ved hjælp af læsejlspir kan sættes i forlængelse af råsejlene. (Røjlen er det øverste råsejl), det er sømandens paradys. Om bord i vor lille brig gik dagene med at pynte op overalt, småskader på rigningen blev udbedret, alt blev vasket, skuret og malet. Dækket skuret og halvdækket (det ophøjede dæk agter) blev skuret med mursten. Halvdækket var skipperens, og styrmændenes domæne, og der kom folkene ikke, uden de havde arbejde der, og så endda uden træsko, hvis sådanne i det hele taget var tilladt, det var de meget ofte ikke, i alt fald var det forbudt at gå til vejrs med træsko i mange skibe, fordi de kunne tabes og ramme en mand i hovedet. Af samme grund var det helligbrøde at gå til vejrs med et mergelspir uden at have det i et bånd om halsen. Jeg har talt om halvdækket, hvor folkene ikke tog ophold, ja, vi kom end ikke agten for stormasten. Et mergelspir er et værktøj forarbejdet af jern eller stål, som bruges under skibmandsarbejde, splejsning m. m. ikke rart at få i hovedet. I de gamle sejlskibe var en



Skonnert »Vigilant«, tidligere piratskib, var postskib mellem St. Thomas og St. Croix. Postdamperen anløb kun St. Thomas i de dage. Billedet er taget 1902.

uendelighed af skikke som aldrig blev brudt. Hvorledes de var opstået ved ingen, de var uskrevne og gik os i blodet, men med sejskibenes forsvinden forsvandt også de gamle skikke. At skure dæk med mursten, det foregik således: vi lå på knæ på dækket, så kom der soda og sand og vand på, så en mursten mellem hænderne, og så gik det frem og tilbage med stenen, det var ikke det arbejde vi holdt mest af, det gav jo ømme knæ og værk i alle lemmer, og den grødede masse, som sand, opskuret træ og skidt blev til, var jo ikke rart at ligge i. Vi lavede nok nogle skamler af en stump træ og sejldug, men de blev hurtigt så defekte, at de slet ikke tjente formålet, nemlig at vi lå tørt. At skure dæk med sten kaldtes at »holystone«, det synes jo nok en underlig betegnelse, men det har nu sin gode forklaring. En gang for mange, mange år siden, da en engelsk fregat havde været i kamp og lidt svære tab, kunne blodpletter på dækket ikke skures af med kost og sand, da fandt man på at forsøge med mursten, og da skibet kom til ankers udfør en af de små havne i den Engelske Kanal, blev der sendt folk i land for at finde mursten. De fandt en kirke ruin, hvorfra de tog stenene, deraf »holy stone« hellige sten. Da søfolk i fortiden havde svært ved at løbe fra traditionerne så blev metoden anvendt, i alt fald til efter århundredskiftet. Jeg har da holystoned i alle de skibe, jeg har været i indtil 1906. Nu er der vel næppe en matros, som kender noget til holystone, heldigvis vil han vel sige. For fuldstændighedens skyld skal jeg tilføje, det var mest i fugtigt og mindre godt vejr vi holystoned, og sjældent i fint passatvejr. Over den sky af sejldug som hjalp vor lille brig igennem det blånende hav med 5-6 miles fart hvælvede sig en passathimmel, som man skal være en digter for at beskrive. Mærkeligt nok, men passaten husker sømanden langt bedre end sejladens i barskere egne. Efter en meget lang rejse ankrede vi en søndag i begyndelsen af marts måned 1902 i havnen ved Christianssted på St. Croix. Havnen kaldes også »Basin« på grund af den naturlige havns form. Da vi selv lossede, tog det sin tid at blive udlosset. Godset blev hevet op ved hjælp af håndspil, vi var 4 mand i spillet, 2 mand i lastrummet, den ene af dem var 2den styrmand. 1ste styrmand var lugemand, det vil sige han stod ved lugen og tog imod slinget, når det kom op, sørgede for at det blev svunget ud over skibssiden til prammen, som lå der, hvor så negrene tog imod. En 1ste styrmand tog den gang sin tørn ved arbejdet, men havde det privilegium at måtte ryge sin pipe samtidig, det måtte vi andre ikke. Da vi var udlosset, var der ingen last at få, vi lå derfor lang tid ved St. Croix. Naturligvis kom vi i land, men aldrig

uden tilladelse. Da vi lå til ankers, skulle vi roes både i land og om bord. Det var jo en af drengene, som havde jolletørn, sidste båd gik ind kl. 22, men så havde drengen også været i arbejde fra kl. 4 eller 6 morgen, og skulle han ikke begynde kl. 4 den pågældende morgen, skulle han meget ofte have 1 eller 1½ times ankervagt i nattens løb. Lidt ekstra frihed blev nu tilstået os to drenge, Gerhard og mig.

Min far havde fra sin tid i Vestindien en god ven, mr. Ford, han var Melchior's agent i Frederiksted også kaldet Westend, beliggende på øens vestside. Mr. Ford inviterede mig til at besøge ham et par dage, det fik jeg også lov til. For at komme til Frederiksted fik jeg også lov at køre med mr. Wulff, det var rederiets agent i Christiansted. Det var en køretur med hest og vogn tværs over øen. Medens jeg var hos mr. Ford, tog han mig med ud at køre. Vi besøgte sukkerplantager og andre plantager. Mr. Ford var den mand, som gav mig det første indtryk af, hvorledes den hvide mand den gang så på negren. En dag vi skulle ud at køre, og en neger havde lagt seletøjet på hesten og spændt for, undersøgte mr. Ford alting meget nøje inden han satte sig op i vognen, især prøvede han buggjorden, om den var rigtig spændt, jeg ser ham endnu forsøge at få sin flade hånd ind mellem hestens bug og gjorden; idet han så på mig sagde han, sådan skal du altid gøre, når en neger har gjort noget for dig, se om det er rigtigt gjort, men det var altså i 1902. En anden gang var Gerhard og jeg på besøg på en plantage, jeg husker en lille negerdreng, som stod for enden af bordet, hvor vi spiste, og med en stor palmegren viftede han kølighed og insekter væk. Det var jo noget helt andet end at springe for letmatroserne når vi skaffede om bord. Jeg husker også at kokken blev skældt ud, fordi han havde kogt rigtige kartofler, det havde jo været meningen vi to drenge skulle smage de tropiske produkter, men det vidste kokken ikke. Han var vant til, når der kom gæster, skulle det være fint med rigtige kartofler. Men vi fik nu både jams og søde kartofler om bord, så det var slet ikke ukendt for os, men det vidste plantageeieren ikke, så begge tog de fejl, men det var kokken det gik ud over. På St. Croix fik jeg min første rigtige tatovering. Jeg havde jo nok, mens jeg var på sejlløftet forsøgt på egen hånd, men det var kun blevet til nogle klatter, det jeg nu blev prydet med var en palme på højre underarm udført af en vestindisk soldat kaldet Sapse-Hans. Det var nu ikke altid landgangsturene forløb som plantagebesøgene. En aften var jeg sammen med nogle andre fra »Clara« på besøg hos smeden, det var en tidligere soldat, som var blevet på øen og

slået sig ned som smed, han boede i et lille hus sammen med koner og børn, jeg tror lige mange af hver, alle mere eller mindre sorte. Der kom rom i glassene, meget rom, som den gang ingen luksus var, det kostede for en hel flaske 25 cent af bedste sort, den såkaldte pyt-rom var langt billigere. Humøret blev højt, og på vej om bord gav vi os til at synge, en negerbetjent forlangte vi skulle tie stille, ham ville vi jo ikke rette os efter, men resultatet blev, at vi dagen efter fik en tilsigelse om at møde i retten, der forsvarede vi os med, at vi jo bare havde sunget lidt, men dommeren spurgte os, om vi mente vi på St. Croix kunne opføre os som hjemme i en provinsby. Det kunne vi ikke, sagde han, og vi blev hver idømt en bøde på fem dollar.

Efter nogen tids forløb fik vi ordre til at tage ballast, som bestod af sand, og gå ud til nogle småøer ved kysten af Columbia, en af øerne hed Anaziqununa, vi skulle der laste kokosnødder løse i lasten. På vejen gik vi ind til Cartegena, hvor vi fik en toldofficer om bord. Han skulle med for at passe på vi ikke solgte våben og spirituøse drikke til øernes befolkning, som var indianere. På en anden plads, som hed Puerto Bello, fik vi en lods med, han skulle udpege de forskellige øer, hvor vi skulle ankre, han var en gammel mand og nærmest neger. Vor tolder kom om bord i fuld gallauniform og så meget respektindgydende ud, men var iøvrigt skikkeligheden selv. Han tilbragte tiden, når han da ikke spiste, i en liggestol iført en uldrøje og benklæder. Lastningen af nødderne foregik ved at indianerne kom med deres kano lastet med 30-40 nødder, de blev så langet op til lønningen i små kurve, hvor 1ste styrmand og en af os tog imod, de tog en nød i hver hånd og slog dem mod hinanden, man kunne på den måde høre sig til, at nødderne ikke var revnede. Det skulle være hele nødder, som blev leveret, de blev så lagt i en anden kurv og styrtet ud i lastrummet, hvor vi som var i lasten lempede nødderne ud i rummet. Jeg gad vide om man stadig laster nødder på den måde.

En dag vi var på vej fra en ø til en anden, var lodsens lidt i tvivl om, hvor øen var. Da en kano kom langs siden og indianeren tilbød at hjælpe lodsens, blev tilbuddet modtaget, kanoen kom på slæb og manden kom om bord. Da han havde været om bord et par timer eller tre, så blev det stille og briggen drev efterhånden mod grundt vand. Så man over siden, var det tydeligt at se havbunden komme nærmere, blev det sådan ved ville skibet komme på grund, det kunne indianeren også se. Da han ikke havde lyst til at være med til det, sprang han over bord, fik fat i sin kano, kappede slæbelinen og padlede skyndsomst mod land. Kaptajn Bartram truede

ad den flygtende og råbte oversat til dansk: »Du søn af en tæve, du forlader mig i en køn redelighed«, men indianeren padlede bare videre mod land. Til alt held kom der lidt vind så briggen fik lidt fart og kunne styre og kom ud på dybere vand. Negerlodsens så bare til under hele episoden, men øen hvorved vi skulle ankre, fandt han omsider.

Blandt øens beboere var flere albinoer, folk med helt hvid hud, hvidt hår og rødlige øjne, de var ligesom den øvrige befolkning små, usselt klædte og fattige mennesker, mine forestillinger om indianere med ørnenæse, fjerkrone osv. blev, som så meget andet, til illusioner, nå, det var jo heller ikke præriens frie folk jeg så.

En dag vi lå ved en af øerne, kom en robåd langs siden, fra hvilken, så vidt jeg husker, 8 stærkt bevæbnede, skummelt udseende fyre tumlede om bord i »Clara«, de fortalte, der var udbrudt revolution i Columbia, og da vor tolder tilhørte det parti, fra hvilket magten skulle tages, forlangte de ham udleveret, jeg tænker han skulle bruges som gidsel. Den stakkels mand lå på knæ i sit kammer og bad til sine helgener. Vor skipper bad også, men det var rebellerne om at rejse ad helvede til og lod det danske flag hejse, forklarede banditterne at de var på dansk grund, hvor de intet havde at gøre. Det forstod de og søgte at komme til forhandling. Det gik vor skipper ind på, han stod jo overfor bevæbnede banditter 1000 miles fra al civilisation. Resultatet blev nogle flasker rom og en halv tønne salt kød til banditterne og tolderen til os. Han var lykkelig og gav da pokker i, at det netop var rommen, som han skulle passe på ikke kom i land, der havde frelst ham. Naturligvis kom såvel kød som rom på en eller anden regning, jeg tænker endda til søpris. Mange af den tids skippere var foruden at være dygtige søfolk tillige dygtige handelsfolk.

Da vi var fuldt lastet satte vi en dag sejl for New York. Da jeg fra den rejse ikke husker nogle særlige begivenheder, har der vel ingen været. I New York gik det som lyn og torden at få losset nødderne, de blev fyldt i store net og hevet op ved hjælp af en kran. Vi var jo nu i »Guds eget land«, som de for hvem det gik godt i Amerika, siger. I New York havde jeg da den oplevelse at fare vild i byen, en aften jeg havde besøgt noget familie, de boede iøvrigt på Hamilton Square, jeg kom med en forkert sporvogn, som kørte mig pokker i vold den gale vej. Da jeg ingen penge havde, måtte jeg gå og forsøge at spørge mig vej frem. Jeg talte engelsk som negrene i Vestindien talte det, og det forstod man godt nok i New York.

Jeg husker en italiensk frugthandler, som var ved at lukke sin butik, han fulgte mig en hel husblok,

og gav mig en god forklaring om resten af vejen. Men ingen fandt på at forære mig 10 cent til en sporvogn, men jeg bad nu heller ingen om det, og langt ud på natten kom jeg da også om bord.

Da vi var udlosset, fik vi en last bestemt til en lille plads på San Domingo, som hed Romana, det var »case oil« petroleum i blikdunke, firkantede dunke som rummede vel en halv snes liter. De tomme dunke flød den gang over hele verden og anvendtes til alt muligt. Dunkene var emballeret i trækasser, 2 dunke i hver, som en mand let kunne bære. I Romana havde jeg en pudsig oplevelse, som siger en hel del om livets tilfældigheder. En gammel negerkone, som jeg kom i snak med, fandt ud af, at jeg havde været på St. Croix, hun fortalte da, at hun var født der, og som helt ung havde tjent som barnepige på en plantage, som hed »La grange« eller »Mont Stuart«, hvilken blev jeg ikke klar over, men da min far i 1876 i Frederikssted var bleven gift med en datter af ejeren af de nævnte plantager, blev jeg interesseret og spurgte hende ud, og vi kom til det resultat, at den lille pige hun havde passet kunne være den min far var bleven gift med. Da hun forstod det, slog hun sig på lårene, idet hun gang på gang bøjede sig forover og udbrød, oh, God, oh, God, som kun en neger kan gøre det, for at vise sin glæde og overraskelse, men da jeg fortalte, at den lille pige nu var død, slog hun fra glæde til sorg på en måde, som også kun en neger kan gøre det. Om det hele har noget på sig ved jeg egentlig ikke, men navne og tidspunkter passer godt nok, dog kunne hun ikke huske, at plantageejers navn var Fontayn. På San Domingo foretog vi, ja jeg vil næsten kalde det skovture, det kom således: Vi skulle have vor ferskvandstank fyldt op. Da det ikke kunne foregå på den måde, at en slange blev skruet på en vandledning, fordi der ingen var, måtte vi selv hente vandet ved et vandfald, som fandtes et godt stykke vej op ad en flod. Storbåden blev så tømt for alt inventar og taget på slæb af en mindre båd, som blev roet af 2 mand. Vi roede så op mod floden, som på begge sider var begrænset af tæt jungle. Under roturen så vi ingen af junglens dyr udover enkelte alligatorer, som lå ved bredden. Hvor lang tid roturen tog, husker jeg ikke, men det var måske 2-3 timer inden vi nåede vandfaldet. Når vi kom dertil, havde det jo været lettest at lægge båden ind under faldet, men det lod sig ikke gøre, fordi der neden for faldet var fuldt af sten. Båden blev så lagt et stykke fra, og vi fyldte så ved hjælp af pøse, som blev tømt ud i båden. Når man betænker, at det, når vi kom langs siden af »Clara« foregik på samme måde med pøse, som blev langet op fra båden og tømt på tanken, så forstår man,

at det tog os mere end en dag at fylde vand. Men hvor havde vi dog dejlig god tid til alting den gang. Skipperen ville gerne gå på jagt, så da han hørte om alligatorerne vi havde set, så tog han en dag os to drenge med i jollen for at gå på alligatorjagt. Vi roede op ad floden, men på hele turen så vi den dag ingen alligatorer. Vi roede ganske langsomt spejdende til alle sider, men intet levende var at se udover en ørn, som fløj lavt over floden. Skipperen sigtede, skød og ramte, men fuglen faldt ned inde i junglen, og dér turde skipperen ikke sende os ind, så fuglen gik tabt. Helt op til vandfaldet nåede vi ikke, men vendte om på halvvejen. Mens vi nu på tilbageturen roede og holdt godt udkig til begge sider, kom der ud fra junglen en alligator, lydløst gled den i vandet og satte kurs mod den modsatte bred, der var ikke meget at se af den, kun dens hoved sås som et mørkt punkt på vandoverfladen. Den svømmede med ret ringe fart, vi holdt straks på åreerne, så båden kom til at ligge stille. Det var ikke nogen stor skive skipperen havde at sigte efter, men han var en god skytte, så bang, der faldt skuddet. Vi roede rask hen til dyret, som var trillet om på siden, det var ramt lige mellem øjnene, men var ikke helt dødt. Vi fik nu en ende toværk om halepartiet og fik fyren op i båden. Det var ikke noget stort eksemplar, vel noget nær et par meter. Mens den lå i båden smækkede den faretrunde med kæberne, men da vi kom langs siden af »Clara«, havde den smækket for sidste gang. En 2den styrmand kunne den gang så at sige alt, så han flåede bæstet på den rigtige måde, så bæstet kunne udstoppes, hvortil blev brugt »værk« også kaldet tjærejute. Fedtet blev lavet til mastefedt, det er nu ikke den helt rigtige benævnelse, fordi det er stængerne, spirene oven over den egentlige undermast, som bliver smurt eller fedtet, i alt fald i alle råsejlere. I skibe, hvis master ingen rær har (slettoppere), fedter man selve masten for at gaffelen på gaffelsejlet lettere kan glide når man hejser eller firer sejlet. Det er meget sjældent man anvender alligatorfedt. Der var nu en anden ting, som 2den styrmand ikke slap så godt fra, det var at slagte en gris. Fra København havde vi en lille gris med, den blev fodret med alle slags levninger, adskillige liter sødsuppe, ærte- og bønnesuppe har jeg hældt i dens trug.

Den voksede og blev en vældig krabat; en dag skulle den så slagtes. Det var ikke nemt at få den på slagtebænken, som bestod af 2 omvendte baljer med et brædt lagt over. Da grisen endelig var lagt på bænken og 2den styrmand skulle sætte kniven i den, slap den fra os, og skrigende løb den rundt på dækket og styrmanden efter den med en stor ham-

mer, en såkaldt mukkert, som han forsøgte at ramme grisen med. Efter adskillige slag blev grisen så bedøvet, at den faldt så meget til ro, at vi fik den på bænken og slagtet på behørig måde. Det var mit job at holde pøsen under blodstrålen og samtidig røre kraftigt rundt i blodet for at forhindre det i at koagulere, men hvor var jeg ked af det for grisens skyld, vi var jo næsten blevet venner.

Fra Romana fik vi igen ballast til en plads, Aquin, beliggende på øen Haiti, der skulle vi laste farvetræ, træ som anvendes i farveindustrien, en last bestemt til Stamford, en lille plads i staten Connecticut i Nordamerika. Træet som var skåret i stykker 1 a 2 favne 2-4 meter kom ud i pramme, hvorfra negrene langede det til lønningen, hvor vi så selv tog imod og stuede det i lastrummet. Da det var kroget og forvredent, var det vanskeligt at stuve. En mængde zantipider (tusindben) så store at de mindst havde 2000 ben, samt skorpioner fulgte med. Førstnævnte var ganske skikkelige, men skorpionerne kunne finde på at bide. Nu findes der en mængde forskellige arter skorpioner, i Mexico, hvor de er en sand landeplage, er de fleste arter meget giftige, men de arter jeg var ude for på Haiti kan ikke have været giftige, for det skete nogle gange at en af os blev bidt, men så hældte styrmanden en vædske på såret. Vædsken havde han fået af negrene, det har nok været en slags plante-saft, det sved lidt, men ellers skete der intet. Når træet blev vådt udviklede det en blå farve, og det som lå i bunden af prammen, hvor der altid var vand, var pjaskvådt, og farven som udvikledes, satte sig på hud og klæder og alt det hvidmalede, vaskes af kunne det ikke, det skulle sliedes af, og i lange tider skurede vi det hvidmalede med sand og sejldugslapper, det var en højst ubehagelig last.

Ved at tale om skorpioner kommer jeg til at tænke på en lille historie fra Congo. En mand blev der bidt af en skorpion, men i det tilfælde var det nu skorpionen der døde, mon det var af spritforgiftning, men i Congo kunne nu alting ske.

På rejsen fra Haiti til Stamford fik vi meget ofte springere for boven. Springere, det er marsvin eller delfiner, engelskmanden kalder dem porpoise eller guinea pig, tyskerne kalder dem swinfish, kært barn har mange navne. Springerne boltrer sig omkring skibets bov og følger det i lange tider. Skal de fanges, må de harpuneres, det foregår således: Nede på forgrejterne (det er de stag som fører fra bov-spryd og klyverbom ind til skibets stævn) bliver rigget en platform, som består af en plankestump eller et brædt, der står så manden, som skal harpunere. Det var i dette tilfælde 2den styrmand.

Under ham boltrer springerne sig i bovvandet,

når så en af dem er lige under, hvor manden står, støder han harpunen efter dyret, selvfølgelig rammer han ikke hver gang, det afhænger jo meget af held og dygtighed, men som han sagde den gamle shanghaiods, mærkeligt nok, den dygtigste er nu som oftest også den heldigste. Da vor styrmand var såvel det første som det sidste i alle måder, så fik han bid efter et par kast, og vi som stod på bakken (det ophøjede dæk forude) med harpunlinen halede til, og da harpunens modhage havde godt fat (det kan ske at den slipper) så fik vi fyren heldigt om bord. Hvorledes den blev aflivet, kan jeg ikke huske, og for ikke at fortælle noget jeg ikke kan stå inde for, springer jeg det over. Men den skulle flåes og spækket fjernes. Dyret blev hængt op ved halen, et vandret snit igennem spækket blev lagt ved hale-rodten, derefter lodrette snit i hele dyrets længde, 2den styrmand, selvfølgelig var det også ham, som foretog flænsningen, kunne så ved hjælp af kniven hale spækket af i strimler. Kødet er rødt, men meget mørkere end oksekød, men en springerbøf er en delikatesse for en sømand, som måske i måneder kun har spist saltede sager.

Efter vi i Stamford var bleven af med det forbi-strede farvetræ, så skurede og skrubbete vi, jeg havde nær sagt nat og dag, og afsejlede til New York. Der købte rederiet en last stykgods, en last vi selv stuede. Det var så meningen den skulle sælges på St. Croix, det var Christiansted vi var bestemt for. Medens vi lå i New York rømte ungmanden Emil og stewarden, sidstnævnte blev erstattet med Gerhard, som under fru Bartrams ledelse forestod kokkeriet, hvilket han iøvrigt slap udmærket godt fra. Emil blev erstattet med en dansk letmatros, som hed Christian, der uagtet han var påmønsteret i Amerika slet ikke var nogen yankeesailor, han gjorde vrøvl over alt og bandede, på engelsk altså, over den mindste smule, som ikke passede ham, og han var ikke populær om bord. Noget særligt fra den rejse husker jeg ikke, og udover at vi straks efter at være kommet til søs, fik så hård kuling at »Clara« med hver en trevl af sejldug sat løb sine 12 knob for en fair vind. Medens vi lå i Christiansted, så skete det en aften, at uviljen mod Christian slog ud i lys lue, og et slagsmål mellem ham og Oluf opstod, de var selvsagt begge to påvirkede af rom, det begyndte med at de tog livtag og forsøgte at klemme luften ud af hinanden. Så hvilede de lidt, drak og diskuterede hvem af dem, der var den stærkeste på ægte fuldemandsvis, så prøvede de lidt kræfter igen, sådan fortsatte de, indtil de endelig trillede rundt på dørken. Det var i lukafet det foregik, der lå de så og prøvede på at kvæle hinanden, det kunne være endt med mord,

der var kun dem og mig i lukafet, og jeg skulle nok holde mig klar af dem, men til alt held kom Iste styrmand til, han havde nu hørt længe nok på dem, sagde han og fik dem skilt ad, jeg ser ham endnu for mig tage Oluf i skjortebrystet og stemme ham op mod skottet (væggen), idet han med sin brøsig røst sagde Oluf, Oluf, og forsøgte ved lyden af den kendte stemme at bringe Oluf til besindelse, det lykkedes også; som Oluf stod der klemt op til skottet, kom der et udtryk i hans ansigt, som vågnede han af en døs, og han faldt sammen som en klud. Vi fik så Oluf lempet ind i hans køje, jeg siger vi, ja nu jeg ikke længere var alene med de stridende, var jeg jo blevet mere modig. Christian var imidlertid faldet i søvn, vi lod ham ligge på dørken, hvor han lå.

Styrmanden og Oluf var jo begge fra Dragør og havde kendt hinanden fra Oluf var en lille dreng. Jeg tror det havde en psykologisk virkning, at det netop var styrmanden stemme, Oluf hørte, havde det været til eks. en negerbetjent, som var kommet, var udfaldet måske blevet skæbnesvangert. Efter den historie ville Christian mønstre af, hvilket han også blev. Men livet til søs var ikke ens to dage i træk, den ene dag råhed og slagsmål, den næste dag på skovtur for at fange en bortfløjet kanarieflugt.

Det gik til på denne måde. En dag fløj fru Bartrams kanarieflugt ud af sit bur, og efter hendes forklaring, havde den sat kurs mod den lille ø kaldet »the Kee«, som lå midt i det store bassin, som dannede den naturlige havn, fruente mente bestemt at fuglen var på øen, hun overtog så madlavningen, og kokken altså Gerhard og jeg blev sendt over på øen medbringende fuglens bur, når vi så stillede buret et eller andet sted, og fuglen så buret, ville den flyve hjem sagde hun. Vi tilbragte en herlig eftermiddag på øen, men fuglen fik vi ikke. Jeg har tidligere sagt, at det at blive betragtet som en rigtig yankee-sailor var den højeste udmærkelse en 16-årig skibsdreng dengang kunne få. En dag var vi inde med »giggen« for at hente skipperen og mr. Ford, som jeg tidligere har fortalt om, at jeg besøgte; idet mr. Ford trådte ned i båden, så han på mig og sagde henvendt til skipperen, det kan nok være, du har fået en rigtig yankee-sailor ud af ham der, Bartram. Hjertet svulmede i mig, nå, så galt var det måske ikke, men stolt var jeg, mr. Ford satte jeg megen pris på og hans anerkendelse var jo dobbelt.

En »gig« er en båd, som udelukkende benyttes af skipperen og hans gæster. Det var ikke i alle skibe, det gik lige fornemt til, det kom an på så meget, men givet er det, at rederiets anseelse spillede en mægtig rolle, og de gamle »vestfarere«, hvor-

til Melchior's skibe hørte, var meget ansete, og uagtet »Clara« vel kun var en rest af den stolte vestfarerflåde, så holdt kapt. Bartram på værdigheden. Hans gig var en norsk »jægte«, en smuk, slankt bygget båd, udenbords blankskrabet og lakeret og under vandlinien, rødmalet, indenbords lysegrå og toften (sædet) agter var forsynet med hynder. Årebladene var ligeledes lysegrå, og åregaflerne var af messing. Yoket var smukt udskåret og yoklinerne var omstyret med sejldug og skuret blændende hvide, i den ene tamp (ende) et stjerneknob og den anden taklet med plætning. Et yok er et faconskåret stykke træ, kunne også være af messing, det var ca. 15–16 tommer langt og 5–6 tommer bredt, på midten en tværgående udskæring og i hver ende var boret et hul. Yoket blev ved den tværgående udskæring anbragt øverst på roret i stedet for en rorpind, linerne blev ført igennem hullerne i yokets ender, og blev stoppet af knobene. Manden som styrede sad så imellem linerne og holdt en line i hver hånd og kunne så ved at trække i linerne dreje roret. Fordelelen ved at bruge et yok er den, at manden som styrer, kan sidde midt i båden, det kan han ikke når der skal være plads til en rorpind. Giggen blev som regel roet af 2 mand, og det var os to drenge, som var gigroere, og når vi roede, så skulle såvel skjorten som de hvide sejldugsbukser helst være helt rene. Når vi kom roende og rigtig »skivede« åren (vendte åren fladt, når vi efter et årtag tog åren op af vandet) og smed vandet agterefter i et skumsprøjt, så kunne det godt se ud som om, vi var orlogsgæster. Selv om man til koffardis ikke satte orlogsfolk så meget højt, ville man på områder, hvor det kunne se flot ud, efterligne dem. I mange koffardiskibe brugte man da også, når skibet lå til ankers, ligesom i orlogsskibe at have en falderebs-trappe på hver side. Trappen i bagbords side var køkkentrappen, og den i styrbordside var hovedtrappen, hvem der skulle benytte hvilken, det havde man på fornemmelsen, dog vidner en lille historie om, at der kunne ske fejltagelser.

En dag gik en fransk orlogsmand til ankers på redden ved en af salpeterpladserne på Chiles kyst, hvor der lå flere store sejlskibe og lastede salpeter, blandt dem en franskmand. Skipperen herfra ville nu aflægge en høflighedsvisit om bord i orlogsmanden, satte fire mand i giggen og lod sig ro over til orlogsmanden, hvor den lagde til ved styrbords faldereb. Da han kom om bord bebrejdede chefen den formastelige koffardimand, at han var gået til styrbords faldereb, men skipperen lod sig nu ikke sådan uden videre diktere, hvorledes han skulle opføre sig. Vel var der forskel på ham og chefen, hvilket han udtrykte: »De hr. kommandør kæmper for

æren, jeg derimod kæmper for penge, begge kæmper vi for det vi mangler,« og så forlod han skibet. Om han da benyttede styrbords faldereb melder historien ikke noget om.

Men det var jo »Clara« vi skulle tilbage til. Efter vi var udlosset i Christiansted, gik vi om til Frederikssted, hvor vi fik en last rom i store fade, og juleaftensdag 1902 lettede vi og satte sejl bestemt til København.

I Frederikssted fik vi nogle havskildpadder, jeg husker ikke om det var 2 eller 4, det kan såmænd godt have været 5, de skulle leveres levende til et hotel i København; da vi ikke kunne have dem gående i et akvarium, blev de lagt i sejlkøjen, et rum hvor sejl opbevaredes. Der skulle kunne holdes liv i dem, hvis de blev lagt på ryggen med våde klude under nakken. Det var mit job at passe dem, flere gange om dagen skiftede jeg kludene, og af og til stak jeg et grønt blad i gabet på dem, når de gad åbne det, men fodringen var af mindre betydning blot kludene altid var våde, var det godt. Når jeg skiftede klude, skulle jeg passe på ikke at få hånden imellem skjuld og luffe eller pote, hvad nu et skildpaddeben kaldes; gjorde man det, klemte de til, og hånden kunne blive slemt tilredt. Jeg prøvede med en pind, og den blev knust. Men dyrene kom levende til København. I stedet for Christian fik vi en ung neger om bord, Charlie hed han, sømand var han ikke, men en flink og villig fyr, som hurtigt lærte en hel del, men en ting lærte Charlie nu aldrig: at ligge i en langskibs køje, det skal nemlig også læres, man ligger på siden og stemmer ryggen mod skottet og knæene mod køjekanten, gør man ikke det, ruller man ustandselig, når skibet slingrer meget. Det kunne Charlie ikke finde ud af; men fik fat i nogle stykker favnebrænde, som han stivede sig af med, aldrig før havde vi set den metode anvendt, og vi morede os godt over ham. Rejsen gik godt og hurtigt og den Engelske Kanal nåede vi efter et par og tyve dages forløb, at det tog den tid tænker jeg mig til efter det der kort efter skete. En skibsdreng fulgte jo ikke sådan med i bestikket, regnskab med kurser og distancer, men nogen tid efter fik vi tåge, og lå for små sejl og luskede os frem, da en engelsk fisker dukkede frem af tågen, en af messing eller blik forarbejdet tragt, som benyttes til at råbe i, »where are we« hvor er vi, råbte han, »fifteen miles of the Start-Point« ti miles fra Start-Point svarede fiskeren, han har også nok angivet retningen omtrent, men det husker jeg ikke, men det er jo også nu 64 år siden, men ikke desto mindre ser jeg det hele for mig, som var det sket igår, sæt røjl og bramsejl styrmand varskoede skip-

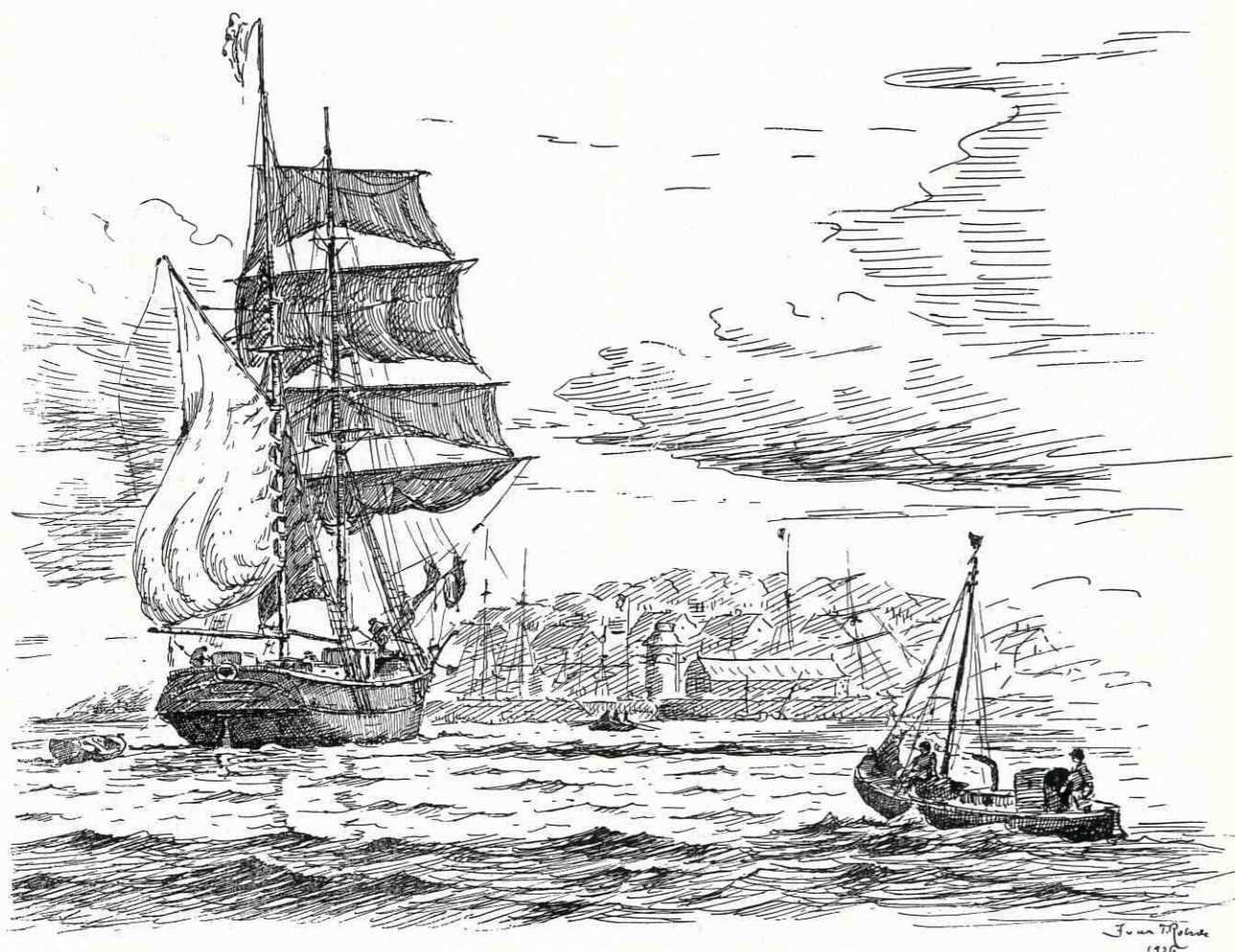
peren. Nu han vidste, hvor vi var, behøvede vi jo ikke at luske os afsted. At få sin plads bestemt ved at spørge, var den gang ikke ualmindeligt når et skib i længere tid ikke havde haft lejlighed til observationer, og man så mødte en damper eller som i vort tilfælde en fisker, som lige havde forladt havn og kunne formodes at have en bedre pladsbestemmelse end en selv.

Det var især længdegraden der kunne være tvivl om. Når til eks. et sejlskib havde været lang tid i søen og forholdene for at foretage observationer havde været ugunstige, eller hvad ofte var tilfældet usikkerheden med kronometrets visning, i sådanne tilfælde var man glad for at få en damper i sigte. Man styrede om muligt ned mod den og højeste signalerne (flagsignaler), hvad er længden. Om bord i damperen besvaredes så med flagsignaler eller, hvad var almindeligt, længden blev skrevet på en tavle og hængt uden på broklædet, det har jeg set såvel med »Clara« som med større sejlskibe. Tvivl om kronometret vil man spørge, et søur eller et kronometer er et ur, som går godt, det viser middelklokken i Greenwich i alt fald i alle skibe, som benytter den meridian som 0 meridian, der går igennem observatoriet i Greenwich, skal man så bestemme længden, findes ved observation middelklokken om bord samtidig med man iagttager søur og får at vide middelklokken i Greenwich. Forskellen mellem de to klokkeslet omsat til buemål, grader og minutter af en cirkelbue, er så den længdegrad skibet befinder sig på. Men da et søur er menneskeværk og derfor ufuldkomment, det vinder eller taber altid, og når et skib i månedsvis ikke har kunnet kontrollere, hvor lidt eller meget søuret har vundet eller tabt, så får navigatøren ikke et rigtigt klokkeslet i Greenwich og følgelig ikke den rigtige længde. Et minuts fejl i klokkeslettet kan give op til 15 sm fejl (1 sm er 1852 m) sådan er det ved ækvator, på vore bredder er det ca. det halve, men alt det er en saga blott, nu til dags kan man pr. radiosignal altid få at vide, hvad klokken er, og der er ingen mere som spørger om længden. Broklædet er malet sejldug udspændt om det gelænder som omslutter broen, kommandobroen som folk i land siger, det blev først indført i begyndelsen af firserne i forrige århundrede; før den tid stod navigatøren på en åben bro, nu om dage er broen et lukket opvarmet styrehus, hvilket iøvrigt er nødvendigt af hensyn til de moderne navigationsinstallationer, radar, decca, ekkolod osv. Nå, men vi er jo om bord i »Clara« på hjemrejse. Vi var ved de »opgående grunde« den 20. januar 1903, hvad de »opgående grunde« er, ved jeg ikke rigtig, jeg har aldrig hørt andre end kapt. Bartram og min far benytte beteg-

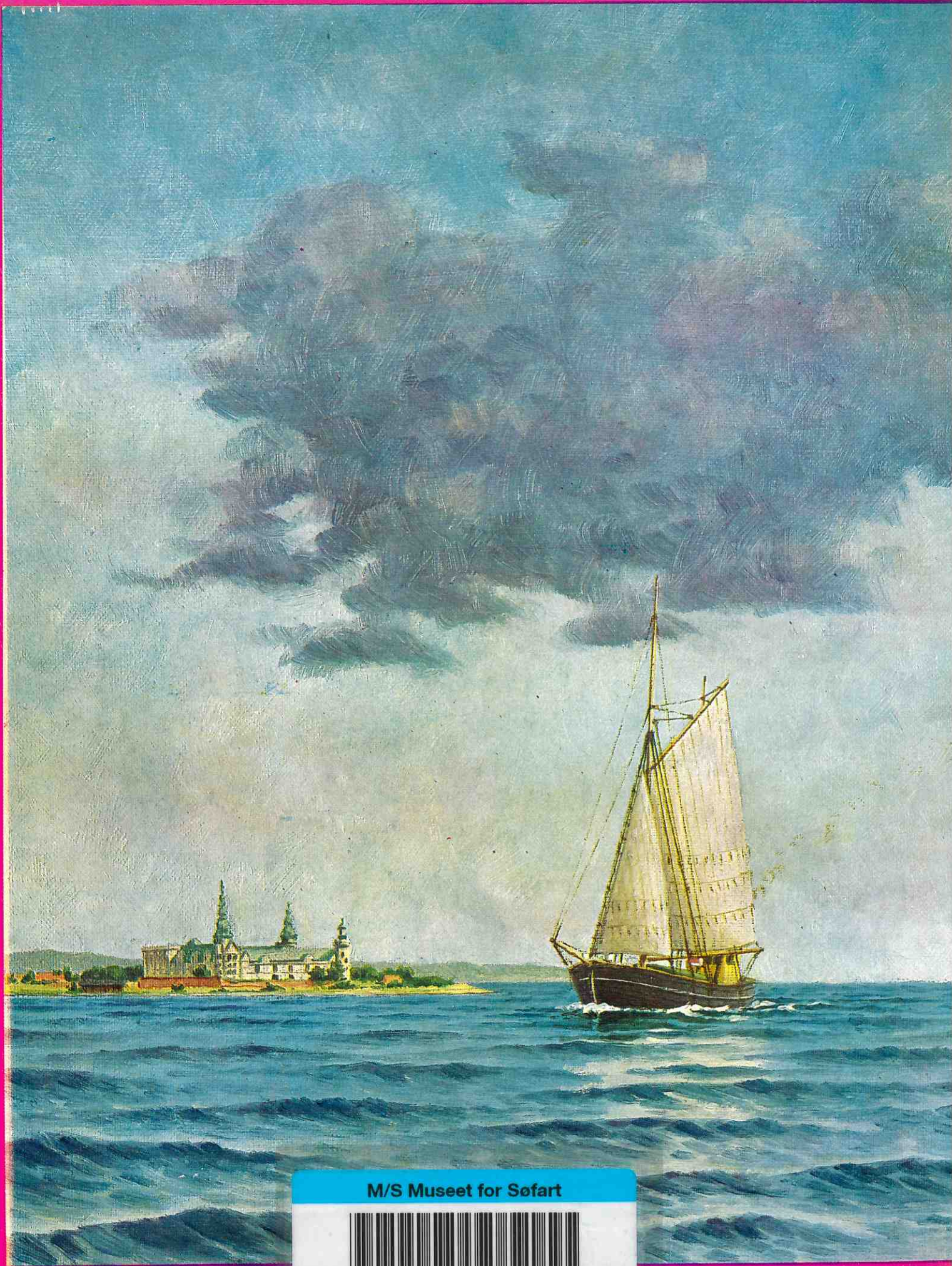
nelsen. Men jeg husker jeg stod til rors. Kapt. Bartram sagde til mig: »Nu kan du jo gå hjem og fortælle din far at jeg (sådan udtrykte de gamle skipper sig gerne i jeg-form) gjorde rejsen fra Frederiksted til de »opgående grunde« på 28 dage«. Men når jeg regner med, det var den 17. eller 18. januar vi talte med den engelske fisker, så kan det passe med, at de »opgående grunde« er grundene i Nordsøen, som man kommer til lidt efter at være ude af Kanalen. Da jeg efter min søfartsbog er mønstret af den 30. januar 1903, og det nok er foregået et par dage efter ankomsten, så må rejsen over Nordsøen gennem Kattegat være foregået i løbet af 7-8 dage, det bliver en 35-36 dage ialt, en hurtig rejse, ca. 100 dage ud, 35 dage hjem viser de omskiftelige forhold under hvilke gamle sejskibe sejlede.

En fin frostklar dag rundede vi Skagen. For en god vind, som holdt sig hele vejen gennem Kattegat og Sundet, gik det hjemover, jeg husker vi først gav vore undermærsejl op ud for bomløbet mellem Toldboden og Holmen, hvor så en slæbebåd tog sig af os til Asiatisk Plads. Da jeg var mønstret uden hyre, havde jeg jo ingen afregning, men så fik jeg at vide, de penge ca. 200 kr., som jeg havde taget op på rejsen, og som efter aftale skulle betales tilbage, var eftergivet mig, men det var så sandelig ingen gave, jeg havde gjort arbejde for de penge, men så var der mulkten på St. Croix, den kunne skipperen ikke sætte på regningen, sagde han, så det var jo bedstefar, jeg måtte fortælle, at jeg havde været på afveje. Hvad han sagde, husker jeg ikke, men pengene fik jeg. Det husker jeg.

I »Vikingen«s månedsnumre fortsættes med beretning om en jordomsejling med barkskibet »Danmark«, om rejser rundt Kap Horn, såvel mod øst som vest. Dagliglivet i et skib med en besætning af 10 forskellige nationer, og livet i vore, over hele vor klode så kendte skonnerter, skifter; der berettes om shantymen og shanties, om sømandens kår hos boardingsmateren i Boardingshusene om sømandsmissionerne. Møde med Hoboes og meget andet om sømandens kår for 70 år siden.



Skoleskibet »Lilla Dan« (Rederiet J. Lauritzen), Syendborgsund.
Maleri af F. Salling



M/S Museet for Søfart



4950313760