



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

FANØ SØMÆND

I STORM
OG STILLE



1. Samling

ved **N. M. Kromann**

FANØ=SØMÆND
I STORM OG STILLE

N. M. KROMANN

FANØ=SØMÆND I STORM OG STILLE

DERES OPLEVELSER PAA HAV OG I HAVN
FORTALTE AF DEM SELV

1. SAMLING

EGET FORLAG . ESBJERG 1936

Den grevelige Hjelmstjerne-Rosencroneske Stiftelse, der fortsat har støttet mit Forfatterskab med Pengebidrag, bringes herved min forbindtligste Tak, ligesaa Hr. Direktør Fr. Brinch, Emdrup, og Hr. Direktør, Dr. techn. H. J. Jerne, Wassenaar, Holland.

Livet om Bord i Sejlskibene formede sig helt forskelligt fra Livet og Arbejdet om Bord i Damp- og Motorskibe. I Sejlskibenes Tid var Skibene af Træ, men Sømanden var af Jern, nu da Skibene er af Jern, er Sømanden kun af Træ, siger de gamle Sejlskibsførere lidt haanligt om den nuværende Sømand. Nægtes kan det jo heller ikke, at til det slidsomme Arbejde, en Sejlskibsføring krævede, fordredes ikke alene Folk med Kræfter, Mod og Udholdenhed, men de maatte ogsaa have Konduite i langt højere Grad end Dampskibs-Sømanden, hvis Kræfter og Arbejde aflastes af Teknikkens Hjælpemidler. Tænk blot paa det uhyre Arbejde, der fordredes for med Haandkraft at hive Anker ind eller i stormfuldt Vejr at gaa til Tops og bjerge Sejl o. m. a. besværligt og livsfarligt Arbejde, der ikke kendes i et Dampskib.

Jeg har derfor ment, nu da Sejlskibene synger deres Svanesang, og mens der endnu er Sejlskibssømænd til fra den gamle Tid, at det kan være paa sin Plads at høre, hvad disse viljestærke og uforfærdede Mænd har oplevet paa Havet og paa fremmede Steder, tidt Ansigt til Ansigt med Døden.

De fleste af de efterfølgende Skildringer gengives som Vedkommende selv har nedskrevet dem, og der kan derfor ingen Tvivl være om Rigtigheden af det anførte. En Sømand er nemlig for beskeden til at overdrive, trods den ofte fremsatte Mening om det modsatte. Det anførte er saaledes ikke „Skipperhistorier“ i almindelig Forstand eller Forsøg paa „at spinde en Ende“.

N. M. Hermann

FANØ-DRENGE

Fanø-Drenge var i Øens store Sejlskibsperiode en Type for sig. Født paa et isoleret Sted — den nu nærliggende By, Esbjerg, eksisterede ikke eller var i mange Aar af mindre Størrelse end Nordby — omgivet paa alle Sider af Havet og ikke hørende Tale om andet, end hvad dér passerer, om det friske Liv om Bord i Skibene og al den Herlighed, der lokker i fremmede Lande, var det ikke underligt, om Drengens Lyst fra Barn af gik ud paa at pløje Havet, ja, denne Lyst har han ligefrem indsuget med Modermælken for ikke at sige, at den var medfødt. Han var uigenkaldelig fanget af Havets lokkende Toner, baade naar den sagte, stille Brise krusede dets Overflade og naar „det peb i Toldene“ ved, at det kom i Oprør med bruisende Bølgeslag mod det lille Land.

Saasnart den lille Purk har faaet Ben stærke nok til at bære hans buttede Krop, kan man være sikker paa, at han vralter ned til Havnen, hvor han vil finde de større Drenge manøvrerende i Baade eller klatrende omkring i Rigningen af Skibene, og den lille Purks største Lyst er nu at efterabe de større Drenges Manøvrer. Kan han se sit Snit dertil, vil han — helst alene — kravle op i en af de mange Baade, der ligger forankret i Havnen, og hvortil han mange Gange kun er naaet ved at vade saa langt ud, at Vandet gik betydeligt over de opsmøgede Benklæder, hvad dog ikke generede ham, han skal nok sørge for at faa Tøjet tørret. inden han vover sig hjem til Mor; lykkedes dette ikke, og han fik Skænd eller Prygl af Mor, tog han det som en Selvfølgelighed uden derfor at forbedre sig. Næste Dag var han nemlig igen ved Havnen og fik vaade Bukser i det dybe Vand. —

Er den lille Purk kommen vel op i Baaden, kan han i Timer more sig med, mens den ligger fortojjet, at øve sig i at vrikke, ro eller stage den rundt om Ankeret, og naar han selv mener ved disse Manøvrer at have erhvervet sig Fuldkommenhed i at bruge en Aare, vover han en Dag at hive Ankeret inden Bords for ligesom de store at vrikke Baaden frem og tilbage i Havnen,

og skønt denne Sejlads paa Grund af den til Tider værende ret stærke Strøm ikke er ufarlig, klarer han sig som Regel nogenlunde godt. Det kan jo ske, at Strømmen faar Overmagten over Baaden, og han driver bort med den og i sine Anstrengelser for at stoppe Strømmen plumper uden Bords; men saa er der raske Drengene nok i Nærheden med Baade, og de redder ham, men han kan da være sikker paa at faa en Overhaling for den Ulejlighed han derved har forvoldt dem, maaske en lille Lussing med Ordene: „Kan du saa passe bedre paa en anden Gang, din Bondetamp“! Bondetamp var et almindeligt Skældsord for den, der manøvrerede forkert i en Baad og det værste, som kunde siges om en vordende Sømand.

Enhver Drenge havde et Legetøjskib, en Model af Faderens Skib, som han, naar Tid og Lejlighed gaves, gik og sejlede med i Havnen, saa kunde det ske, naar en heldig Brise kom, at Skibet sejlede fra ham. Vilde han nu redde sit Skib, maatte det ske i en Fart ved at følge rask efter, derved kom han tidt til at „vade Bukserne over“, men hellere det end miste det kære Skib.

Naar Far om Efteraaret havde lagt sin Skonnert op for Vinsteren og kom hjem fra Sommerens Sejlads, havde han meget at fortælle om sine Oplevelser ude paa Havet og i fremmede Havne, og Sønnen var lutter Øre. Disse Fortællinger gjorde et mægtigt Indtryk paa hans Barnesind og øgede hans Lyst til at deltage i Sømandslivet ligesom Far, Bedstefar og hele den mandlige Slægt. Hans Attraa er foreløbig at blive forhyret med en af de hjemlige Lægtene eller Everter, der besørger Sejladsen i Sommertiden hjem til Øen med Hø, Brændsel og alle andre Fornødenheder eller ogsaa at faa Lov til at deltage i Fiskeriet til Havs. Vi finder da, at Fanø-Drengene allerede i 8—9 Aars Alderen deltager baade i Baadfarten og Fiskeriet, og i den Alder findes de optaget i Lægdslisterne fra Begyndelsen af forrige Aarhundrede; i 13 Aars Alderen bliver de „taget i Ed“, staar der i Lægdslisterne, og i Krigsaarene 1807—14, da Fanøs mandlige Befolkning var stærkt optaget med at befordre Levnedsmidler til det blokerede Norge, ser vi, at mange i 16—18 Aars Alderen har faaet kongelig Bevilling paa at føre eget Skib; det er ganske vist kun Everter og Lægter, der her kan være Tale om, men de har dog ført dem helt ned langs Slesvigs og Holstens Kyster og nord paa til Varde og Ringkjøbing.

For at kunne deltage i Farten om Sommeren blev Drengene

udskrevet af Skolen i Sommermaanederne, hvilket selvfølgelig fik Indflydelse paa Erhvervelse af Skolekundskaberne. Pastor Biering, Nordby, Formand i Sogneforstanderskabet, er altid betænkelig ved at give den fornødne Tilladelse til Fritagelse for Skolen, særlig om Sommeren forud for Konfirmationen. Han skriver saaledes i Forhandlingsprotokollen for 29. April 1844; da en Del Ansøgninger om Udskrivning af Skolen behandles: „Som Formandens egen Bemærkning tilføjes, at han har haft de ubehageligste Beviser paa, hvor uskicket de fra Søfarten til Konfirmationsforberedelse hjemvendende Drengene er til at samle deres Tanker og Sind fra den Adspredelse og verdslige Syssel, hvori de har tilbragt Sommeren for dette vigtige Anliggende, til Skade for dem selv og de andre Børn.“

Med nogen mere Velvilje ses der paa Skibsfører Hans H. Niensens Andragende i Foraaret 1844 om at faa sin 13-aarige Søn Christian (den senere saa bekendte Skibsfører, Skibsreder, Opsynsmand ved Redningsvæsenet, Dannebrogsmænd Christian H. Nielsen, død 1913) fri fra Skolen, da han skulde til Søs med Faderen, der var Fører af Jagten „Louise“, indtil Mikkelsdag. Han faar da følgende Skudsmaal:

„Skønt det vist ikke i Reglen kan anses ønskeligt, at de, der skal forberedes til Konfirmationen, samme Aar er borte fra Skolen i Søfarten, saa har Skolekommissionen dog forment at kunne anbefale nærværende Andragende, saavel paa Grund af det sidste Aars ringe Fortjeneste som ogsaa fordi Drengen, der er den øverste i „Byen“s Skole (d. e. Rindby Skole), har for hans Alder og Stilling særdeles gode Kundskaber og stedse ved de aarlige Eksaminer har erholdt Karakteren mg. i alle Fag.“

Om en anden Dreng, den senere saa bekendte Overlærer i Nordby, N. A. Lauridsen (død 1901), R. af D., skal nedenfor berettes, hvad han i samme Tidsperiode, 1845—47, har gennemgaaet som 12—14 Aars Dreng ved Fiskeriet. Han har engang i „Fanø Ugeblad“ berettet om denne Tid, som han kalder „den bedrøveligste Tilværelse, jeg nogen Sinde har ført.“

Han beskriver først Baadenes Art: „Den rigtige gamle Type var Baade af temmelig klodset og tung Bygning, 1 Mast med Gaffelsejl, hvortil der af andre Sejl kom Fok og Klyver. Forenden fra Mast til Stævn havde Dæk („æ Pleit“), derefter kom et lille aabent Rum („æ Dyrk“), derpaa et større Rum („æ Dænd“), bestemt til Modtagelsen af Fangsten, og til sidst Ag-

terrummet, ind til hvilket Pumpen i „æ Dænd“ havde sin Plads. Det var altsaa en Sejlbaad, men til sine Tider kunde det ske, at den skulde roes, hvorfor der til dens Inventar hørte 6 Aarer, der var lige saa klodsede som Baaden, hvortil de hørte, og nogle slemme Kammerater at haandtere, især i Søgang; ofte maatte der derfor ogsaa 2 Mand til hver Aare. Som en Følge heraf som af hele den Maade, hvorpaa Fiskeriet dengang dreves, maatte en saadan Baad have en 7—8 Mands Besætning, hvoraf flere var „Embedsmænd“: Skipperen, Præsten, Skolemesteren, Stævnmanden og Klokkemanden. — Skipperen var selvfølgelig den, der under almindelige Forhold styrede, „Præsten“ og „Skolemesteren“ har deres Plads agter i Baaden. „Præsten“ fører Kommandoen, naar Linen hales ind, hvorved han ofte maa bruge Munden, deraf Navnet „Præst“. „Skolemesteren“ hjælper ham under dette Arbejde, deraf hans Navn.

Stævnmanden („æ Stahnmand“) havde særlige Forretninger at varetage paa „æ Pleit“, hvorfor han for hver Tur fik 1 a 2 „Stahnvidling“ (de største Hvidling). Klokkemanden var den, der holdt Ur for i Tilfælde af Forlis at gøre Tabet af dette da vigtige og kostbare Instrument mindst mulig, hans Honorar her for var af samme Størrelse som den nysnævnte; men hans Hvidling hed „Klokhvidling“.

Til Embedsmændene om Bord kunde jeg fristes til ogsaa at henregne Drengen; thi han havde ogsaa sine særegne, bestemte Stillinger: han styrede i Reglen, naar Fiskelinen blev halet ind, hvilket som oftest skete ved Roning, han skulde ogsaa hale „æ Dover“ ind, ofte ligge med „æ Gliv“ (og fange de Fisk, der mulig faldt af Krogene og ellers vilde gaa tabt), blive siddende ved Aarerne i Timevis, mens de voksne fik Afløsning, og saa ret ofte være Besætningens Syndebuk — alt uden Ekstrahonorar.

Det var et strengt Liv for en 12—14 Aars Purk, — et Slaveliv.

Havfiskeriet begyndte i Reglen, naar der begyndte at komme lidt Foraar i Luften, og Sæsonen varede fra April til ind i Juni. Den 15. Juni plejede man at sætte som Slutningsdagen.

Allerede i Begyndelsen af Aaret plejede hver Baad gerne at se sig om efter Mandskab, og naar dette var fuldtalligt, blev der i Februar hos Baadens Ejer holdt et Fæstegilde („æ Fæsteri“), hvor hver Mand fik sine Fæstepenge (der var Bevis for, at en fast Overenskomst var indgaaet), der ikke beløb sig

til nogen stor Sum. Drengen fik saaledes en Lybskskilling, ca. 6 Øre. Men jeg var stolt i Bevidstheden om, at jeg kunde putte denne lille og tyndslidte, skidne Mønt i „Fikken“ (Vestlommen) som min retmæssige Ejendom, med hvilken jeg kunde gøre lige, hvad jeg fandt for godt.

Disse Fæstegilder havde i Reglen ikke noget godt Ry paa sig, da det ofte dér gik noget vel lystigt til med Drikkeri.



N. A. Lauridsen,
R. af D.,
død som Overlærer
i Nordby 1501.

Min første Sæson begyndte med, at vi fik en Skomager i Huset til at sy mig et Par „Havstøvler“, selvfølgelig ikke af nyt, men Reparation af en voksen Mands aflagte. Da de var lavet til, skulde jeg jo prøve, om de passede, og i den Hensende var der ikke noget i Vejen, der var rigelig Plads i dem, men de faldt dog heller ikke af Benene, thi der kom næsten en halv „Skump“ Halm i dem. De beredte mig dog den Sorg, at jeg ikke kunde trække dem helt op, thi ak, Benene var nemlig for korte, men det var alligevel et stolt Øjeblik at gaa og vise sig for Kammeraterne og Naboerne i denne Fodbeklædning. — Lykkelige Uvidenhed om den Alvor, som Støvlerne dannede Indledningen til!

Baaden, jeg kom med, havde det smukke Navn „Den gode Hensigt“, men dette Navn beholdt den ikke ret længe, idet den snart erhvervede sig det mindre pænt lydende „æ Døl“ (Djævel), som hidrørte fra, at den var „saa'en en Døl te a fesk“.

Saa kom da den Dag, da jeg første Gang i Selskab med flere Kammerater drog ned ad Havnen til med de store Støvler paa Ryggen og fastgjort til en „Meldmadask“ og en „Skæggemand“ (Øldunk), der hang som Modvægt fortil.

Mandskabet kom om Bord, Sejlene hejstes, og Farten gik ud gennem Havnen, flere Baade i sluttet Geled ud gennem Graadyb, ud paa det store rullende Hav, hvor jeg aldrig før havde været. Det var det skønne Eventyr, der vinkede mig til sig, det nye og ukendte, der drog mig — og skuffede mig.

Det var Magsvejr, men der var en Del Dønning. Jeg be-

gyndte at føle mig ilde tilpas og maatte snart hen til Rælingen og ofre, ikke karrigt, men alt, hvad jeg ejede af Mavens Indhold. Der laa hele Herligheden, det forventede Eventyr var bleven til en saare trist Tragedie. Dette var Tragediens 1. Akts 1. Scene; den fortsattes hele Sæsonen igennem og næste Sæson med.

Hajerne indfandt sig gerne i Juni Maaned og bebudede, at nu var Fiskeriet snart hørt op for dette Aar, hvorfor jeg betragtede disse Dyr som mine Venner og længtes meget efter deres Ankomst. Der var jo rigtignok et lille „aber dabe!“; thi før man opgav Fiskeriet, skulde man én eller flere Ture udenfor Revet, ca. 3 Mil fra Kysten. Det gav en lang Lidelsestur for en stakels søsyg Dreng, hvortil kom, at man undertiden maatte ro op mod en stiv Østenvind, naar Strømmen var med. Jeg sad naturligvis som anden Mand ved Aaren, fik Skænd, naar jeg ikke rigtig tog fat, ofte den Straf ikke at blive afløst, var jo frygtelig flov og træt af den tomme Mave og Mangel paa Søvn. Jeg mindes, at naar jeg kom fra Aaren, smed jeg mig paa „æ Pleit“ saa lang jeg var og sov øjeblikkelig ind, fast som en Sten, naar da ellers Søsygen vilde lade mig være i Fred.

Naar der var „skudt“ (Fiskelinerne sat ud), blev der sunget en Salme, der indeholdt Bøn om god Fangst, hvorpaa Madæskerne kom frem, og af Baadens Brændevinsdunk, hvis Vogter Skipperen var, fik hver Mand en Snaps til at skylle Smørrebrødet ned med. I haardt Vejr kunde der vanke 2 Snapse. I Reglen var jeg ude af Stand til at røre min Mad, og kun én Gang lod jeg mig overtale til at nyde en Snaps; men da den gjorde mig helt daarlig og smagte mig gyseligt, gav jeg Afkald paa denne Drik, der som Datids Brændevin var stærkt fuselholdig.

Naar alle Mand havde spist sig mætte, gik de til Køjs nede under „æ Pleit“, hvor der kun var snævert med Plads til hele Besætningen. Hvordan Atmosfæren maatte blive i det lille Rum, naar 8 mætte, kraftige Mænd i nogle Timer, mens „Fiskene bed“, sov deres sunde Søvn paa forskellige dybttonende Melodier, kan man nok forestille sig. Men har man ikke selv været med, tror jeg, det overgaar enhver Forestilling, hvordan Tilværelsen var under „æ Pleit“ hen i Sæsonen, naar det halvt eller helraadne

Bundvand i Baaden ved Besætningens Vægt i Forenden af den kom under „æ Pleit“ og opsendte sine Dunster i det lille Rum. Uha! jeg kan endnu faa Kvalme ved at tænke derpaa. Ved en Lejlighed blev jeg kommanderet derved, fordi man var bange for, at jeg skulde fryse fordærvet oppe i den aabne Baad. Jeg bad dog for mig og fik Lov at blive oppe, hvor jeg for at beskytte mig lidt mod Kulden, løsnede Storsejlet og lagde mig ind i det, men var nær gaet over Bord, da et Vindpust tog fat i det ikke sammenbundne Sejl.

— — —

Jeg var ofte „Glivmand“ og var ofte Genstand for Spot og Udkæld; thi at ligge halvt hængende over Rælingen, søvni og med en tom Mave, var ikke skikket til at holde Livsaanderne friske. Undertiden slumrede jeg ind, hvorved mangan Hvidling slap ned i sit Element igen; ja, engang gik Gliven den samme Vej, hvilket var en værre Forseelse. Det kan nok være, at jeg blev lysvaagen. Jeg fik naturligvis de fortjente Skænd. En foreslog, at jeg skulde sendes over Bord for at finde Gliven; dette vanskelige Arbejde slap jeg dog for, men skamfuld var jeg, da jeg ogsaa vidste, at denne Begivenhed vilde blive rapporteret, naar jeg kom hjem.

Naar Fangsten var endt, blev Sejlene hejst op, og Kursen sat efter Graadyb, og Madæsken kom frem. Var Vinden imod, maatte Aarerne frem, og det var et drøjt Arbejde at hale i dem i flere Timer; men hjem skulde man jo saa hurtigt som muligt. —

Var man saa kommen hjem, faaet lidt varm Mad og et Par Timers Søvn, Madæsken forsynet paany, var man klar til en ny Tur paany. Jeg erindrer med Vemod min Moders Sorg, naar hun saa, at min Madæske enten var i samme Stand, som da jeg gik hjemmefra, eller at der kun — paa Grund af Søsnygen — var saare lidt fortæret af dens Indhold. Saa græd vi ofte i Forning vore modige Taarer.

— — —

Vi havde ofte i hine Dage stadigt Foraarsvejr, saa vi undertiden havde „Havvejr“ 14 Dage i Træk, altsaa ud og hjem uden Rast eller Ro. Dette er noget, der har præget sig dybt i min Erindring, og det vil let kunne forstaas, at jeg gik og længtes efter, ja, ligefrem sukkede efter, at der dog snart vilde komme en Storm, vel at mærke mens vi var ved Land. Saa det lidt stormfuldt ud, naar vi skulde afsted, samledes vi gerne hos Baa-

dens Fører for at holde Raad om, hvad der var det klogeste, gik af og til ud at se, hvordan det saa ud i Vejret. Jeg var naturligvis spændt paa Udfaldet, og man vil næppe være i Tvivl om, til hvilken Side mit Votum vilde være faldet, dersom det var blevet æsket, hvilket imidlertid ikke skete. Jeg mindes, at vi en gang ved en saadan Lejlighed stod ude ved Skipperens Gavl og saa paa Vejret, og til min store Sorg blev man enig om, at vi helst maatte gaa til Havs. Saa gik jeg stille hen og trak Skipperen i Trøjen og viste ham en sort, takket Sky, der stod ude i Sydvest, idet jeg spagfærdigt antydede, at det saa ud til, vi kunde faa et slemt Uvejr, hvilket naturligvis vakte Latter over hele Linien.

— — —
I en saa godt som aaben Baad var det ikke Spøg at være ude paa Vesterhavet i Stormvejr. Jeg husker, at engang var Bølgerne saa høje, at naar Baaden var nede i Bølgedalen, hang Sejlene og daskede, fordi der var næsten Læ dernede, medens Stormen bruste, naar vi var oppe paa Bølgekammen. Den Dag kuldsejlede ogsaa en Fiskebaad i Graadyb, hvorved flere Fiskere omkom.

Endelig oprandt den længselsfuldt ventede Dag, da det blev bestemt, at man skulde „lægge op“. Saa blev Baaden gjort ren i alle Ender og Kanter, hvad den saa sandelig trængte til, og Sæsonen var sluttet, og man takkede Gud (eller nok snarere: man glemte at gøre det), at man nu hver Nat kunde ligge i sin gode Seng og faa sig en sund Søvn, staa glad og fornøjet op uden Søsyege med god Appetit og Udsigt til den fornøjelige Tid, der nu forestod (Høhøsten).“

— — —
En Dreng, der har taget anderledes gemytligt paa Sølivet, ganske vist 40 Aar senere i Tiden, har givet mig nedennævnte morsomme Beskrivelse af en Sommers Fart med en Nordby Lægter. Han hed Niels S. Lorentzen og blev siden 1899 Skrådermester i Esbjerg, hvor han endnu bor.

EN LÆGTERDRENGS OPLEVELSER.

Lille og spinkel, med min Køjesæk paa Nakken entrede jeg tidlig paa Foraaret 1888 Lægter „Mærregrethe“ af Nordby, med hvilken jeg var hyret som Kok, Matros og Styrmand, om Nat-

ten var jeg saagalt Kaptajn, for Skipperen kunde ikke se Fyrene o. l. Hyren var hele 25 Kroner for Sommeren, og mine Kvalifikationer var ikke helt hen i Vejret, jeg kunde vrikke og ro en Pram og navigere en Sejlbaad ud „te æ Lomandstønde“, svømme „øver æ Lo“ og „dyk under en Baad“, lave Kaffe, vaske op og „rist en Bakskuld“.



N. S. Lorentzen,
nu Skrædermester i
Esbjerg.

Skipperen var en prægtig Sømand med glimrende Humør — — men „galhuet“, saa Lussingerne sad løse paa dette Sted. Jeg var da ogsaa den første Dreng, der ikke rømte fra ham, og det var, fordi jeg aldrig ventede paa Skipperens Lussinger, naar det trak op til Uvej, men ned i Lasten, ind under Fordækket, op gennem Forlugen og rundt om Masten, indtil Gassen gik af Skipperens Hidsighed, og han ikke kunde undgaa at se det komiske ved denne legen Tagfat; det endte da gerne med et „la vos saa væ Venner igen din Pokkers Knejt“.

I Sommerens Løb havde vi selvfølgelig mange Skærmydsler, men de endte altid godt, og det var mine Kammeraters største Gaade, at jeg ikke rømte fra alle disse Tærsk, Rygtet berettede om, man fik paa denne Skude. Hverken Skipperen eller jeg sladrede om nogetsomhelst, og siden hen var der aldrig en Dreng, som rømte fra „Mærregrethe“.

En Morgenstund i Juni skulde vi sejle ad Varde til. Skipperen havde hentet mig hjemme i min Mors varme Dyner, og følgelig var Gutten noget søvnig. Kl. var imellem 3 og 4. Jeg stod i Prammen paa den midterste Toft. Skipperen havde forlængst opdaget, at jeg ikke var rigtig vaagen, derfor vilde han efter mig og hoppede fra Kajen ned paa Lønningen af Prammen med det Resultat, at jeg gik paa Hovedet i Baljen. Gavtyven snuppede Aaren og vrikkede langs, ud til „Mærregrethe“, som laa for Anker i Strømmen, og jeg arme Dreng maatte svømme bagefter med Træsko og Tøj paa. Da fik han altsaa Ram paa mig, men da jeg kom om Bord, puttede han mig i Køjen, hvor jeg fik Kaffe og gemytlige Skipperhistorier, dermed var vi lige gode Venner igen.

„Strandinger“ havde vi mange af, og det næsten altid, fordi der skulde krydses, enten det var vis eller gal. „Vi ska stræv astej mæ æ Laaning, for vi ha manne o lunt endno.“

Engang krydsede vi langs „æ Pier“ ud imod en skrap sydvest Kuling, men Lededæmningen blev vor Skæbne. „Mærregrethe“ løb sin flade Bund op paa en ligesaa flad Sten, og der blev vi hængende til Spot og Spe helt til næste Vandtid. Skipperen rasede og masede for at komme flot, men Vandet faldt, som det var tosset, og det var naturligvis altsammen min Skyld, jeg havde ikke holdt Fokken rigtig ud o. s. v.; jeg sørgede derfor for at være paa passende Afstand.

Paa en „Mandøjhølleetur“, hvor vi havde en halv Snes Passagerer med, baade Kvinder og Mænd, „strandede“ vi paa en Sandbanke ud for Sønderho med tomt Skib, og en halv Time efter kunde vi gaa tørskoet omkring Skibet. Jeg var naturligvis den eneste, der kunde glæde sig ved denne „Stranding“. Madtejnerne var fulde af dejligt Smørrebrød og Kaffe, og Kaffeponser fik vi ogsaa, og Vejret var højfint; henimod Aften vilde jeg gaa til Køjs, men det var nu ikke saa ligetil, for min Køje var optaget af en Dame. Skipperen grinede som en revnet Træsko, da han saa min Skuffelse og trøstede mig med, at vi skulde indad mod Ribeeaa, saasnart Vandet steg igen. Vi fik paa den Maade en lang Dag ud af det. Næste Nat sov vi allesammen i Høstakkene paa Engen.

Paa vore Kul- og Murstensture opad Varde Aa sad vi fast utallige Gange; vi var som Regel for haardt lastet, og med Østenvind var der ingen Vand i Aaen.

Naar Tiden blev for lang, gjorde vi Landgang og besøgte Bønderne. Vi sørgede jo altid for at tage Mælkespanden med til en Drip Mælk, saa kunde vi faa „Mjælk o Klumper“ eller Pandekager.

Saaledes laa vi engang paa Siden af Baadmand Niels Hansen, og hans Kok var et helt Geni til at bage Pandekager; han kunde vende dem i Luften, og Niels Hansen, der var saa finger-nem til alt andet, skulde da vise os, at han ogsaa kunde vende Pandekagerne i Luften, men da Forsøget blev gjort, røg Pandekagerne over bag Kabysen til mægtig Fornøjelse for os og stor Beklagelse fra Niels Hansen over den ødelagte Pandekage; at det var en Fiasko for ham var ikke saa galt som det Tab, han led ved Pandekagens Forlis bag Kabysen, for den Gang levede Folk af at spare.

I Varde blev vi som Regel lastet med „Klyne“ og Lyngtørv, og saasnart vi var klar, gled vi lige saa stille „ned ad Aaen“,

og var der Modvind, maatte Kokken i Land med en Slæbetrosse, og saa kunde han hale i denne helt ned til Janderup, og var der Højvande i Aaen, saa kunde det knibe at springe over alle de brede Grøfter.

Jeg mindes, at jeg oplevede en haard Tørn paa en saadan Tur imod Vestenvinden. Jeg begyndte at slæbe paa „Mærre-grethe“ om Formiddagen ved 10²-Tiden; det gik uhyre langsomt. Det havde blæst i flere Dage, saa Vandet stod højt i Aaen; Grøfterne var derfor meget brede og vanskelige at komme over, men plumpede jeg i, saa var det til stor Fornøjelse for Skipperen, og jeg var nu heller ikke saa meget ked af det, for i den stærke Blæst var Bukserne jo snart tørre igen; det var jo Sommertid.

Det værste var den elendige Forplejning, ingen Mad før vi naaede Janderup, og det var kun Kaffe og Sukkermad; da var Klokken omkring 5 Eftermiddag, og paa den Frokost gik jeg i Prammen og roede med Strømmen, men imod Vinden nedad Aaen, til vi naaede Mejlsbugt ved 10²-Tiden. Fra Janderup og ud efter er Aaen saa bred, at Slæbning var umulig, derfor gik vi til Bugseringen. Mejlsbugt er lang og bred og gaar lige i Vest; det var stik Modvind, og jeg evnede ikke at ro Slæbelinen tot mere. Vi maatte da forøge Krydsning, for ud skulde vi.

Efter 2 Timers Sejlads fra den ene Side af Aaen til den anden (vi avancerede absolut ikke, og dette kunde Skipperen ikke se med sine svage Øjne), var jeg dødtræt af at holde Fokken ud, dertil meget sulten og søvnig, hvorfor jeg i min trøstesløse Tilstand gav Skipperen 1. Strejkevarsel. Naturligvis var det en Slags Mytteri; men jeg var klar over, at jeg havde Magten, selv om jeg var den lille, uden mig kunde Skipperen intet udrette; klø mig var ogsaa umuligt, han kunde simpelthen ikke fange mig.

Jeg vovede derfor at raabe hen over „æ Bonnek“: „A kan et mier, a æ træt, og vi kommer ingen Steder alligevel, a firer æ Pik o lær æ Anker go!“ Ak, du Lieber, det var som at sætte en Tændstik til en Krudttønde. Skipperen rasede som en Cyklon. Det var nu hans Maade at overtale mig til at fortsætte, men han vidste ogsaa, at jeg turde lade Handling følge efter Ordene, og saaledes skete det ogsaa. Jeg lod Ankeret gaa, da Skuden løb i Vinden, og dernæst gik Pikfallen los. Skipperen kom som en Vind op over „æ Bonnik“ og efter mig. Vi legede Hund og

Kat omkring Masten, op og af Dækslasten samtidig med, at Skipperen repeterede alt det, enhver ordentlig Sømand har lært af Skælden og Smælden paa Farterne derude i Verden.

Efterhaanden kunde han begynde at se det fornuftige i det, jeg havde gjort, og naar saa jeg bare vilde tie stille med denne Batalje, gaar vi til Køjs, her er min Haand, din Pokkers Dreng. Saaledes endte de fleste af vore Sammenstød.

Sommeren gik, og Afmønstringen kom; mit eventyrlige Sømandsliv var gaaet godt, set med mine Øjne, om Skipperen var ligesaa tilfreds, ved jeg ikke, for Drengene er nu engang Drengene, og Skipperdrengene er selvfølgelig ikke tabt bag af en Pram, naar det gælder Gavtyvestreger.

I disse syv Maaneder, jeg var om Bord i „Mærregrethe“, var Oplevelserne mange, og jeg mindes altid den Tid med Glæde, og jeg haaber, at disse Par Erindringer, jeg her har skrevet, ogsaa kan faa Minderne til at passere Revy for andre ældre og yngre Sømandsgutter.

Niels S. Lorentzen, Esbjerg.

— — —
Sømandslivet maa ikke i Længden have tiltalt Lorentzen, thi han gik efter Konfirmationen i Skræderlære, og siden etablerede han sig i Esbjerg, hvor han endnu driver Forretning.

— — —
Henad Efteraaret, naar Fiskeriet og Sejladsen var indstillet, skulde de Drengene, der inden det paafølgende Aars 1. April fyldte 14 Aar, gaa til Konfirmationsforberedelse. Fra den første Dag, denne begyndte, er Børnene fritaget for Skole. De benævnes nu ikke mere Børn, men gaar hele Vinteren under Navn af Konfirmander. Efter Konfirmationen, der paa Fanø af Hensyn til Drengenes mulig snarlig Afrejse til Skibene, de skal sejle med, tidlige afholdtes den første Søndag i Februar, og naar Konfirmanderne har været til Alters, kalder dette Hold Konfirmander sig for „Altersknolde“, et Navn, der betyder, at dette Hold altid i Fremtiden vil holde sammen som Venner. Barndomstiden afsluttes med en Festlighed, hvortil enhver Konfirmand bidrager med 1 Mark og nogle Naturalier.

I Vintermaanederne, hvor Drengene nu har god Tid, modtager de Undervisning af Far, Onkel eller Bedstefar i Skibsmandsarbejde. De lærer at splejse Tovender sammen, slaa Halvsteg,

Pælesteg og alle de mange forskellige Tovværks-Knuder og Surringer, som der kan være Brug for om Bord. Hos Mor faar de Undervisning i at koge Mad, sy og stoppe lidt, thi de første Par Aar, en Dreng sejler, er han forhyret som Kok.

Tiden nærmer sig, da vor Ven — lad os kalde ham Hans — skal afsted. Har Faderen Skib, kommer han det første Aar om Bord i dette Skib. Nogen Tid før Afrejsen er hans blevet forsynet med Søfartsbog, en Skibskiste, grøntmalet og med Læddik i til Stoppegarn, Kridtpibe, Tobak og andre Smaating samt til de Breve, han venter at faa fra Mor. Skibskisten har fladt Laag for at kunne tjene som Bænk i Lukafet. En Sæk syet af Sejldug til Køjeklæderne og et Par Fedtelæders-Langstøvler, der er betydelig større end Hans' Fødder, for at han ikke skal vokse fra dem, Sydvest og Olietøj fuldstændiggør Ekviperingen.

Med Hans er der imidlertid i den sidste Tid sket en stor Forandring. Han har mærkeligt nok slet ingen Hang mere til at komme til Havnen, hans tidligere Eldorado. Hans bliver saa underlig stille, som Tiden for Afrejsen nærmer sig, og hvor er han blevet tjenstvillig overfor Mor! Han henter Vand, kløver Brænde, sætter Ild paa og løber alle Ærinder uden Indsigelser, Ting, som han ellers tidligere søgte uden om eller kun modvilligt udførte.

Han har nu Følelsen af, at det muligt kan vare længe, inden han igen ser sin Mor — maaske aldrig mere. „En Sømand gaar ud til Brød eller — Død“.

Endelig bliver Afrejsens Dag bestemt. Far har en god Fragt paa Haanden, og Tøjet har alt i flere Dage været pakket. Skibet har ligget i Vinterleje i en af Byerne paa Jyllands Østkyst.

Den sidste Dag, han er hjemme, faar Hans sin Livret til Middag. Om Eftermiddagen trækker han i Stadstøjet, og sammen med Far og Mor gaar han omkring til Slægt og Venner for at sige Farvel. Af Onkler og Tanter faar han gerne af hver 8 à 16 Skilling med til Smaafornödenheder. Hyren er ikke stor, 15 à 20 Rigsdaler for hele den kommende Sommer, selv om den varer til Jul, saa en lille Forstærkning er altid velkommen.

Rejsen foregaar saa meget tidlig den næste Morgen (fra Sønderho maatte de et Par Timer før afsted med Vogn til Nordby, hvis de da ikke tog Sejlbaad til Ribe og derfra rullede øst paa) med den aabne Færgebaad til Strandby, hvor Kromanden i Strandby, Chr. Spangsberg, holder med Vogn, en ganske al-

mindelig stiv Arbejdsvogn, hvorpaa Rejsegodset anbringes og dér ovenpaa Skibsbesætningen, for at befordre den til Bestemmesstedet, der ofte først naaedes efter et Par Dages Kørsel, f. Eks. naar Skibet laa i Aarhus, Randers eller Grenaa.

Paa Skibet faar Hans ved Ankomsten sin Køje anvist i Lukafet, i Almindelighed den første Underkøje indenfor Døren. Straks efter stiller han paa Dækket i sit Arbejdstøj, klar til Arbejde, der den første Dag bestaar i at feje Dæk og gøre rent overalt, forøvrigt har han at hjælpe til overalt — være Drengs Dreng. Sejlene skal underslaas, og Hans hjælper til med, saa godt han kan. Ved Siden heraf skal han passe at have Maden færdig til Tid, noget, der har sin Vanskelighed i Begyndelsen med den ringe Øvelse, han deri besidder. Værre bliver det dog, naar Skibet er i Søen og muligt tager Vand over, han er da ikke længe om at erfare, at det bedste Sted at opbevare Pindebrænde tørt paa er i Køjen, som han forøvrigt maa dele med Skibshunden.

Den første Rejse gaar i Reglen i Ballast til Ladepladsen, og Hans faar nu lidt Undervisning i Styring og lærer at kende Kompasset for der kommer en Dag, da han skal tage Rortørn og holde Udkig med Lanterne, der betyder andre Skibes Nærværelse.

En Dag bliver Hans beordret til at gaa til Tops og gøre Smaasejl fast. Med lidt beklemt Hjerte arbejder han sig til Vejrs, det kniber med at komme op over Pøttingsvantet, da han staar i Fare for at miste Fodfæstet; men han giver ikke efter, og omsider naar han op og faar Røjlen gjort fast. Ned ad Vantet gaar det lettere, og glad er han alligevel, da han atter staar paa Dækket — og ikke saa lidt stolt over sin første Tur til Vejrs. Men jeg vil nu lade de unge Skibsdrenge selv fortælle om deres Oplevelser i det følgende.

Det skal lige anføres, at naar Skibsdrene kom hjem om Efteraaret efter deres første Sommers Sejlads, havde de faaet Tatteringer udført paa Hænderne, et Anker eller Tro, Haab og Kærlighed paa den ene og Forbøgstaverne til deres Navne paa den anden Haand. Mange endog store Figurer paa Arme, Bryst og Ryg. Noget, de senere i Tiden altid var kede af at have faaet.

Han er vokset godt i Sommeren, der er gaaget, og hans Stadsstøj, Konfirmationstøjet, der i Reglen var omsyet af en ældre Brors eller Fars aflagte Tøj, er blevet for snævert, sidst paa Aaret saa snævert, at han undser sig ved at gaa i Land med Kamme-

raterne. Han længes efter den Dag, han skal afmønstres og faa Sommerens Hyre udbetalt for at kunne købe sig et nyt Sæt Tøj, der altid holdes i marineblaa Farver, og som indkøbes hos en ved Havnen nærboende Ekviperingshandler, hos hvem han let risikerer at faa paaprakket noget ikke helt moderne eller tidsvarende Tøj. Jeg erindrer mange Tilfælde, hvor en saadan ung Sømand vendte hjem med et ret komisk udseende Sæt Tøj. Men stolt er han over at besidde et Sæt Tøj, han selv har fortjent Pengene til, og hans næste Skridt gaar saa til en Fotograf for at blive fotograferet. Billederne bliver fordelt blandt Venner og Kammerater og til Mor.

Kravetøj kendte Skibsdrengen ikke til Brugen af, dertil slog hans Hyre ikke, han maatte nøjes med at gaa med et uldent, hjemmestrikket Tørklæde om Halsen. Skete det imidlertid, at en Skibsdreng kom hjem med Flipper (Papirflipper) paa, kunde det træffe, at en ældre lun Skipper noget haanligt og med Hensydning til Flotheden med Flipperne spurgte: Med Forlov at spørge, hvor stort er dit Skib? Tillod Drengen sig at ryge af en anden Pibe — for at ryge og helst ogsaa skraa Tobak hørte med til at være søvant — end Kridtpiben, kunde der møde ham samme Spørgsmaal.

— — —

Var Skibsdrengen Drengs Dreng, var der dog to Tilfælde om Bord, hvor der maatte tages Hensyn til ham eller hans Mening ifølge Loven. Naar et Skib strandede eller skulde forlades i aaben Sø, var det Drengens Ret først af alle at blive bjerget, og skulde der holdes Skibsraad — tages Beslutning om, hvad der i kritiske Tilfælde skulde gøres for at bjerge Liv, Skib og Ladning — skulde Skibsdrengens Mening ogsaa høres, og hans Stemme medregnes.

KAPTAJN P. H. CLAUSEN FORTÆLLER.

Den i 1924 afdøde Nordby-Skibsfører P. H. Clausen — født i 1847 — beretter, at han lige efter Konfirmationen kom ud at sejle som Kok med en lille Skonnert. Hyren var 30 Rdl. for hele Aaret (fra Marts til 27. December).

Skibet laa i Vejle, og dertil befordredes han og det øvrige Mandskab sammen med Skipperen pr. Vogn fra Strandby over Holsted—Kolding.

Han skriver saaledes om Livet om Bord: „Jeg maatte passe

og renholde Kahytten og i Søen gaa Vagt med og tage Rortørn. Ved Land tage fat med alt, ogsaa Lastning, holde rent i Ruf og Kahyt, feje Dæk og gaa Vagt om Natten til Skipperen kom om Bord. Min gode trofaste Kammerat i disse lange og mørke Vagt-timer var Skibshunden, en hvid Puddel, der var kommen til-løbende i Hartlepool, og som siden havde delt Køje med mig, saa baade den og jeg var lige fedtede; men saadanne Smaating tog man ikke saa nøje. I Køjen opbevaredes Pindebrænde og „Tørkels“ til at sætte Ild paa med og under Køjen Kul. Det kneb ellers med at holde disse Ting tørre, og det sikreste mod Fugtighed var min Køje.

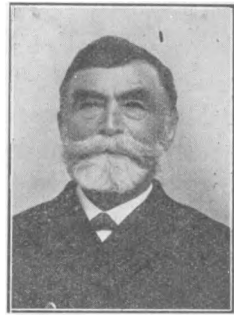
Det var den Gang ikke saa sjældent, at naar flere danske Skibe laa i samme Havn, at der kogtes i Fællesskab paa Land. Der blev da anbragt et stort Treben og en større Kedel end sædvanligt til Kogningen. Fyrstedet blev paa den Maade ret højt, og da jeg var lille af Vækst, kunde jeg ikke naa op at røre i Gryden. En Dag saa en stort Skotsman mine Besværligheder, og han løftede mig derfor op paa sine stærke Arme, medens jeg rørte i Gryden.

Jeg var det første Aar i Holland, England og flere Steder i Østersøen. Vi havde 8 Ladninger paa Kølen, 4 med Korn og 4 med Kul. Næste Aar kom jeg med den paa Fanø nybyggede Brig „Conrad“ for en Hyre af 3 Rdl. pr. Maaned, og Farten gik da fra Kiel, hvor jeg blev paamønstret, til Memel og derfra til Port Natal. Vi havde i Kattegat og Nordsøen svære Storme, saa Rejsen tog 112 Dage. I Natal saa jeg Negre for første Gang, store, svære Karle med glinsende Hud, og alle gik de splitter-nøgne. Et lille Blikfutteral, hvori de havde Snustobak, hang i Ørerne. Saasnart vi lagde til ved Broen, myldrede de om Bord for at hjælpe os.

De skulde saa have „en Dram“, som jeg skulde traktere dem med. Jeg syntes, at de lignede hinanden og var ens, saa jeg kunde ikke kende Forskel paa dem. De maatte kun faa et Glas, men af ovennævnte Grund, at jeg ikke kunne kende Forskel paa dem, var der mange, der snød sig til at faa to Glas. Jeg fandt da paa at slaa en Kridtstreg paa deres nøgne Krop, naar de havde faaet, hvad de skulde. Forøvrigt fik de en Sh. om Dagen.

Fra Natal gik vi til Singapore og Hongkong. Her fik vi Ki-nesere og Malajer at se. Vi skulde have Kobberforhudningen repareret, og Malajerne dykkede uden videre ned for at under-

søge Skibsbunden og reparere Kobberet. Vi fik paa den Maade 2 Plader fornyet af en Malaj med sine 2 Sønner. Først dykkede Manden ned og fandt, hvor de daarlige sad, derefter blev Kobberpladerne gjort færdige med de nødvendige Huller for Sømmene, over hvert Hul kom en Klat hvid Maling for at kunne skinne i Vandet. Sønnerne gik saa ned ved hver Ende af Pladen med Sømmene mellem Læberne. 10 Søm kunde de slaa i, hver Gang, de var nede. Tilsidst gik Faderen ned og eftersaa Arbejdet. Da vi efter 2½ Aars Forløb kom i Dok i Hamborg, viste det sig, at Pladerne sad ganske godt endnu.



Skibsf. P. H. Clausen,
Nordby. Død 1924.

Medens vi laa i Hongkong, blev Briggen „Glaridse“ af Altona bragt ind, den var bleven overfalden af Sørøvere. Kaptajnen, Styrmanden og et Par af Mandskabet var slaaget ihjel, de andre reddede sig ved at skjule sig i Kabelrummet, til Plyndringen var forbi.

Om Bord i „Conrad“ havde vi til vort Forsvar 3 Kanoner, 6 Rifler, 2 Jagtgeværer og 2 Revolvere, hvormed vi hver Lørdag holdt Øvelse.

Forøvrigt betjente Kineserne sig meget ved Overfald af Stinkpotter, som de kastede omkring paa Dækket. Paa Manilla, hvor til vi var kommen fra Honkong, fik vi en Dag Brug for vore Vaaben, idet Byen blev overfalden af Folk fra det indre af Landet. Præsten i Byen sendte Bud om Hjælp fra Skibet, hvad vi ogsaa ydede. Røverne var kun bevæbnede med Køller og Spyd.

Der var fuldt med Hajer i denne Bugt, hvad vi ikke vidste, hvorfor vi ogsaa uden Frygt badede i Vandet langs Skibssiden. Men en Dag, vi havde slagtet et Kreatur, blev Huden, der hang uden Bords paa et Tov, pludselig snappet bort af en Haj; siden vøgtede vi os for at bade.

Papegøjer og Aber var der mange af, og med dem havde vi megen Morskab. — — —

I Wampoa paa den blaa Flod lastede vi Stykgods til Tientsien. Wampoa er Forstad til Kanton og bekendt for sine dristige Tyve, de er saa dristige, at de stjæler Tøjet af Kroppen paa Europæerne og Kobberpladerne paa Skibets Sider. Vi maatte derfor

foruden den sædvanlige Vagt postere Folk ved Fors som Agters stævnen med skarpladte Geværer.

Fra Wampoa havde vi foruden anden kostbar Ladning ogsaa en død Kineser med, samme Kineser havde været en højst staaende Personlighed i det nordlige Kina, og nu skulde han hjem og begraves. Hans Tjener fulgte med og passede Lysene, som skulde brænde uafbrudt, endvidere afbrændte han Papirstimler, og paa Kisten var fastbunden en Hane, der med sin Galen skulde holde de onde Aander borte. — — —

En yndet Søndagsfornøjelse for Søfolk i Kina var paa lejede Æsler at ride ud paa Landet. Jeg kom slemt i Knibe en Gang, da vi vendte tilbage efter en saadan Udflugt. Jeg var den agterste i Flokken. Min Formand kom til at ride ind i en Blikkenslagerbutik og anrettede en større Ødelæggelse, hvorover der fra Publikum blev en Hujen og Skrigen, som forskrækkede mit Æsel, der satte i Fart en hel anden Vej, saa jeg ikke havde mere Glæde end til mig selv.

En tililende Kineser fik grebet Æslet og ved venlige Ord og Klap fik det beroliget, saa jeg kunde fortsætte. — — —

Om Bord havde vi en lille Kineserdreng, As-han hed han. Han og jeg forsøgte at lære hinanden vort Modersmaal. Det lykkedes bedre for ham at lære Dansk end for mig at lære Kinesisk. Da han blev afmønstret, stak han af med noget af mit Tøj. — — —

Rejsen til Falmouth tog 138 Dage, derfra gik vi til Hamborg, hvor jeg ankom i Juli 1866 efter 34 Maaneders Fraværelse fra Danmark. Der blev jeg afmønstret.“

Til denne Beretning føjede Clausen Stederne, hvor han i de første 10 Aar efter sin Konfirmation fejrede Julen: „Jeg blev konfirmeret i Februar 1862, samme Aar holdt jeg Jul i Aarhus, i 1863 om Bord paa Rejsen Memel Port Natal, Øst-Afrika, i 1864 i Chefoo, Kina, i 1865 i Singapore, i 1866 hjemme paa Fanø, i 1867 i Søen ved Kap Horn, i 1868 omtrent ved samme Sted, i 1869 ligeledes, i 1870 i Søen paa Atlanterhavet, i 1871 hjemme, og i 1872 i Guayquil.“

Videre fortæller Kaptajn Clausen:

„Da jeg var om Bord i Briggen „Amalie“ (1882), fandt vi paa en Nytaarsaften at skyde Nytaar ind. „Amalie“ var 238 R. Tons og førtes af Anders B. Clausen af Nordby (han omkom med dette Skib 1885).

Vi havde en Kanon om Bord, og nu blev den halet frem og ladt. Styrmanden om Bord, Hans Jessen,*) ogsaa fra Nordby, havde været i amerikansk Tjeneste under Borgerkrigen og ikke ukendt med at behandle Skyts, ligesom jeg under min Orlogs-tjeneste ligeledes havde været med til at affyre en Kanon. Vi blev nu som særlig sagkyndige udnævnt til Betjening af Kanonen. Vi foreslog at anbringe Kanonen paa Halvdækket, men Kaptajnen mente ikke, dette var nødvendigt, da det kun var en lille Tingest til Kanon, som ikke kunde gøre større Malør, hvad den imidlertid gjorde. Naa, vi fik Kanonen ladet.

„Der skal spille mig en ordentlig Portion Krudt i,“ sagde Jessen, „og saa en ekstra god Forladning.“

Som sagt saa gjort. Forladningen blev stampet ned i med en Haandspage, noget Fedt smurtes rundt i Mundingen af Kanonen for at faa en smuk Ring, naar den affyredes, hvad jeg havde set blev gjort om Bord i „Peder Skram“ ved den Kanon, jeg var ved. Da vi ingen Fænghætter havde, lavede vi en „Fus“, d. v. s. noget Krudt blev blandet med Spyt og rullet sammen til en Kugle og lagdes over Fænghullet, og ved Hjælp af en Cigar antændtes Krudtet.

Da alt var klar, og Kaptajnen kommanderede „Fyr!“, satte Jessen Tænderen til og — bum, sikken et Rabalder det gav. Kokken, der sad i Kabyssen og pillede Kartoffler til Labskovsen, kom styrtende ud, bleg som en kalket Væg og bandede paa Tysk (han var Holstener):

„Gotts Donnerwetter, sind Sie den toll?“

Alle løse Sager i Kabyssen var nemlig faldet ned af Lufttrykket.

Ud af Svinehuset kom Grisen i fuld Fart og sprang langs Dækket hen under Bakken og „bandede“ paa sit Sprog ligesom Kokken. Grisehuset var nemlig faldet sammen ved Skuddet.

Da Skuddet gik af, kom Folkene, der var til Køjs, farende ud paa Dækket, forskrækket over Larmen af Skuddet. Skibet, der var paa Rejse fra Hamborg til Vera Cruz, havde bl. a. et større Parti Dynamit om Bord. 2den Styrmand, der var Sønderjyde, raabte paa sit sønderjydske Maal: „Æ trøj, de war æ hiele Skiw, der sprong i æ Luft“. Katten, der laa og dasede paa Agterlugen, tog i et Par Spring op i Rigningen til Store-Mærs, og

*) Fader til Jens N. Jessen, der Side 97 fortæller om sine Oplevelser.

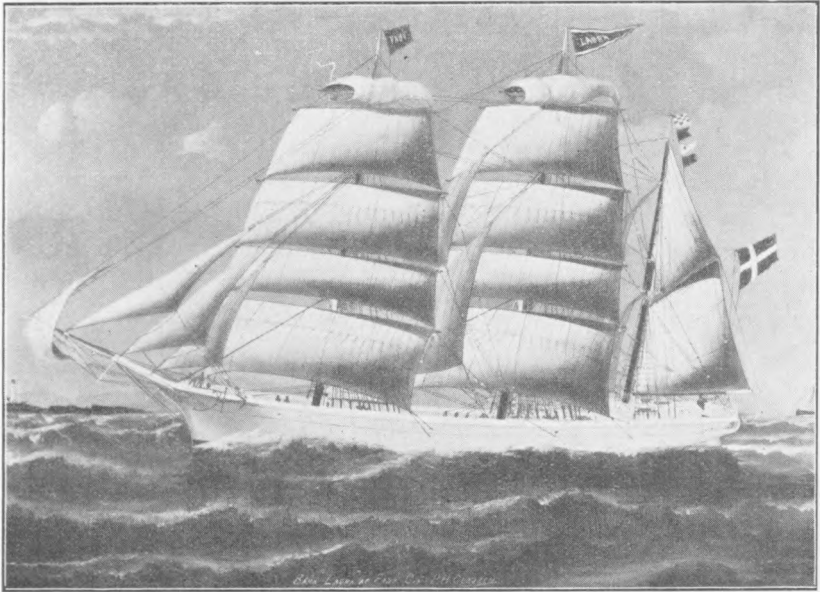
Hunden, der havde fulgt Forberedelserne med stor Interesse, da den syntes at formene, det gjaldt en Rottejagt, pib saa ynkelig og løb ned i Kahytten, hvor den søgte at skjule sig. Ellers skete ingen Skade, og Nytaar var nu paa behørig Maade „skudt ind“. Da Forskrækkelsen var overstaaet, trakterede Kaptajnen med et Glas Vin, og saa lød der et Hurra for Fanø.“

P. H. Clausen fik siden hen sit eget Skib at føre. Først førte han for andre Rederier Briggen „Johanne“, 3 m. Skonnert „Sørine“, Skonnertbriggen „Chr. Lytzau Lund“, alle af Nordby, derefter byggede han Barken „Laura“ paa S. Abrahamsens Værft i Nordby, det var i 1889.

Om en Rejse, der var en Tur Jordan rundt, med Barken „Laura“ i 1894 har han fortalt følgende i „Dansk Søfartstidende“:

„Den 2. September gik vi fra Hamborg med en Ladning Stykgods bestemt for Papeeta (Tahiti). Havde sædvanlig Vind og Vejr gennem den engelske Kanal, fulgte Ruten vest om Azorerne og passerede Ækvator den 9. Oktober. Efter at være kommen gennem S. Ø.-Passaten, sattes Kursen i en Bue over mod Tristan d’Cunha. Vi kom paa Grund af sydlig Vind tæt nord om samme, styrede siden ned paa 45° Br. og sejlede der Længden ud. Paa Grund af Taage saa vi ikke Crozet-Øerne. Havde nu Vinden mest nordvestlig med fugtig Luft, Storm havde vi kun i Nærheden af Kerguelen-Øerne, en 3 Dages S. Ø.-Storm, som satte Skibet nordefter. Vi saa da Toppen af Van Diemens Land og styrede imellem Sydpynten af New Zealand og Snaresøerne, hvortil vi ankom den 12. December med 100 Dages Rejse. Imellem Øerne havde vi meget flov og stille Vind med Taage. Vi laa med Antipoderne i Sigte i 2 Dage. Taage med hæftige Storme er hyppig her, saa man maa være forsigtig, da Øerne til dels er lave, og der dog ingen Lodskud kan faas før tæt ved dem. Vi styrede østefter, siden mere nordlig og fik 2. Juledag S. Ø.-Passat paa 38° Br. og 156° v. Lgd. Paa 180° Lgd. skiftede vi fra Øst til Vest, saa vi fik 2 Onsdage med samme Dato.

Den 1. Januar passerede vi øst om Tubay Øen og fik den 3. Tahiti i Sigte. Paa Grund af nordlig Vind, Storm og Regn kom vi vest om Øen og krydsede op mellem Tahiti og Marea, hvilket ellers ikke er til at anbefale, da der hyppigt er langvarig Stille og uregelmæssig Strøm dér imellem. Med et Skib som „Laura“ krydses dog let op, og vi var næste Dag udfør den østlige Indsejling, hvor vi fik Lods om Bord og kom godt ind



Bark „Laura“ af Nordby, ført af P. H. Clausen.

i Havnen og paa den rigtige Ankerplads. Tahiti er en høj Klippe, 7 a 8000 Fod over Havet og omgivet af Korallrev. Indenfor disse gives flere gode Havne, men Indsejlingen er især for større Skibe meget vanskelig; her er Papeeta ikke heldig; da den ligger paa N. V. Pynten af Øen eller i Læ, staar Passatvinden her meget ustadig og findes ofte slet ikke, mens den blæser frisk udenfor, hvilket kommer af, at Øen deler Vinden, og den, der blæser langs Sydkysten, kommer op paa Vestsiden som en Sydvind og møder den, der kommer langs Nordsiden, saa de jævnlig blæser mod hinanden og forarsager den ustadige Vind og Stille i Papeetas Havne. Dette gør ogsaa, at det bliver meget varmt.

I Havnen ligger man ellers meget godt, men man maa have godt fortøjet med Kæde ud baade for og agter og helst med Græs eller Manillafortøjninger i Land, da der undertiden, naar Vandet staar over Revene, kommer en krap Sø og uregelmæssig Storm ind, der gør, at Skibet arbejder slemt og let brækker Klydserne, om man har Kæde i Land.

Regelmæssig Flod og Ebbe findes her ikke.

Er Skibet fragtet ud og ind, er det sædvanligt med frie Ud-

gifter, kun Konsulat og Vand maa man selv betale. Ladningen maa man selv bringe i Land, men Ladningens Modtager giver Bro til og fra Land til Skibet. Kan man nu faa Folk til Hjælp, gaar Ud^s og Indladning hurtig.

Vor Ladning hjem bestod af Kopra (skaaren Kokusnød) alene, der maatte stemples godt fast for at faa nok med, og man kan da sædvanlig laste 15 pCt. over Reg. Tons. Den 21. Februar gik vi til Søs og styrede ned mellem Øerne sydefter, sejlede Længden af paa 52^o Br., passerede Kap Horn 25. Marts, gik øst paa om Falklandsøerne og var ved Ækvator 28. April. Den 1. Juni fik vi England i Sigte og kom den 12. til Hamborg — altsaa 10 Maaneder og 10 Dage om Turen. Ladningen var købt af Konsul Pontoppidan, Hamborg, og gik dels til Libau, dels til Aarhus.“

Om en anden Rejse til Tahiti beretter Kaptajn Clausen følgende:

„Vi afgik fra Hamborg den 2. Avgust med en Passager om Bord, Hr. Lamprecht. Fik efter at have passeret Kanalen hurtig N. Ø.-Passat, men havde under Ækvator eller i det stille Bælte meget sydlig Vind med stive Byger og Vandposer; passerede Ækvator 9. September. Igennem S. Ø.-Passaten gik det godt fremad. Jeg bestemte mig til at tage Ruten om Kap Horn for at se, om Rejsen kunde gøres hurtigere end om Kap det gode Haab, satte derfor Kursen efter Le Maire Strædet og var udfor samme den 5. Oktober, styrede ind i Strædet tæt under Kap St. Diego, havde en god Strøm med samt frisk N. V.-Vind, saa vi løb hurtig igennem, men fik dog Stille under Kap Horn og maatte holde ret ud fra for at faa fat i Vinden igen. Vi holdt under Landet, men fik dér svære Storme af V. og N. V. i 10 Dage, de drev os syd efter til 61^o Br., fik saa S. Ø. med Sne og stod siden nord efter med stormende og omløbende Vinde, fik Jean Fernandes i Sigte den 3. November, en høj Ø, der ses langt, men hvis Top næsten altid er omgivet af Taage, styrede nu hen efter Massa fuerra, som ogsaa er en høj Ø med stejle Sider, derefter sattes Kursen efter Paaskeøen. Her kan faas baade Kød og Kartofler og flere Sager billigt, især om man har noget at give i Bytte, saasom Knive og Tøjsager. Guvernøren er en dansk Mand, født i Vejle.

Fra Easter Øen sattes Kursen efter Pitcairu, der kom i Sigte den 21. November, vi styrede hen efter Øen og var Kl. 6 udfor

Blighs Bay paa Nordsiden, og da der kom en Baad ud, brasede vi bak og lod den komme langs Siden. Folkene prajede paa godt Engelsk, om det var tilladt at komme om Bord, hvad jeg gav Lov til. De syntes at være ret opvakte Mennesker. Skipperen paa Baaden var baade Præst og Guvernør paa Øen, der havde 139 Indbyggere, hvoraf nogle var borte paa Hvalfangst. Efter at have medgivet dem nogle Presenter, særlig for deres Damer, som vi kunde øjne stod paa Stranden, som Tak for de fra dem modtagne Blomster, gik de i Baadene, gav os en Sang og vi dem et Hurra. Vi brasede nu for fuld Fart og satte Kursen for Tahiti, passerede Mehetia den 29. og var Dagen efter ud for den østlige Indsejling til Tahiti, men paa Grund af svær Storm og Sø kom vi først ind efter en Dags Forløb med 120 Dage fra Hamborg. Efter Udlosningen indtog vi en Ladning af Bomuld, Perleskaller og Kopra (og var færdig hermed 23. Januar), bestemt til Lissabon for Ordre. Paa Grund af Desertation af Mandskab og Stille kom vi ikke til Søs før den 31., krydsede op til Luvart af Øen og satte Kursen sydefter. Vi iagttog flere af Øerne og havde stive Byger med roterende Dønning, saa der muligt har blæst en Orkan i Nærheden. Paa 54^o S. Br. og 90^o V. Lgd. var Barometret meget lavt, dog uden at give Uvejr. Det var med sydlig Vinde og smulte Vande. Kap Horn passeredes den 8. Marts, Ækvator 12. April, og Lissabon naaede vi 8. Maj, fik dér Ordre til Liverpool, ankom dér 26. Maj og lossede i Birkenhead, hvorfra Perleskallerne sendtes til Hamborg, hvor de anvendtes til Nipssager og Dekorationer."

— — —

Da H. P. Clausen holdt op med at sejle, oprettede han i Nordby „Fanø's praktiske Sømandsskole“, som bestod til 1908. Siden blev han Havnefoged. Han døde 6. April 1924, 76 Aar, hans Hustru Laura, f. Ussing, af den kendte Ribe-Slægt, døde 1930. De havde tre Sønner, hvoraf de to opholder sig i Amerika, den tredie døde som Styrmand 1908, hans Datter er gift med Stadsdyrlæge A. R. Krogsgaard, Esbjerg.

*Af Skibsfører, senere Fabrikant og Bankdirektør i Esbjerg,
PEDER BRINCHS DAGBOG,
der nu opbevares hos Sønnen, Direktør Fr. Brinch i Emdrup.*)*

Peder Brinch begynder med at fortælle om, hvad han har oplevet i sin Barndomstid i Sønderho. Han var Søn af Skibsfører Peder Pedersen Brinch, død 1899, og Mette Jesdatter og født 7. Oktober 1841 i Sønderho.

Hans Liv paa Søen begyndte meget tidligt. Kun 1½ Aar gammel gjorde han sammen med Moderen en Rejse til England med Faderens Skib, „Sofie“, hvorefter han selvfølgelig intet erindrede. 6 Aar gammel besøgte han sammen med Moderen Faderen, som laa med sit Skib i Flensborg og sejlede med derfra til Fredericia, og kun et Par Aar ældre var han, da han kom med Faderen paa en Rejse til Christianssand i Norge i Sommerferien. Herom skriver han: „I Christianssand var der meget at se for mig, og for første Gang saa jeg her et Dampskib og mange store Sejlskibe, høje Fjælde og Soldater. Jeg var paa Fjældene at plukke Blaabær. Efter nogle Dages Ophold gik vi til Søs for hjemgaaende, vi var 8 Dage i Søen paa Grund af Storm og daarligt Vejr (Overrejsen havde kun taget to Dage) hver Dag, hvilket gjorde mig ked af det hele, dog alligevel inderlig glad for, hvad jeg kunde fortælle mine Kammerater hjemme om Rejsen, og hvad jeg havde set i Norge, ventende, at de vilde staa med opspilede Øjne og gabende Mund for at høre paa mine Beretninger. — — Det var i Sommerferien, jeg var i Norge, jeg kom lige hjem, som Skolen skulde begynde, hvad jeg ikke var saa glad for. Mine jævnaldrende Fætre, Jes og Jens Knudsen (senere Skibsfører Jes M. Knudsen, død 1924, og Skibsfører Jens M. Knudsen, død 1879) havde ogsaa været i Norge, men de havde ikke som jeg set et Dampskib.“

Af Dagbogen fremgaar det, at han tilbragte det meste af sin Fritid i Barndomstiden ved Havnen, manøvrerende i Baade. Om Sommeren var han 7 à 8 Gange daglig ude at bade, og ved en saadan Lejlighed reddede han engang en Kammerat, der var kommen for langt ud, fra at drukne. En anden Gang var han selv og Fætteren Hans Frederiksen (død som Skibsfører 1884)

*) Han har velvilligst overladt mig Dagbogen, hvori Peder Brinch har begyndt at nedskrive sine Erindringer i 30 Aars Alderen, til Afbenyttelse for hosstaaende Skildringer.

udsat for den største Livsfare. Fra Faderens Skib, der laa i Knuddyb, havde de i Skibets eneste Jolle begivet sig til Peder Meyers Sand (en i Ebbetiden og ellers i godt Vejr tørliggende Sand syd for Sønderho) for at samle Maage- og Terneæg. De havde ikke noget Anker med til at for- tøje Baaden ved, men stak en Aare ned i Sandet og fastgjorde Baaden derved. Da Vandet steg, rev Baaden sig løs og drev bort, mens de var ivrigt beskæftiget med at samle Æg, samtidigt blæste det op til Storm og drev Baaden ind over Sanden, saa de to Drengene maatte kravle op i et Sømærke, hvor de bandt sig fast med deres Tørklæder og forberedte sig paa at skulle tilbringe Natten dér, da det allerede var langt ud paa Aftenen, i denne ubehagelige og ikke ufarlige Stilling. Tilsidst blev man inde fra Land rent tilfældigt opmærksom paa deres farlige Stilling og fik dem reddet.

Da han i Efteraaret 1855 skulde gaa til Præst, var det første, han og de øvrige Drengene anskaffede sig, en Pibe. Kunde en Dreng, der kom ud at sejle, ikke ryge, var han ingen rigtig Karl. Da Konfirmationen var godt overstaaet — det var dengang den første Søndag i Marts — skulde der holdes et Afskedsbal med Skolen og Barndomstiden. Der var 15 Drengene og 9 Piger, der blev konfirmeret. Af Drengene kom de 14 ud at sejle. 16 Aar efter, da Brinch nedskrev sine Erindringer, var de 8 af Drengene omkomne paa Søen og 2 døde paa Landjorden. Disse Baller var „Sammenskudsballer“. Deltagerne kom selv med alt nødvendigt til Afholdelse af Udgifterne: Kager, Brød, Smør, Paalæg, Lys og Brændsel, Kaffe, Sukker, Mjød o. s. v. Hvad der levnedes deraf, var Betaling til Værten, der lagde Lokaler til, han fik dog ogsaa 2 à 3 Mark til Rengøring. Spillemændene fik 2 Skilling af hvert Par for et Sæt Danse à 6 Spil. Brinch fortæller derefter:

„Nu kom Foraaret, det var altsaa i 1856, og en Del af os skulde rejse straks efter Ballet. Vi havde alle 14 faaet Hyre som Skibkokke eller Kokkedrengene. Jeg havde faaet Hyre med „Fortuna“, der førtes af min Onkel, Thomas Meinertz, (død 1881)



Skibsfører Peder Brinch, R. D., Veteran fra 1864. Død som Fabrikant og Bankdirektør i Esbjerg 1908.

og skulde have 32 Rigsdaler i Hyre for et helt Aar, hvad jeg var meget stolt af, da ingen af mine Kammerater skulde have saa meget, skulde ogsaa have fri Rejse til Skibet, som laa i Fredericia. Jeg var med de sidste, som rejste, det var først i April. Jeg længtes uhyre efter at komme afsted, ud at sejle og tjene Penge. Endelig oprandt Dagen, og forud var jeg, som Skik og Brug var, omkring hos Familien for at sige Farvel. Der vandsaa nogle Lommeskillinge, og da min Familie var ret talrig, og mine Tanter var ret gavmilde overfor mig, havde jeg samlet 5 Rigsdaler ved denne Lejlighed.

Min Moder var nu ikke saa glad for, at jeg det første Aar ikke kom med min Fader, men min Onkel vilde give mig mere i Hyre, og det lokkede. Fader laa for Resten i Odense med sit Skib og lossede dér. Aftenen før jeg skulde rejse, trakterede Moder med Bøfsteg, en ikke almindelig Ret dengang. Vi skulde køre — Onkel og alle Skibsfolkene — til Nordby Kl. 5 om Morgenen. Jeg blev vækket af Moder Kl. 4, hun havde da Kaffe færdig. Da Stunden saa var kommen, at jeg skulde sige Farvel til Moder og mine smaa Søskende, kan jeg ikke nægte, at jeg ikke var saa lidt beklemt om Hjertet. Jeg græd og Moder ligesaa. Jeg forlod saa Barndomshjemmet og skulde nu ud i Verden paa egen Haand. Kl. 7 gik vi i Nordby om Bord i Færgebaaden, der førte os til Strandby (Esbjerg eksisterede ikke dengang). Her holdt ved Ankomsten dertil en almindelig Bondesvogn, hvorpaa vort Rejsetøj blev stablet op og vi selv — 5 Mand foruden Kusken — oven derpaa, og saa luntede vi af ad daarlig Vej. Vi kørte hele Dagen og følgende Nat i en højst ubekvem Stilling, var et Par Gange inde i Kroer og hos bekendte for at spise. Først anden Dag henimod Middag kom vi til Fredericia og om Bord i „Fortuna“. Fra da af blev jeg tituleret Kok. — — —

Om Aftenen fik jeg min Straasæk, Dyne og Pude anbragt i Køjen og skulde saa til Køjs ret tidligt, da vi jo ingen Søvn havde faaet Natten forud, men jeg kunde ikke sove i denne snævre og lave Køje, jeg tørnede ud paa Kisten og sad saa og blundede lidt dér. Stemningen var vemodig, saa Hjemlængslen allerede meldte sig. Morgenen kom endelig, og jeg skulde først tørne ud for at gøre Ild og lave Kaffe. Det var noget helt andet end hjemme. — — —

Efter 8 Dages Forløb fik vi Fragt; vi skulde gaa til Faaborg

og indtage en Ladning Byg til Leith i Skotland. Under Vejs til Faaborg havde jeg det Uheld, at da vi skulde brase, gik min ene Vante af og faldt over Bord, jeg saa grædefærdig efter den, saa længe jeg kunde øjne den, hvad Folkene kun lo af. Jeg kunde ikke forstaa, at der ikke blev sat en Baad ud for at redde den, hvad man havde gjort om Formiddagen, da Styrmandens Hat var falden over Bord.“

Efter et Par Rejser over Nordsøen skulde Skibet gøre en Rejse for England til St. Petersborg (nu Leningrad). I Rusland maatte man dengang ikke koge om Bord af Hensyn til formentlig Brandfare. Dette skulde foregaa i Land hos Folk, der var villige til at overlade Køkken til dette Brug. Herom fortæller Brinch:

„— — — Efter at have varpet i 2 Dage og en Del af Natten med kom vi endelig til Newsky, en Plads, som ligger et Par Mile oppe paa Newafloeden, hvor vi skulde lade. Her kom jeg til at koge i et Hus, hvor alle de russiske Kokke (fra Orlogsskibene) kogte. Her var et vældigt Spektakel og tidt Slagsmaal. Man kunde ikke heller risikere at vende sig bort fra Gryden, uden at Indholdet blev stjaalet, og hvordan Maden blev tilberedt i et saadant Hul er begribeligt. — — —

Mange morsomme Scener oplevede vi Kokkedrenge her i Newsky, her var baade danske, tyske og hollandske Kokkedrenge, men det varede ikke længe, inden vi lærte lidt af hinandens Sprog, saa vi kunde forstaa hinanden. Vi levede for Resten godt, skar de bedste Stykker ud af Kødets, naar vi saa vort Snit dertil, og Hollændernes Pandekager var vi særlig forlibte i. Efter 14 Dages Ophold ved Newsky skulde vi tilbage og drive ned ad Floden. Vi drev baade ved Nat og Dag, det var i de lyse Nætters Tid. Kl. 3 en Nat kastede vi Anker, og da vi intet varmt havde faaet siden Middag, skulde vi Kokke fra 3 Skibe se at faa Kaffe kogt i Land, det var dog ingen let Sag, thi ingen Mennesker var paa Benene paa denne Tid, men vi traskede af med vore Kaffe kedler Gade op og Gade ned uden at kunne komme ind noget Sted. Endelig efter 2 Timers Forløb træffer vi en Mand, der anviste os et Køkken. Herinde laa en Russer og sov paa et Bord. Med Møje og Besvær fik vi ham forklaret, hvad vi vilde, fik saa gjort Ild og Kaffen kogt; men da vi vilde betale, forlangte Manden mere end rimeligt var, syntes vi. Vi vilde give ham 20 Kopeck for hver Kedel, hvad vi plejede at betale; dem vilde han ikke modtage og lagde Pengene tilbage i min Haand

og søgte at gøre os forstaaeligt, at han skulde have meget mere, og vred var han. Jeg puttede saa Pengene i Lommen, snubbede Kaffe kedlen og ud af Døren i en Fart, ligesaa mine Kammerater; men Russeren fangede den ene, som han tog med sig ind. Vi andre to lagde saa Raad op om, paa hvad Maade vi skulde befri vor Kammerat og begav os i den Anledning tilbage til Huset. Imidlertid ser vi Kammeraten komme løbende med sin Kedel. Russeren havde ladet ham gaa, da han ingen Penge havde, dem havde jeg nemlig. Langt om længe kom vi om Bord, hvor der vankede Ørefigner og dygtigt Skænd for vor lange Fraværelse, hvad vi jo var uden Skyld i. Om Aftenen delte vi Pengene og købte Æbler derfor.“

Fra St. Pedersborg gik Rejsen til Hull i England. Det var en meget besværlig Rejse med Storm og Uvejr og varede 28 Dage. Fra Hull gik Rejsen til Haderslev med en Ladning Salt. En lille Oplevelse dér beskriver Brinch: „Jeg havde lagt salt Kød i Blød om Aftenen til næste Dags Middag. Styrmanden lagde senere uden mit Vidende en Rullepølse ned i samme Gryde. Førend jeg gik til Køjs, vilde jeg skifte Vandet, tog Kødet op og hældte Vandet over Bord. Jeg hørte nok, at det sagde Plump i Vandet, men vidste ikke, hvad det var. Næste Dag ved Middagen spurgte Styrmanden om, hvordan Pølsen var. Saa havde jeg Forklaringen paa Plumpet i Vandet uden Bords, og nu regnede det ned over mig med Skænd efter en større Maalestok.“

I 1858 er han avanceret til at blive Jungmand om Bord i Faderens Skib, „Patrioten“, med en maanedlig Hyre af 9 Rdl., og Aaret efter paamønstres han igen med Faderen, denne Gang som Matros. I 1860 kom han ud paa sin første store Rejse, idet han tager Hyre paa et Altona-Skib, der skal fra Hamborg til Lissabon og derfra til St. Pedersborg. Det var et gammelt, halvraaddent Skib, hvis Kaptajn altid var fuld, og Styrmanden omtrent ligeglad med det hele. Her var han om Bord i 7 Maaneder, saa gik han i Land, da Livet var uudholdeligt dér om Bord. Han skulde imidlertid have sine Togter for at kunne faa Styrmands eksamen og gik derfor om Bord i en Lybecker-Brig, der skulde til Rio Janeiro, en meget usund Plads dengang. Mandskabet undgik heller ikke Klimafeberen. Han skriver i Dagbogen:

„Efter 4 Ugers Ophold i Rio kom vi lykkelig og vel til Søs, alle Mand var raske, og vi var glade for at være sluppet heldig derfra; det gik ogsaa godt i 2 Dage, men paa tredie Dagen blev

7 Mand syge, vi var 10 Mand i det hele om Bord, ogsaa jeg blev haardt angrebet og ganske vild af Feber. Nu døde Tømmermanden og Kahytsdrengen, og nogle Timer efter blev de sat over Bord, hver i sin Sæk med nogle store Stykker Kul i. Under dette laa jeg med Døden i Halsen og havde tabt Troen paa at skulle komme mig; jeg kom mig imidlertid, men det gik langsomt fremad med Helbredet; en Maaned efter var jeg endnu meget svag, ligeledes 4 andre af Besætningen, saa det kneb med at faa Arbejdet udført. Efter 80 Dages Rejse ankom vi endelig til Falmouth og fik Ordre til at gaa til Hamborg med Ladningen. Her ankom vi 9 Dage efter om Eftermiddagen Kl. 2. Kl. 5 var Maaneden opsagt, og $\frac{1}{2}$ Time efter var jeg i Land og satte Kursen efter Logiet for at spørge efter Breve hjemmefra og træffe sammen med gamle Kendinge. Alt stod vel til hjemme, og der var derfor intet til Hinder for, at jeg, som Skik og Brug var, efter en fuldendt Rejse kunde hengive mig til Lystighed, glade Timer og Morskab med Vennerne. Efter 14 Dages Ophold i Logiet fik jeg Hyre 1. April 1861 med Blankeneser-Skonnerten „Lisbeth“, der skulde gaa til Vestindien.“

Efter at have gjort nogle Rejser med dette Skib havde Brinch tilendebragt de befalede Togter, hvorfor han rejste hjem efter 2 Aar og 7 Maaneders Fraværelse for at gaa paa Navigations-skolen i Nordby, hvorfra han tog Eksamen i 1863. Samme Aar blev han indkaldt for at aftjene sin Værnepligt til Orlogs og kom bl. a. om Bord i „Esbern Snare“, der førte Tropper til Flensborg. De skulde til Revue ved Dannevirke og efter endt Revue føres tilbage til Korsør. Gjorde derefter adskillige Ture med „Esbern Snare“ til det i Oktober lagde ind i Flaadens Leje og blev rigget af. Mandskabet ventede saa at blive permitteret, men dette trak ud, og da Efterretningen indløb til Kjøbenhavn om Kong Frederik den VII's Død i Flensborg den 15. November, maatte „Esbern Snare“ i største Hast rigges til for at ledsage Dampskibet „Slesvig“, som skulde bringe Kongens afsjælede Legeme til Kjøbenhavn. Herom skriver Brinch saa:

„Vi gamle af Orlogsgasterne kom da om Bord i „Esbern Snare“ igen og ventede saa efter Hjemkomsten med Kongens afsjælede Legeme at skulle blive fri; men det gik anderledes. Nogle Dage var vi i Flensborg. Her var stor Sorg overalt; thi Kongen var meget afholdt dér. Dagen før Afrejsen kom med Udfoldelse af stor Pragt, da Kongen for sidste Gang

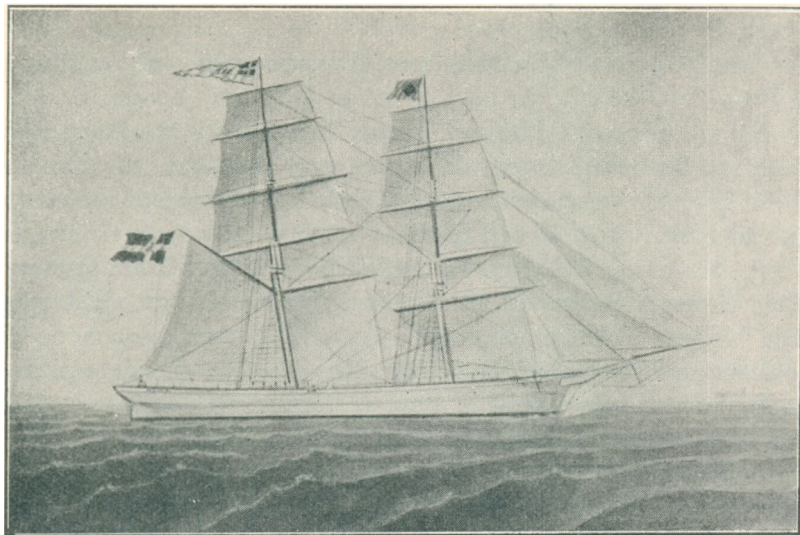
blev ført gennem Flensborgs Gader, baaret af Flensborg Borgere, for at føres om Bord i „Slesvig“, paa hvis Dæk et Hus var blevet bygget for at huse Kongens Lig under Overfarten til Kjøbenhavn. Vi fik en meget haard Rejse fra Flensborg til Guldborgsund og frygtede flere Gange, at „Esbern Snare“ skulde forlise. Der var om Natten høj og krap Sø, hvoraf en enkelt næsten fyldte Maskinrummet, og Kistebænkene sejlede paa Banjerne. Vi ankom dog lykkelig og vel til Kjøbenhavn Kl. 7 om Aftenen, og der blev nu fra „Esbern Snare“ givet Dødssalut. — —

Det varede ikke længe, førend man hørte Tale om Krig, der ved svandt Haabet ganske om at komme hjem til Jul. Saa ofte det lod sig gøre, skrev jeg hjem, og ligesaa ofte fik jeg Brev hjemmefra, og det var med den største Glæde, man kunde tænke sig, naar man fik Brev om, at alt stod vel til blandt sine kære.

Til sidst blev Talen om Krig til Virkelighed, og vi fik nu nok at gøre, først afsted med Tropper fra Korsør til Flensborg, Egernfjord og Aabenraa og derefter Krigsfornødenheder, der alt sammen gik til Dannevirke — — —

En Dag fik vi Odre til at gaa til Kielerfjord for at blokere den. Her laa vi i ca. 14 Dage. Udbyttet var kun en Galease, som vi tog.

Tyskerne var nu rykket ind i Holsten og trak op efter Dannevirke. Vi blev tilligemed Korvetten „Thor“ sendt til Egernfjord for at forhindre Tyskerne i at trække ind i Byen, førend vore Tropper havde forladt den. Vi laa uden for Havnen et Par Dage og ventede paa Fjenden. Vi var vildt begejstret for at give ham en ordentlig Nytaarshilsen, vi stolede nemlig paa, at naar han fik høre vore Kanoner og Granater, vilde han straks vende om. Det ene Regiment efter det andet af vore Soldater kom gennem Byen og trak nordpaa; saa en Dag vor Hovmester var i Land for at gøre Indkøb, hørte han, at Tyskerne var ganske nær ved Byen. Han ilede straks om Bord med Jollen, og alt blev nu gjort klar til at modtage Fjenden. Det var en stille klar Frostdag, og Jorden var dækket med Sne. Vi laa i Nærheden af „Thor“ og kun et Par Kabellængder fra Land. Kl. 10 lettede vi Anker, da vi observerede Soldater komme ud af Skoven syd for Byen. Vi dampede derhen og saa, det var vore Jenser, de sidste danske Tropper fra Holsten. Kun et Kvarter efter saa vi Pikkelhuerne myldre frem af Skoven, kun 1000 a 1200 Alen fra, hvor vi laa. De gik frem i største Hast, og vi fik Ordre til at standse dem



Brig „Ane“, forlist 1871, ført af Kaptajn P. Brinch.

og affyrede da en Haubitser, hvilket besvaredes med en voldsom Geværildssalve, som slog ned i Vandet omkring os. Nu kom det danske Blod i Kog, vi sendte saa Fjenden en 35 Punds Granat, saa en 60 Punds Kugle og derefter en 35 Punds og saa videre. Jeg stod til Rors og kunde observere det hele, og da baade „Thor“ og vi havde givet Fjenden det glatte Lag, forføjede han sig tilbage i en Hulvej; men inden vi havde faaet os ret betænkt, blev vi beskydt fra 5 Batterier, som i en Tid af kun $\frac{1}{2}$ Time var blevet ordnet, og det gik nu varmt til fra begge Sider. Kugler og Granatstumper fløj omkring Ørerne af os med en hæs lig hvinende Lyd og slog i Vandet omkring Skibet. Vi skød igen, hvad vi kunde; om det gjorde Virkning, kunde vi ikke se. Da „Thor“ havde givet Fjenden det glatte Lag af 8 Kanoner, gik han til Søs. Vi vedblev endnu 1 Times Tid, til vi var sikker paa, at vore Soldater var ude af Byen og Broen sprængt, hvorefter vi ogsaa satte Kursen til Søs, hvor „Thor“ ventede os uden for Skudlinien. Vi havde nemlig ingen Læge om Bord, og han ventede for at høre, om vi havde saarede; da dette ikke var Tilfældet, godtede vi os ordentlig derover. Vi havde kun faaet Bramstængerne splintret, en Kugle gennem Skorstenen og 3 a 4 Kugler i Skroget og kun 1 Mand dygtig svættet i Ansigtet, hidrørende fra Kuglen gennem Skorstenen, i hvis Nærhed han havde

været, da den ramtes og slog Sod omkring. Vi var de første, der havde beskudt Fjenden med Kanoner, og herover var vi stolte. — — —

Da vi kom ind i Allsund, kom „Hekla“ os i Møde og meddelte, at Tyskerne havde Batterier paa Sydsiden af Fjorden. Disse skulde vi passere i en Afstand af ca. 700 Alen. Vi gjorde klar til Slag. Jeg stod ved Roret som altid under klart Skib, og vi gik nu i Gang ind efter. En Lods havde vi faaet i Sønderborg; han var meget bange for sit Skind og holdt sig i Læ af Stormasten. Vi kom ikke ret langt ind, før vi blev modtaget med den sædvanlige Hilsen med Kugler og Granater, der susede omkring os. Vi ventede ikke med at besvare Hilsenen. Det hele varede dog ikke længe, saa slap vi igennem uden nogen Skade. — — —

Dagen efter, vi var kommen paa Plads, fik vi travlt. Rigningen blev taget ned, saa kun de bare Undermaster stod tilbage; en Del Jernvandkister blev placeret paa Dækket og skulde gøres til et bombestærkt Kommandotaarn. Kisterne blev fyldt med Sand indvendig og beskyttet uden om ved ca. 1000 Sække Sand, som maatte hentes paa Land og hugges op af den frosne Jord. Den kommanderende var derved beskyttet, men kunde dog se forefter og give Ordre til Maskinmesteren. I Chefens Kahyt blev det saaledes indrettet, at vi dér kunde sidde og styre, saa der slet ikke var en Mand at se paa Dækket under klart Skib. — — —

Om Natten patruillerede vi dels gennem Skoven, hvortil vi havde en Times Marsch, og dels i Jollen ned ad Fjorden; det var en drøj Tid i Vinterens Kulde at skulle sidde 4 a 5 Timer i Jollen uden at røre Benene, og vi var derfor stivfrosne, naar vi kom om Bord henad Kl. 4 om Morgenen, og da vi skulde stille igen Kl. 6, fik vi kun et Par Timers Hvil paa Kistebænken. Saaledes laa vi i ca. 3 Uger. Vi var 9 Mand om Bord fra Fanø og havde megen Placér, naar vi var sammen om Aftenen.“
— — —

Brinch blev liggende i Tjeneste til en Tid efter Fredsslutningen. Han ankom hjem til Fanø 27. November 1864 efter en Orlogstid af 18½ Maaned. Den 22. Februar 1865 holdt han Bryllup med Ane Thækker, Datter af Skibsfører, Krydstoldassistent og Dannebrogsmænd Th. N. Thækker, Sønderho.

I 1867 fik han eget Skib at føre, Briggen „Ane“, som forliste i 1871. Derefter lod han i Sverrig bygge et større Skib, Briggen

„Ane“, som han førte til 1876, da han slog sig ned i Esbjerg og anlagde et Uldspinderi og en Klædefabrik. Foruden til dens Virksomhed blev han snart knyttet til andre Foretagender i den unge, fremadstræbende By. Sammen med P. Breinholt, Hotelejer M. Spangsberg og Skibsbygmester Dahl byggede han de første Fiskefartøjer i Esbjerg og drev ogsaa Fiskeeksport. Han var Sjælen i det Interessentskab, der anlagde Telefonnettet i Esbjerg og Omegn, hvilket senere overgik til Sydjydsk Telefonselskab, var Medlem af Sørensen og Havneraadet og Meddirektør i Esbjerg Fanø Bank samt Repræsentant for Grundejerkreditforeningen. Den 22. Avg. 1900 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. Han døde 1908 efter at have været gift 3 Gange.

En Søn er Direktør Fr. Brinch, Emdrup, Svigersønner Kaptejnerne J. A. Sonnichsen og T. W. Stabell, Kjøbenhavn, afdøde Bankdirektør, Konsul Jørgen Nielsen og afdøde Grosserer, Konsul Chr. Olsen, R. af D. p. p.

SKILDRINGER AF SKIBSDRENG H. J. THOMSENS TRISTE TILVÆRELSE TIL SØS I SEJLSKIBE I AARENE 1875—76.

Jeg er født i Sønderho 25. Oktober 1859, Søn af Skibsfører Jens H. Thomsen, der omkom paa Havet 1867, min Moder døde 1873. I 1875 fik jeg Hyre som Kok med Galeasen „Anne Caroline“ af Ribe. Den sejlede paa England—Ribe med Kulladninger. Skibet kunde ikke gaa ind til Ribe gennem Aaen, men losede i „Skøgum“ øst for Kjeldsandet, hvorfra Ladningen med Sønderho-Lægtene blev befordret ind til Ribe.

I nævnte Skib fandtes en Besætning af kun 4 Mand, saa enhver af disse havde blandet Tørn, d. v. s. enhver maatte tage fat paa hvad som helst Arbejde, der forelaa. Kosten om Bord var tarvelig, dog fuldt tilstrækkelig, men Skibet var gammelt og led sædvanligt af større eller mindre Lækage, især naar det var fyldt til Spygatterne, saa Dækket i Søen til Stadighed var overskyttet med Vand, og kun For- og Agterenden var oven Vand og de eneste nogenlunde tørre Steder at opholde sig paa. Pumperne maatte gaa baade Nat og Dag for at holde læns Skib, og tidt stod Besætningen, der skulde betjene Pumperne, i Vand til midt paa Livet.

Om en enkelt Rejse med dette Skib skal lige berettes. Kom-

mende fra England med Kul anløb vi en stormfuld Aften Knud dyb, men Skipperen, Anthonisen hed han og var fra Sønderho, turde ikke forcere Barren, men bestemte at søge Havn ved List paa Øen Sild. Efter 3 Dages Ophold her bedredes Vejret, og Rejsen fortsattes, men vi grundstødte let paa en Revle uden for Rømø; dette forværrede i Forvejen værende Lækage, kom tilsidst til Ankers paa Lossepladsen i Skøgum Paaskelørdag. Skipperen og en Mand tog straks i Baad til Ribe, og tilbage paa Skibet var da kun en gammel Matros og undertegnede. Efter om Aftenen at have faaet nogenlunde læns Skib ved stadig Pumpen og faaet lidt Ekstramad til Aften, gik vi til Køjs overtrætte i høj Grad og faldt snart i Søvn. Næste Morgen, da vi pejlede Pumpen, befandtes 20 Fod Vand i Lasten, der maatte derfor pumpes af alle Kræfter, saa Paaskedag blev en lang og trist Arbejdsdag for os, inden vi fik Vandstanden i Skibet til at synke til en passende Højde. Dette Liv blev mig dog uudholdeligt. Jeg opsagde derfor min Hyre og gik fra Borde.

Jeg fik derefter Hyre som Kok med Skonnerten „Fides“, Skipper Niels Nielsen af Sønderho (omkom paa Havet 1880). Skibet laa i Grenaa og skulde gaa ballastet til England efter Kul. Rejsen til Skibet tog ikke saa lidt længere Tid end nu om Dage. Tog hjemme fra Sønderho tidlig om Morgen og var i Aarhus sent Aften; derfra med Dagvogn, da ingen Jernbane gik i den Retning, hele Natten med ofte skiftende Heste og naaede Grenaa henad Formiddagen og entrede da Skibet, hvis Besætning var 5 Mand. En Drengs Bestilling om Bord i et Sejlskib dengang var ubegrænset! han skulde lave Mad, hjælpe til ved al Slags Sejlføring og Manøvrering og ved Losning og Ladning. Var Maden ikke færdig til rette Tid, eller mislykkedes Tillavningen, som let kunde ske for en Dreng, fik han paa Puklen. Middagsmaden var hovedsagelig kogt paa salt Kød og Flæsk med Ærter afvekslende med Storgryns-Suppe, salt Fisk, Budding af Bygmel (Sakkuk kaldet), Pandekager med Sødsuppe og om Søndagen Kødsuppe, Rugbrød og Kiks med Smør og Sukker til efter Reglementet.

Efter en forholdsvis god Overrejse til Burntisland i Skotland lastede vi og begyndte Hjemrejsen. Dagen efter at vi havde forladt „Firth of Forth“, fik vi en orkanagtig Storm med Regntykning af O.N.O., saa at al Sejlføring var umulig ud over det allernødvendigste for at holde Skibet op mod Søn. Vi drev

med Vind og Sø tilbage i Retning af Fjorden, som vi nærde Haab om at træffe. Men nej! Næste Dags Morgen ved Daggry, jeg stod til Rors og Udkig, Kaptajn og Styrmand var nede til Frokost, fik jeg pludselig højt Klippeland i Sigte.

Landet viste sig at være Klippelandet syd for Fjorden ved Dunbar med enkelte Sandpletter mellem Klipperne. Vi forsøgte at klare Pynten ved Hjælp af et Par tilsatte Smaasejl, deriblandt et Forsejl, der af undertegnede og Styrmand Th. Thomsen af Sønderho (nulevende Skomager Hans



Skibsfører
H. J. Thomsen,
Sønderho.

Mejnertz Thomsens Fader) skulde ordnes. Under Arbejdet fik vi en svær Braadsø over, som rev os begge bort fra Sprydet. Jeg blev hængende i Armene, Styrmanden blev slaaet bevidstløs, gik over Bord og druknede for vore Øjne, skønt der blev kastet Redningskrans og Tovværk ud til ham. Samtidig viste det sig umuligt at klare Kysten. Skibet drev uhjælpelig sin Undergang i Møde. Som allerede nævnt skelnedes smaa Sandpletter ind mellem Klippelandet, saa hvis en saadan Plet kunde træffes til Landsætningen af Skibet, var der Mulighed for at redde Livet. Der blev holdt Skibsraad, og det blev bestemt at bringe Skibet hurtigst til Stranding. Mennesker kunde øjnes i Land. De tog Forberedelse med Bjergningsmateriel. Skibet blev bragt af for Vind og Sø lige mod Land. Kaptajn Nielsen sad i Rigningen og dirigerede Kursen mod en sandet, lys Plet, samtidig stod en Mand i Land paa en fremspringende Pynt og gjorde Signal for at vise Stedet, hvor vi helst skulde lande.

Skibet, der blev styret med Rorpind (ikke Rat), blev betjent af undertegnede og en Mand mere, der vel var klar over (fik ogsaa en Advarsel derom), at saa snart Skibet huggede i Grund, var det et meget farligt Opholdssted at være paa i Skibet, vi sprang ogsaa straks, da Skibet tørnede. Rorpinden fo'r ud gennem den opstaaende Firkant. Var en af os fulgt med, var han blevet knust. Men vi to Gutter sprang op i Rigningen til de andre to Mand, der forlængst havde hængt sig fast dér. Værrer Gyngetur kan ikke tænkes.

Skibet, der kastedes tværs i Søen, væltede mod Land med hver Braadsø og atter tilbage udefter med tilbagevendende Sø.

Kraftanstrengelse var nødvendig for at forblive i Rigningen. Søen væltede til Stadighed over hele Skibet, hvis Dæk hurtigt blev raseret for alt. Samtidig var der samlet en Menneskemængde paa Stranden, Redningsfolk med Raketapparater og Redningsbaad. Der blev affyret 2 Raketter med Line uden at træffe Skibet. Endelig blev den 3. Line hængende paa Klyverbommen. Vilde vi bjerges, maatte Linen bringes ind derfra — et meget voveligt Eksperiment med Livet som Indsats eller Lemlæstelse. Jeg sprang ned fra Rigningen og ud paa Klyverbommen gennem et fraadende Hav for anden Gang i Løbet af et Par Timer at se Døden i Øjnene — for det blev mig og en ung Mand ved Navn Abraham Abrahamsen fra Læsø, der vovede Forsøget. Det var nærmest et Mirakel, at det lykkedes at faa Enden af Linen bragt ind og op i Rigningen. Vi halede derefter en Kasteblok med Line ud og fastgjorde den i Rigningen. Dermed havde vi Forbindelse med Land, hvorfra der blev halet en sværere Trosse ud til Skibet; den fastgjordes ligeledes til Mastetoppen, og Redningsforsøg paabegyndtes.

Da Afstanden var for stor til Redningsstol, benyttede Redningsmandskabet Tovet til at hale Redningsbaaden ud til Skibet, som, naar det væltede udad, var langt fra Baaden. Naar Skibet væltede mod Land, var Baaden inde under Rigningen, og da var det Tid til at springe ned i Baaden uanset Følgerne. Et Par Mand af Besætningen sprang først. De kom godt fra det. Abraham og jeg var saa tilbage, og vi maatte vente til senere Omgange og Lejligheder. Min Ven, der var sløj, kold og overanstrengt, bad jeg springe før mig, ellers var jeg bange for, han tabte Modet. Han sprang uheldigvis ned mellem Skib og Baad, men kom dog i sidste Øjeblik op i Baaden. Dermed var jeg ene tilbage, og ved næste Kast af Skibet sprang jeg ned i Baaden paa Ryggen af en Engelskmand, hvem jeg tog om Halsen. Han tog det gemytligt og udbrød: Velkommen, min Dreng!“ Straks derefter blev Baaden halet mod Land af Folkene derinde og af Baadmandskabet tilsvarende affyret, saa Baaden holdtes med Enden mod det vældige Hav. Vi kom godt i Land, modtaget af en jublende Menneskemængde, hvoraf mange stod i Vand til Armhulerne og tog imod os. Vi fik en styrkende Opstrammer og blev modtaget med en enestaaende Venlighed og Gæstfrihed, hvor vi kom frem. Hos en Bager blev vi opvarmet og trakteret — der-

efter paa Hestekøretøj kørt til Dunbar, der var den nærmeste By, dér fik vi tørt og nyt Tøj og Logi for flere Dage.

Redningskransen, som blev kastet ud, drev i Land Kl. 5 Efter term., Liget af Thomsen ca. 10 Dage senere.

Samme Dag et Par Timer senere strandede 2 Skibe mere paa samme Sted, kun faa Favne fra hinanden. Det var en tysk Brig, lastet med Træ, hvis Dækslast straks blev kastet i Land, og en engelsk Skonnert ballastet. Alle Mand blev bjerget og anbragt i fælles Logi i Dunbar. Alle Skibe blev til Pindebrænde.

Var Strandingerne sket ved Nattetid, vilde det have været meget tvivlsomt, om vi havde undgaaet totalt Forlis med saavel Mandskab som Skibe i Lighed med, hvad der skete en Del Aar senere med Barkskibet „Eliza“ af Sønderho, Kaptajn J. S. Jensen, der forliste samme Sted; men desværre med totalt Forlis.

Efter faa Dages Ophold i Dunbar skiltes den strandede Flok, 18 Mand, fra de 3 Skibe. Vi drog af Sted til ny Rejser, Farer og Eventyr med et fremdeles lyst Syn paa Fremtiden, hurtigt glemmende det forbigangne, saadan som Sømanden nu en gang gør det. Særlig var dette en Dyd i disse strenge Søfartstider med de mange smaa, tildels usødygtige og for dybt lastede Skibe, som nu heldigvis ogsaa er en „Saga blott“.

Gennem Konsulatet i Leith fik jeg kort efter Hyre med Skonnerten „Cecilie“, som laa ved Burntisland oppe paa Fjorden og lastede Kul til Vadsø i Nord-Norge. Jeg skulde være Kok og Allemands Dreng og fik snart at føle, hvorledes en stakels forældreløs Drengs Stilling kunde blive paa et Skib, hvor der intet Hensyn toges til Fornuftgrunde. Livet om Bord i dette Skib var et sandt Helvede, som jeg endnu saa mange Aar efter grues ved at tænke paa; thi Rejsen blev fuld af gruelige Scener og uhyggelige Begivenheder. Skulde jeg nedskrive alt, vilde det fylde mange Ark. Efter en forholdsvis god Rejse sidst paa Efteraaret, dog med slemt Uvejr rundt Nordkap, kom vi godt i Havn netop paa et Tidspunkt, hvor Skipperens Spiritusbeholdning, der af ham flittig var blevet besøgt paa Rejsen, nu var sluppet op.

Vi skulde her indtage Stokfisk til Messina i Italien. Ladningen foregik hurtigt med Arbejde baade Nat og Dag. Skipperen saa vi aldrig, han var stærkt optaget med at nyde de vaade Varer i store Kvantiteter. Endelig blev vi færdig til at afgaa, det

var ogsaa paa høje Tid, hvis Solobservationen skulde faas ved Turen rundt Nordkap, før Solen forsvandt før Vinterens Komme.

Ved Udprovanteringen havde Skipperen selvfølgelig ikke glemt at forsyne sig rigeligt med spirituøse Drikke, og var, da vi skulde ud af Havnen, fuld og forrykt. Og mens vi sejlede mellem høje Klipper og blinde Skær, fik han ligefrem Delirium og kommanderede de utroligste Manøvrer med Skibets Sejl og hundsede med Mandskabet paa det grueligste, styrede snart fra Land og snart mod Land med den største Fare for Skibs, Ladnings og Livs Forlis mod Klipperne. Tilsidst maatte Mandskabet opfordre Styrmanden til endelig at tage Affære. Ved Henvendelse derom til Skipperen blev han rasende og kommanderede Styrmanden til at gaa forud, da han i modsat Fald vilde blive ekspederet over i en anden Verden. Skipperen tumlede derefter ned efter sin skarpladte Revolver, som han derefter løb rundt med paa Dækket og truede enhver med at blive skudt, der ikke makkede ret.

Noget efter gik han agterud og tog Rattet, som ingen havde turdet tage, lagde Revolveren fra sig og lod sig hænge over Rattet uden at styre, men lod Skibet arbejde, som det selv vilde med fulde eller bakkede Sejl, og faldt noget efter i en døsig Tilstand. Da jeg vidste, at naar han havde disse Anfald, blev han altid tørstig, listede jeg mig agterud til ham og spurgte, om han ikke vilde have noget at drikke. Nej, svarede han i en brøslende Tone, men i det samme snappede jeg Revolveren og løb forud med den, og havde han forfulgt mig, var den blevet kastet over Bord, nu derimod tog jeg den i Forvaring som et stumt Vidne til en Opgørelsesdag forhaabentlig senere skulde komme, skønt dette var voveligt. Han beskyldte nemlig baade Styrmanden og mig for at have taget Revolveren, da han var blevet ædru, og truede med, at vi skulde ske al Landsens Ulykke; han troede nemlig, vi havde kastet Revolveren over Bord.

Efter at Skipperen havde hængt over Rattet en Tid, vilde han ned i Kahytten og have en Opstrammer, men faldt om dernede og rev i Faldet Lampen ned, der knustes. Han blev liggende til næste Dag mellem Skaarene, og først da kom han lidt til Koncepterne. Vi forlangte om Natten af Styrmanden (Madsen hed han og var fra Nordby), at han skulde hjælpe os med at bringe Skibet tilbage i Havnen, hvorefter vi da vilde fordre vor Ret til at gaa fra Borde. Styrmanden mente saa, at naar Spi-

ritusbeholdningen var sluppet op, vilde Forholdene om Bord blive bedre, hermed trøstede Mandskabet sig, men bad dog Styrmanden ved Lejlighed bore Hul paa Brændevinsankeret, saa Indholdet kunde fordufte; dette lovede han, men det blev ikke fuldført.

Vi fortsatte saa Rejsen ud efter og slap nogenlunde heldig ud med det stormlige Vejr. Men hvilken Rejse blev det ikke! Deliriumsturene gentog sig tidt og ofte; vi blev purret ud midt paa Frivagten for at skulle bjerge Sejl eller kaste Anker uden Motivering, og Skipperen plagede os med de utroligste Urimeheder.

Rejsen fortsattes nu sydpaa, og efterhaanden slap Spiritusbeholdningen op, saa at der paa den sidste Del af Rejsen intet særligt forefaldt fra Skipperens Side. Vi anløb Messina, hvor vi, vist uden Grund, blev liggende i 3 Døgn, og i den Tid saa vi ikke Skipperen, gik saa fra Messina efter Ordre til Venedig, hvor vi lossede Lasten, derfra gik vi ballastet til Barry, en lille Havneby paa Østkysten af Italien, for at indtage en Ladning Olivenolie og Mandler til Stettin. Ved Indsejlingen til Barry blev Skipperen som sædvanlig uklar med Lodserne og Havneautoriteterne paa Grund af Fuldskab. Skibet blev fortøjet mellem Bøjer midt i Havnen.

Mens vi laa dér, var jeg udsat for et Uheld, der sved haardt til mig; det skete en Dag paa min Morgenvagt, at Vinden pludselig skiftede, saa Baaden, der laa ved Siden af Skibet, kom til at hugge i dets Side; jeg vilde da føre Baaden agten om; herved maatte jeg for ikke selv at falde i Vandet slippe Fangelinien, og Baaden drev bort, men gik paa Land et kort Stykke fra Skibet. Det vilde derfor have været en let Sag for os selv at føre Baaden tilbage, derimod befalede Skipperen, der var bleven arrig og gal i Hovedet over det skete, at Baaden ved andres Hjælp skulde føres tilbage paa min Regning, og Udgiften dertil trækkes af i min lille surt fortjente Hyre (ca. 20 Kr. mdl.).

Endelig var vi færdig til Hjemrejsen. I Stedet for Smør fik vi Olivenolie med paa Rejsen til at dyppe Kiksene i. Olien var dog ikke tilstrækkelig til mere end 5 Dage, Resten af Ugen spiste vi tørt Brød, og saaledes gik det ogsaa med den øvrige Del af vor Føde, naar undtages Middagsmaden; de to sidste Dage af Ugen maatte vi halvsulte.

En Dag paa Rejsen maatte vi søge ind for Storm til en lille

By paa Øen Sardinien og gaa til Ankers for begge Ankere. Her laa vi i 3 Dage, og da vi endelig skulde afsted, viste det sig, at vore Ankere var bleven uklare af hinanden og maatte derfor løftes samtidig. At dette var strængt og opslidende Arbejde er forstaaeligt, og da dette Arbejde uheldigvis indtraf paa en Fredag Morgen ved 6 Tiden, var der ikke en Brødkrumme i Lukafet, saa da vi naaede Frokostpavsens, kunde kun Styrmanden gaa agter for at skaffe (spise), mens vi andre kun kunde hænge over Spillet, da vi intet havde at putte i Munden, førend Middagsmaden kom, der skulde stille Hungeren til næste Dag, da vi fik vor ugentlige Ration af Proviant udleveret. Intet Under da at vi, naar den knapt tilmaalte ugentlige Ration blev udleveret, kastede os over den og spiste for meget, saa vi kom tilkort, inden Ugen udløb. Vi havde en stor Hund, den led ingen Nød, men fik ofte i Overflod, den og jeg var gode Venner; det kunde ske, at den kom op af Kahytten med en hel Kiks i Munden og sprang op paa Kahytstaget, jeg var da ikke sen til at franarre den et Stykke af Kiksen for at stille min Hunger derpaa.

Endnu et Eksempel af mange. En Dag fik jeg Lejlighed til, sulten som jeg var, under et Ærinde i Kahytten uset at rapse en Del Kiks og fik dem stoppet ned i Bukserne, hvad der desværre alt for tydeligt var at se paa mine Ben; det blev ogsaa opdaget af Skipperen, før jeg naaede forud for at „losse“. Han sagde intet, fandt maaske Situationen komisk, derimod beordrede han mig straks paa staaende Fod til at gaa til Vejrs og løsne Bramsejlet, som jeg paa Grund af min overfyldte Tilstand kun med Besvær fik udført, kom dog heldig ned og smuttede ind i mit Lukaf for at tømme Bukserne for det velsignede Brød, der skulde stille min Hunger for flere Dage. Ofte tænkte jeg og ønskede mig et hvilket som helst Sted i Verden og under hvilke som helst Forhold, bare jeg havde nok at spise — og bort fra dette Skib. Derfor har det altid lige til nu skaaret mig i Hjærtet, naar jeg saa, at Brød spildtes eller blev tilsidesat; Erintringen fra mine unge Dages Trængselstid steg da op for mig, og jeg priser Tiden, der forbyder slige Forhold.

Efter en forholdsvis lang Rejse gennem Middelhavet formindskedes Provianten i en betænkelig Grad og Vandbeholdningen ligesaa. Vi maatte gaa i Land i Baaden paa Kysten i Nærheden af Malaga for at hente Vand, og da vi endelig naaede

Gibraltar, maatte vi dér ankre for at proviantere og forsyne os, ikke mindst med rigeligt af de vaade Varer til Skipperens Behov. I de 3 Dage, vi laa der, var han ikke om Bord; den 3. Dags Aften kom han om Bord i stærkt beruset Tilstand og kom straks i Klammeri med Styrmanden i Kahytten, hvilket udartede sig til regulært Slagsmaal. Mandskabet pønsede paa at gaa fra Borden, men da det dog bar mod Hjemmet, blev man enige om at holde ud under denne umenneskelige Tilværelse. Efter at være kommen en Dags Rejse fra Gibraltar fik Skipperen atter Delirium og saa mærkelige Syner. Skønt Vejret var fint, beordrede han, at Sejlene hurtigt skulde bjerges. Vi kom deraf ikke ud af Stedet, men laa stille i 3 Døgn tæt nord for Gibraltarstrædet. Efter den Tid blev Skipperen mere medgørlig, vi fik ogsaa mere Proviant; muligt frygtede han et Opgør ved Vejende. Han havde en daarlig Samvittighed baade over for Mandskabet og Rederiet.

Endeligt ankrede Skibet op paa Københavns Yderred en Lørdag Aften. Skipperen var honningsød over for hele Mandskabet, vi kunde baade faa Penge og Landlov, ja næsten alt hvad vi ønskede. Skipperens Kone og Broder kom om Bord for at sejle med til Stettin. Mandag Morgen, da Mandskabet blev sat til Arbejde, nægtede alle dette med et bestemt Nej og fordrede alle som en at blive afmønstret, hvad vi ogsaa efter Lands Lov var berettiget til at forlange. Da Skipperen erfarede dette, truede han med at forlange Politi om Bord, hvilket vi besvarede med, at saadant netop var efter vore Ønsker. Vi nægtede fremdeles at arbejde, og der blev da af Skipperen gjort Signal til en Slæbedamper, der bragte Mandskab om Bord til at løfte Ankeret og slæbe Skibet ud forbi Drogdens Fyrskib skønt Modvind og Mandskabets Protest, men Skipperen vilde frem for alt hurtigt fra Kjøbenhavn. Han gik nu til Søs med kun Konens og Broderens Hjælp. I Lukafet sad vi nemlig 5 Mand, der hver Morgen blev purret ud til Arbejde, som vi dog bestemt nægtede at udføre og udtalte, at kun hvis Skib og Ladning kom i overhængende Fare, vilde vi træde til. I den Tid Rejsen tog, fra Onsdag Morgen til Lørdag Aften, fik vi intet at spise. Først ved Ankomsten til Stettin blev vi bespist ved Politiets Hjælp. Om denne Sultekur kan jeg bemærke, at de første Par Dage var de værste at udholde, derefter aftager Trangen til Mad gradvis, og man bliver svag og døsig, saa vi fik den Fornemmelse, at en Sultedød næppe er saa skrækkelig som almindelig antaget. Det

skal dog bemærkes, at vi havde Drikkevand, som vi imidlertid stjal os til at hente om Natten.

Politiet, som modtog os i Stettin, havde dertil faaet telegrafisk Ordre fra Swinemünde, men da det erfarede Sammenhængen, sørgede det ikke alene for Mad til os, men skaffede os ogsaa et godt Logi. — Næste Dag, en Søndag, nød vi Friheden under stor Glæde.

Skipperens Broder og Hustru var hele Tiden klar over, at det kunde blive alvorligt for Skipperen, om Sagen kom i Politiets Hænder. Konen fik ved en Lejlighed mig i Tale og bad mig grædende om ikke at bringe Ulykken over hende og hendes Mand, Hjem og Børn. Jeg ynkedes over hende, og for hendes Skyld lovede jeg intet at foretage mig for min Part; de andre af Mandskabet kunde jeg ikke svare for. Den danske Konsul havde dog faaet Oplysning om det passerede, og Mandag Morgen blev vi 5 Mand afhentet af Politiet til Forhør paa Konsulatet, der fremstillede for os hele denne Affære som et alvorligt Myteri om Bord fra Mandskabets Side, men efterat vi havde forklaret hele Sagens Sammenhæng og den skrækkelige Tilværelse om Bord (ogsaa Affæren ved Nordkap) samt Fremlæggelsen af mit stumme, men virkningsfulde Vidne, den skarpladte Revolver, lyste det op for os. Konsulen vilde først mægle, hvad ogsaa var hans Pligt, men herom vilde vi intet høre. Han dekreterede derfor, at vi kunde forlade Skibet straks, paalagde Skipperen ikke alene at udbetale os vort fulde Tilgodehavende, men ogsaa give os fri Rejse til Kjøbenhavn, mens vi forbeholdt os senere Ret til at anmelde Skipperen for hans Opførsel til Retten i Kjøbenhavn. Da vi forlod Konsulen, gav denne os hver 1 prøjsisk Daler til en ekstra Forplejning, et Bevis paa hans rigtige Syn paa Sagen.

Skipperen, som derefter kom til Forklaring paa Konsulatet, kunde ikke modbevise vore Paastande. Særligt stirrede han paa den fremlagte Revolver og maatte bide i det sure Æble og betingelsesløst indgaa paa Konsulens Afgørelse; at han og Konsulen ikke blev fine Venner derover er indlysende.

Næste Dag blev vi afmønstret og afbetalt, og da vi om Bord i Damperen, der skulde føre os til Kjøbenhavn, passerede „Cecilie“, kunde vi ikke dy os for i vor overstrømmende Glæde over Friheden at udbringe et trefoldigt Hurraraab. Vi fandt heller ikke Anledning til, ogsaa af Glæde over Friheden, at anmelde Sagen for Øvrigheden som egentligt tænkt, men vi kunde

dog ikke tilbageholde en tilfredsstillende Tanke ved senere at erfare Skipperens Skæbne, som vi ansaa for en retfærdig Straf. Ved Skibets Ankomst til Kjøbenhavn kort efter blev det, der selvfølgelig paa en Rejse som den skildrede baade havde givet Underskud og stiftet Gæld, beslagnet af Kreditorerne, og Skipperen sat fra sin Post.

Fra nu af opgik der lysere Tider for mig i min Gerning til Søs, jeg fik en mere menneskelig Omgangskreds og tilstrækkelig Føde i de Skibe, jeg senere kom om Bord i. Vel forefaldt der tidt for mig ubehagelige og besværlige Situationer ude blandt fremmede Nationers Folk, men jeg oplevede ogsaa mange lykkelige og glade Stunder i det fremmede. Mange Gange har jeg set Døden for Øjnene under farlig og stormfuld Sejlads og ogsaa oplevet Forlis langt ude i det fremmede, men alt dette regner jeg for intet mod Livet om Bord i „Cecilie“.

— — —
Om nogle Oplevelser, Thomsen, der senere blev Skibsfører, har været ude for, fortæller han længere fremme i denne Bog.

DA JEG BEGYNDTE MIN SØFART.

Skibsfører Bertel Clausen Jensen, født i Ribe Landsogn 1858, gift i Nordby paa Fanø 1888 med Karen Toft (død 1917), Datter af Skibsfører N. S. Toft, og bosiddende i Nordby i over 30 Aar, har sendt mig følgende Skildringer af sit Liv paa Søen:

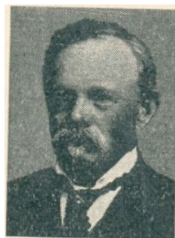
Her sidder jeg nu (1935) i min lille Stue paa De Gamles Hjem og lader Minderne i Tiden, som svandt, passere forbi; først kommer Tankerne fra Drengetiden, at naar jeg blev stor, vilde jeg til Søs, underligt for Resten at det kunde falde mig ind dér i mit fattige Hjem paa Heden, langt fra Sø og Skibe, men til ud at sejle, ud til fremmede Lande stod min Hu, og jeg holdt stædigt ved mit Forsæt og kom da ogsaa efter Konfirmationen i Foraaret ud at sejle som Kok med en Skonnert fra Sønderho, den var oplagt for Vinteren i Vejle.

Som Dreng, naar jeg besøgte Ribe, gik min Tur altid til Skibsbroen, thi da kom der Skibe til Ribe og ret mange endog; smaa var de, men store nok til at sætte en Drengs Fantasi i Bevægelse om lange Rejser. Saa i Vinteren 1873 rejste jeg til Fanø for at søge Hyre; det var ellers ikke saa let at rejse dengang; der var langt fra mit Hjem til Strandby, ca. 5 Mil, og dertil maatte man gaa hele Vejen.

I Nordby fik jeg ikke Hyre og gik saa til Sønderho, hvor der dengang var mange Skibe hjemmehørende, især af mindre Skibe, Galeaser og Skonnerter, der sejlede paa Nord- og Østersøen, og som almindeligvis var oplagte om Vinteren i Havne rundt omkring i Landet; det lykkedes mig med Besvær at faa Hyre som Kok med Skonnert „Ane Kathrine“, Skipper N. Nielsen (senere Marskandiser i Nordby). Jeg var lille af Vækst, og Kaptajnen mente ikke, jeg kunde løfte en Gryde; da mine Fordringer angaaende Hyre var smaa, blev Resultatet, at jeg skulde være Kok i „Ane Kathrine“ for en aarlig Hyre af 20 Daler og selv betale min Rejse til Vejle, hvor Skibet var oplagt. Midt i Marts Maaned fik jeg Besked om at indfinde mig om Bord; helt lysteligt var det ikke for mig lille Bondeknold, men man var ikke forvænt, thi jeg havde været ude at tjene siden mit 8. Aar.

Som sagt var der i de Tider mange Skonnerter og Galeaser hjemmehørende i Nordby og Sønderho; dengang plejede Skibene at lægge op rundt i danske Havne, naar Efteraaret og Stormene kom. Mandskabet rejste da hjem og hyggede sig for Vinteren; men naar man naaede midt i Marts, begyndte man at pakke Kister og Sække, og saa i Slutningen af Maaneden var der Generalopbrud, og tilbage blev kun gamle Mænd, Kvinder og Børn. „Nu kommer Storkene“, sagde man overalt i Landet. Storke var en Fællesbetegnelse for alle Fanøsømænd; maa ske af den Grund, at de kom omtrent samtidig med disse velkomne Fugle. Min korte Rejse til Vejle var allerede en hel Besgivenhed, for første Gang kørte jeg med en Dagvogn, og for første Gang saa jeg og kørte med et Tog; mit første Indtryk fra Egnen i Nærheden af Vejle prentede sig dybt i min Hukommelse; jeg var kun vant til at se Hede og flade Landskaber derude i Vestjylland, som dengang næsten var blottet for Trævækst. Omkring Vejle Fjord var der høje Bakker og store Skove, et herligt Syn for en lille Bondeknold, som knapt havde set noget stort højere end vore Gravhøje paa Heden. Kommen om Bord begyndte straks det daglige Arbejde, som man maatte se hurtigst muligt at lære, ikke alene at koge den daglige, meget beskedne Mad, men saa meget andet. Kokken skulde være med til alt, Kokken var alle Mands Tjener; Hænderne sad løse paa Skafterne den Gang, og Lussinger kunde man faa fra enhver. Kokken skulde altid have Klø.

Vi lastede Korn i Vejle for Trondhjem og gik, saasnart Ladningen var om Bord, til Søs. Allerede den første Nat i Søen blev jeg stillet til Roret for at lære Kunsten at styre; der vandede da adskillige Lussinger til at begynde med, men ellers lærte jeg det forbavsende hurtigt, og med Hensyn til at kende Kompasset, som ofte voldte Drengene mange Kvaler, faldt det slet ikke mig besværligt, og før vi naaede Trondhjem, var jeg fortrolig med Kompasset. Uden for Trondhjemsfjord fik vi en Storm og fik se Søen i sin Vælde og Skibets Tumlen i Bølgerne. Jeg tog slet ikke i Betænkning at gaa i Vand til midt paa Livet, thi Olieøj havde jeg ikke. Antagelig har Kaptajnen set, jeg ikke var bange for Vand, for han kaldte ad mig og spurgte, om jeg frøs og sagde: „Du er jo slet ikke søsyg“. Nej, det var jeg ikke, men havde været det nogle Dage i Forvejen; det fik ingen at vide.



*Kaptajn
Bertel Cl. Jensen.*

Da Stormen havde lagt sig, sejlede vi ind i Trondhjemsfjord; jeg maabede ved Synet af de høje Fjælde, hvilket ikke er underligt; thi det kan man godt gøre endnu trods det, jeg har set adskilligt deraf siden. Da randt et Vers af en gammel Sang mig i Hu, ret som var Sangen for os.

Vi først til Trondhjem sejler og faar en Akvavit,
de Klipper dér er stejle, og Folket er saa frit,
man lever hele Dagen af Laks og Sild og Torsk,
der gives dog ej Mage til noget, som er norsk.

I Tronhjem lastede vi Sild til Königsberg, siden lastede vi Tømmer i Danzig til Esbjerg Havn. „Ane Kathrine“ var første Skib i Esbjerg Dok, thi der var endnu ikke uddybet uden for Dokportene. Vi havde losset hele Lasten paa Reden, fordi der ikke var Vand, at vi kunde flyde ind. Saa blev det besluttet, at „Ane Kathrine“ skulde hjem til Sønderho og fortømres, vi gik dertil gennem Kjellinglo (øst om Fanø). Ankomsten til Sønderho blev Skibet halet paa Land, og jeg blev afmønstret. Turen for mig havde ikke været nogen Dejlighed; men man havde lært noget. Jeg husker et Par Dage efter, vi var gaaet fra Vejle, en ravnsort Nat, da Vinden kulede op, og Topsejlet skulde rebes, og jeg lille Bondeknold, som aldrig havde været i et Skibs Vant, alligevel blev ordret til Vejrs i Nattens Mulm og Mørke op paa

en svajende Raa. Der toges intet Hensyn; ofte tænkte jeg derpaa siden, da jeg selv blev Styrmand og fik Drengene om Bord, hvor ængstelig jeg vaagede over dem, til de lidt efter lidt blev fortrolig med at gaa til Vejrs. „Ane Kathrine“ blev kaldt for en Skonnert, hvilket ikke var korrekt; den var en Galias, en fast Galias kaldet, fordi der var to faste Ræer paa Fortoppen, og Storsejlet var paa Fokkemasten i Modsætning til en Skonnert, som har Storsejlet agter, men Skibet maa sikkert have været en af de sidste af den Type, eftersom jeg ikke mindes at have set en saadan siden.

I Sønderho Havn laa, da jeg blev afmønstret fra „Ane Kathrine“, blandt andre smaa Skibe Skonnert „Dorthe“, Skipper Gunde Lauridsen, som nu skulde paa Langfart til Norge efter en Ladning Træ og derfor havde Brug for en Kok, og jeg lod mig da forhyre for 4 Rdl. pr. Maaned. „Styrmanden“ og eneste Mand var Gunde Lauridsens Søn, Laurids, da 16 Aar gammel og liden af Vækst som jeg selv, men Gunde var stor og vejede op for os to smaa. „Dorthe“ var, skønt Skonnert af Navn, kun et lille Skib, 14 Læster eller 28 Tons. Naa, vi var saa i Christianssand efter Tømmer til Nordby og Sønderho, saa skete det, at Præsten paa Mandø*) skulde flytte til Aalborg-Egnen, og det havde Gunde paataget sig at besørge. Indtagning af Flyttegodset ved Mandø og Rejsen til Aalborg forløb godt, Gunde Lauridsen var altid heldig. „Hellig Gunde“ blev han kaldt, af hvilken Aarsag udfandt jeg aldrig. Medens vi laa i Aalborg og lossede, underhandlede Gunde med en Præst fra Hjørring, som skulde flytte til Sneum-Tjæreborg,**) saa det var vel nok noget, som passede baade Præsten og Gunde, og snart var vi paa Rejse hjem efter. Saa var det en Nat, som jeg ofte senere har tænkt paa, for at korte Vejen, at Kursen blev sat tvers over Horns Rev. Selv om Skipperen regnede med vor ringe dybtgaaende, saa var det uhyre dumdrigt gjort, da netop den Nat Vinden kulede op, og Søen gik høj. Gunde gik til Køjs, vi to Drengene havde Vagt, og vi tænkte ikke paa nogen Fare, før vi saa Søen omkring os i en Braad og Brand, som brød over Skibet og brølede saa uhyggeligt, at Gunde vaagnede derved. Al ligevel stod han ikke op for at se, men blev rolig liggende og sagde til sig selv: „saa, nu er æ Drengene nok o æ Horn,“ han

*) Pastor Bertelsen, der blev forflyttet til Sønderholm.

***) Pastor Siegumfeldt.

fortalte det til os ved Vagtskifte. Om Morgenen ved Højvande sejlede vi op til Roborghus, og Gunde gik i Land for at melde vor Ankomst, og da Vandet faldt, kom flere Bøndervogne for at bringe Godset i Land; alt gik hurtigt og glat. Da det sidste Gods var afleveret, fulgte Gunde med Vognen op til Tjæreborg for at hæve Fragten. Vi fik Ordre til at klare op og gøre rent i Lasten, mens han var borte, og saa fik vi Besked om flittig at holde Udkig, naar han kom tilbage; thi vi skulde sejle, saa snart Vandet steg og Skibet blev flot. Jo, det forstod vi altsam- men godt, og vi arbejdede som besatte for at blive færdig. Jævn- ligt stak vi Hovederne op og kiggede. Vi blev færdige i Lasten og lagde Lugerne paa; men da Skipperen endnu ikke var kommen, gik vi i Gang med at spule Dæk. Vi kiggede jævnlige mod Land uden at se noget til Skipperen. Skibet var forlængst flot, og Lau- rids sagde: „hvor bliver Far dog af, vi mister Vandtiden.“ Om- sider fik vi Øje paa Gunde staaende paa en Tørvestak langt oppe i Land svingende med Hatten som en besat. Hvorlænge mon han havde staaet der? Vi havde ventet at se ham i Strandkanten og havde ikke tænkt os at finde ham langt oppe i Land. At den nu var gruelig gal, var vi begge klar over. Laurids sagde: „begynd du at hive ind paa Ankeret, mens jeg gaar i Baaden at hente Far.“ Da Laurids kom i Land med Baaden, snappede Gunde en af Aarerne og slog til Laurids, saa han trillede om i Baaden, og da de kom til Skibet, var Gunde som besat af Arrig- skab, han hoppede og stampe i Baaden, saa jeg var bange for, at den store, svære Mand skulde stampe gennem Baadens Bund. Laurids sprang straks op paa Dækket for at hjælpe mig at hive, mens Gunde dansede i Baaden. Gunde havde nogle Kartoffler i en Sæk, dem smed han op paa Dækket; men han havde ogsaa købt noget Smør i en Stenkrukke, den fik samme Medfart som Kartofflerne, hvilket dog ikke Krukken kunde holde til, den sprang i mangfoldige Stumper, og Smørret laa i en Klat paa Dækket. Vi Drengene rystede som Løv for, hvad der nu vilde ske. Saa kom Gunde hen til Ankerspillet og griber Laurids i Nak- ken med den ene Haand og mig paa samme Maade med den anden og klappede os sammen, idet han sagde: „aa, a ku jo knus jer begge tow.“ Saa gik han og samlede Smørret op.

Vi kom hurtigst muligt under Sejl, men at naa hjem til Søn- derho den Dag kunde ikke lade sig gøre, thi det lakkede mod Aften, og Gunde var rasende herover, han skældte og knubsede

os over al Maade. Vi hoppede og sprang omkring som Sprælle- mænd og tog os vel i Vare for ikke at komme inden for Gundes Rækkevidde.

Vinden blev os imod, saa vi maatte krydse, og jeg maatte staa med Pejlestagen hele Tiden. Gunde truede med, at vi skulde krydse den hele Nat og ingen Mad faa. Nej, jeg tror ikke, Gunde var hellig; vi havde vel krydset den halve Nat, da vi løb paa Grund og blev staaende. Det var nu bleven Lavvande, men snart laa vi dog i Havn og fik nogle rolige Dage.

Det var blevet Efteraar med uroligt Vejr; saa skete det en stormende Dag, at en Skonnert kom Dybet ind og ankrede ved Kjeldsandet, lige da Aften faldt paa. Skonnerten var bestemt til Esbjerg med Jernbaneskinner, men var gaaet Knuddyb ind grundet paa stormende Kuling og at man ikke kunde faa fat i Graa- dyb. I Nattens Løb blæste det haardt, og Skonnerten, der havde drevet for Ankeret, var kommet Grunden for nær og huggede haardt. Næste Dag blev Flag hejst, at den manglede Hjælp. Skonnerten skulde losse noget af Lasten for at komme fri af Grunden. Stillingen for Skonnerten var ret farlig. I Havnen laa mange smaa Skibe, og der gik Bud og Forespørgsel fra Skib til Skib, om de vilde sejle op og lægte Skonnerten, men ingen vilde. Det blæste haardt, og ingen vilde risikere at blive slaet i Stykker langs Siden af Skonnerten. Da ingen andre vilde gaa, kom man til Gunde, om han turde og vilde. Jo, det vilde Gunde nok. Vi fik travlt og fik stukket et Par Reb i Sejlene og ankom ved Siden af Skonnerten, netop som Mørket faldt paa, og vi begyndte straks Arbejdet, der varede hele Natten, fik saa mange Skinner om Bord, som „Dorthe“ kunde bære, og da Dagen gryede, var Skonnerten flot. Der var en Mand om Bord paa Skonnerten, som hele Tiden førte Ordet; om han var Skibets Reder eller Assurancerepræsentant, ved jeg ikke, heller ikke hvad han hed, men han blev kaldt for „æ Degns Jess“.*) Gunde spurgte da „Vil I have Skinnerne om Bord igen?“ „Nej,“ blev der svaret, „gaa til Esbjerg med dem, det er for Assurandørernes Regning.“ „Godt!“ sagde Gunde, og vi sejlede, der var ingen Prisaftale.

Vi fik saa Skinnerne udlosset i Esbjerg, og Gunde sendte mig til Hjerting med Skibspapirerne, der var ikke noget Toldvæsen i Esbjerg dengang. Hvad skulde saa Gunde have i Fragt

*) Det var Skibsreder Jes N. Jessen (død 1883), og Skibet, Skonnert „Anne“, førtes af hans Søn Niels Calle Jessen, Forfatterens Svigerfar.

og for Assistance? Gunde forlangte 500 Rigsdaler; det mente Skipper Jessen dog var et ublu Forlangende. Men Gunde sagde: Jeg kom til Hjælp og risikerede mit Skib, da ingen anden vilde gaa, og derfor forlanger jeg 500 Rigsdaler; og han fik dem. Ugedagen efter laa vi atter i Sønderho. Gunde var ikke nogen velset Mand, han var kommen til Sønderho Mølle som Tjenestekar, men tog saa ud at sejle en Tid med et Skib fra Nordby; nogen længere Søfart var han ikke ude for, og Navigator var han ikke. Siden købte han et lille Fartøj til Lægterfart; den lod han siden forlænge og ombygge; det blev „Dorthe“. Gunde blev snart en velstaaende Mand til Forundring for alle, og mange sære Rygter blev fortalt om Gunde; thi det kunde dog aldrig gaa ret til med, hvor han fik Pengene fra. Jo, han havde strandet en Kiste med Sølvdalere i, og det var man vis paa passede. Jeg troede nu aldrig paa den Krønnike. Kister med Penge plejer ikke saadan at drive om, og desuden, hvorledes skulde en Kiste med Sølv flyde.

Nej, Sagen var, at Gunde var meget energisk og paagaende, meget sparsommelig og gerrig, desuden fulgte Lykken ham, alt gik godt, selv om det for andre saa aldrig saa tosset ud. Han maatte skrabe Penge sammen, saa spartansk som han og Familien levede, vel omtrent halvt sultede. Jeg ved da, at Sulten mange Gange plagede mig om Bord; thi Gunde delte ud, hvad man maatte faa, og ikke mere fik man. Udgifter af nogen Betydning var der ikke. Laurids fik ingen Hyre og jeg kun 4 Daler pr. Maaned.

Næste Aar, 1874, var jeg om Bord i en lille Skonnert fra Randers, ført af Skipper Jens Jessen af Nordby. Skibets Navn var Dannebrog, bygget i Randers af Bygmester Schönau (tidligere i Nordby), et smukt lille Skib, et helt Legetøjsskib, 18 Læster eller 36 Tons; ikke desmindre for vi baade paa England og Østersøen. Besætningen var Skipper Jessen og en ca. 19-aarig Bedstemand (ueksamineret Styrmand) og mig som Kok.

Naar Minderne gaar tilbage til den Tid, tænker jeg paa, hvad man da forlangte af en Dreng. Om Dagen skulde jeg koge Mad og ellers passe min Vagt sammen med Skipperen; men han gik til Køjs og lod mig tage Vagten og Styling i 4 Timer. At det gik godt, undrede mig; men var Skipperen ligegyldig, saa forstod jeg, hvad det gjaldt, og om Natten, naar Sønnen var ved at overvælde mig, tampede jeg mig selv over Arme og Ben med Styrebebet, saa det efterlod blaa Mærker.

Ud paa Efteraaret var vi kommen til Riga, hvor vi lastede Hør, Hamp og Tobak til forskellige Havne i Limfjorden. Under Krydsning ud af Rigabugten en Nat under tiltagende Kulning, blev vi paasejlet af en stor russisk 3 m. Skonnert. Den havde ikke set vore Lanterner, fordi man var i Færd med at bjærge Sejl. Russeren stak Klyverbommen igennem vort Skonnertsejl; lille „Dannebrog“ blev helt maset. Russeren kunde ikke komme klar af os, men gav os den ene Sinkadus efter den anden, og vi, Skipper, Bedstemand og jeg klatrede om Bord i Russeren, som saa sejlede tilbage til Riga med os og for selv at faa Skaden udbedret. Vi forliste Folk blev indkvarteret i Land. „Dannebrog“ var drevet i Land som Vrag, og vi mistede alt. Konsulen købte et Sæt Tøj til os, men iøvrigt betalte vi alt af vort Tilgodehavende, og efter Søforklaringen blev vi sendt til Kjøbenhavn; dér landede jeg saa uden Penge. Ofte har jeg tænkt paa den Konsul, mon han gjorde Ret og Skel, vi fik nemlig slet intet Regnskab over noget.

Saa kom jeg til Kjøbenhavn og uden Penge; men i en Knejspe i Nyhavn havde man Medlidenhed med mig og gav mig gratis Mad og Logi. Hvad skulde jeg nu gøre. Det var sildigt paa Efteraaret, ingen Hyre, ingen Penge og intet Tøj. Saa raadede man mig til at henvende mig paa Laugshuset, som det dengang hed, der var ogsaa Mønstringskontor. Derhen gik jeg og forklarede, hvor ilde jeg var stillet. Inde i Kontoret stod et Bord, hvorpaa stod et lidet Modelskib med knækkede Master. Jeg ser det for mig endnu, trods de mange Aar, der svandt, som var det i Gaar. Jeg læste, hvad der med gyldne Bogstaver stod paa Skibets Sider:

Skænker dig Søen verdslige Goder,
da husk, du har mangan trængende Broder,
da tænk paa den udslidte,
den gamle og den fattige Sømand.

Hvem var vel mere fattig end jeg; men de høje Herrer paa Kontoret kunde ikke hjælpe mig eller give mig et Raad, og jeg forlod grædende Kontoret.

B. Cl. Jensen.

Om sine senere Oplevelser beretter Jensen i en Skildring, betitlet „Erindringer fra Søen i Storm og Stille“. Den findes længere fremme i Bogen.

HANS FREDERIKSENS ÆVENTYRLIGE REJSER.

Hans Frederiksen, født i Sønderho 13. November 1867, Søn af Skibsfører Hans H. Frederiksen og Karen, født Sørensens, har givet mig følgende Beretninger om sit Ungdomsliv paa Søen. Ved en Fejltagelse kom han lige efter Konfirmationen i Sadelmagerlære i Ribe. Hans Hu stod som alle Fanødrenges lige fra Barn til Søen og alt det, der for deres Barneøjne stod som det herligste: Udsigt til Oplevelser og Eventyr i fremmede Lande; men for at være lidt praktisk uddannet til Arbejdet om Bord, vilde Faderen have, han skulde lære Sejlmagerarbejdet først, og da han hørte, at der hos en „Sajelmager“ i Ribe var



*Hans Frederiksen
som ung Sømand.*

Brug for en Lærling, søgte han Pladsen og fik Hans anbragt dér i den Tro, det var hos en *Sejlmager*; han havde ikke lagt Mærke til den Udtale, der i Omegnen af Ribe brugtes for Ordet Sadelmager og som har betydelig Lighed med Sejlmager. Hans kom i Lære og opdagede straks Fejltagelsen. Det varede derfor ikke længe, inden han løb fra Sadlerne og Polstringen og tog Hyre som Skibsdreng om Bord i Briggen „Christiane“, ført af Kaptajn P. S. Mortensen, Sønderho. Om sine Oplevelser paa Søen og Livet om Bord i forskellige Skibe har han ført en Dagbog, der velvilligst er stillet til min Raadighed og fri Afbenyttelse. Han begyndte sin Fart 1882 og beretter derom følgende:

Mens vi laa i Karrebæksminde Havn, lod Styrmanden (Anthonis M. Jensen af Sønderho, lever endnu 90 Aar gammel) mig indøve i praktisk Sømandskundskab. Saaledes beordrede han mig en Dag at gaa op paa Røjlraaen og „lad gaa Røjlen“, og derefter gøre den fast igen; dette skulde jeg gøre adskillige Gange, indtil han fandt det tilfredsstillende. Herved og ved andet lignende Arbejde i Rigningen blev jeg fortrolig med at klatre behændigt og sikkert, før vi gik til Søs.

Forøvrigt havde jeg det godt dér om Bord, naar jeg blot gjorde, hvad jeg blev varskoet til, ellers fik jeg mærke Følgerne paa en lidt eftertrykkelig Maade. Saaledes var det en Dag, Skibet krængede vel meget, saa vi kom til at staa i Vand



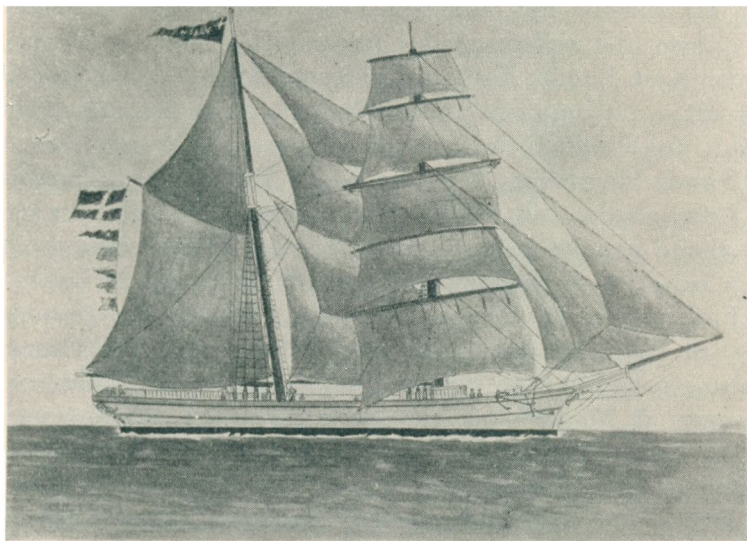
Kaptajn
H. H. Frederiksen,
Fører af
Skbr. Karen

i Læsiden, mens vi skulde hale Braserne. Jeg var dygtig søsyg, men maatte tage Tørn med, hvilket kneb, og da Matroserne lige var ved at hale mig rundt, raabte en: „Du holder nok ved med din Søsters Fingre,“ og i samme Nu fik jeg et ordentligt Spark i Enden. Det gjorde aabenbart sin gode Virkning, Søsygen forsvandt, og nu kunde jeg tage Tørn og holde mig paa det gyngende Dæk uden at rovsene ned i Læ. Sparket virkede altsaa som et godt Led i Opdragelsen.

Begik man en eller anden Fejl, var man selvfølgelig til Grin for de andre. En Dag kastede jeg Opvaskevandet ud til Luvart, hvilket bevirkede, at jeg fik det hele tilbage i Ansigtet i samme Nu. Der lød da fra Halvdækket en tordnende Latter.

Imidlertid naaede vi vort Bestemmelsessted, Kotka i Finland, hvor vi skulde laste Træ til England. Mandskabet skulde hjælpe til med at lade sammen med en Del Kvinder, der skulde stuve Lasten. Jeg maatte som Kok dække Bordet (et Stykke Sejldug blev benyttet som Borddug) og efter Skafningen (Maaltidet) vaske op. En Dag begik jeg derved en forfærdelig Bommert. Jeg tog „Borddugen“ i alle fire Hjørner med dens Indhold af Kartoffelskræl og afgnavede Ben og rystede dette over Bord, men jeg havde ikke lagt Mærke til, at Gafler og Knive laa imellem Affaldet fra Middagen, og alt dette rovsede derfor over Bord. Aa, hvor var jeg ulykkelig, da jeg opdagede dette, og hvis det blev opdaget, hvad der var sket, vilde jeg faa mine velfortjente Klø; men i samme Nu fik jeg en Idé til at redde Situationen. Jeg løb imod Landgangen og raabte: „Dér løber han“. „Hvem?“ spurgte Matroserne. „Ham, der stjal alle Knive og Gafler“. Vi sprang saa i Land for at ville fange den formastelige Tyv, som jeg foregav var forsvunden mellem de mange høje Brædestabler, der stod paa Kajen; men væk var han — selvfølgelig. Jeg reddede paa den Maade Situationen, men bagefter skammede jeg mig over det snedige Paafund, som jeg selvfølgelig ikke turde aabenbare for nogen, men Kløene slap jeg for

Rejsen til England forløb glimrende. En Dag, vi gik i Land, min Kammerat Sonnich og jeg, for at gøre nogle Indkøb, tog Sonnich (kun 16 Aar gammel) paa Sømandsvis en lang Skraa.



Skonnertribrig „Karen“, ført af H. H. Frederiksen.

Nogle Dreng, som saa dette, raabte: „Hallo, Jonny (udtales Djonny) give us a Chew (giv os en Skraa).“ Sonnich, der ikke forstod Engelsk, troede, at de kaldte ham ved Navn, svarede: „Hold Kæft. Hvorfra ved I, at jeg hedder Sonnich?“

Jeg beundrede ellers Sonnich for hans Haardførhed og Smidighed; han kunde med Lethed entre op ad Stængerbardunerne uden Hjælp af Benene.

Min Rejse i 1884.

Denne skete om Bord i Fars Skib, Skonnertribriggen „Karen“, til Lagos paa Afrikas Vestkyst med Last fra Hamborg. Rejsen blev meget stomfuld, og vi havde den Sorg nede ved Azorerne at miste en Matros, der faldt over Bord en Nat. Vi var ude af Stand til at redde ham, da Skibet laa helt paa Siden og ikke lod sig manøvrere. Først da Sejlene blæste i Laser, rejste det sig; men da kunde vi ikke øjne ham.

Endelig naaede vi Lagos Barre, og hvor gjorde jeg store Øjne, da der kom en lille Dampers ud til Skibet med en Mængde kulsorte Negre, der skulde bugsere os ind over Barren. Jeg havde aldrig set farvede Mennesker før. Det blæste haardt med opørt Sø, da vi gik over Barren, og Skibet tog flere Gange Grund

den saa haardt, at Masterne ligefrem dinglede. Jeg havde Ror^s tørn og tænkte i mit stille Sind, bare Skibet kunde forlise; thi jeg vidste, det sejlede med Underskud, og ved et Forlis paa denne Kyst kunde Assurancesummen dække dette. Jeg tillod mig derfor i Ungdoms Tankeløshed at spørge Far, om jeg ikke skulde holde lidt til Siden, hvor det var mere grundet, saa Ski^s bet kunde blive Vrag. Men det kunde Far, der var Ærligheden og Redeligheden selv, ikke indlade sig paa. Han beordrede mig tværtimod paa det mest punktligt at følge Slæbedamperen, hvilken Ordre jeg selvfølgelig respekterede til Punkt og Prikke.

Endelig kom vi i sikker Havn og skulde begynde Losningen. Det var frygteligt varmt. Far gav derfor Ordre til Styrmanden (Johansen hed han og var fra Fredericia), at han skulde paase, at ingen af Mandskabet arbejdede uden for Solsejlet mellem Kl. 10 Formiddag og Kl. 3 Eftermiddag. Jeg blev sendt ned i Lasten mellem Negrerne for at paase, de ikke stjal af Varerne. En Dag slog Negeropsynsmanden en anden Neger meget eftertrykkeligt med et Stykke Brænde over de bare Ben, saa han skreg og hylede af Smerte, hvilket harmede mig. Jeg tog da et lignende Stykke Træ og slog dermed Opsynsmanden over Armene, saa de blev lammede. Hylende af Smerte og uden at forsøge Forsvar, sprang han fra Borde, mens de andre Negre klappede i Hænderne af Glæde og tilraabte mig: „Kaptajnens Søn er god“. Denne Opsynsmand kom ikke mere om Bord, og af Taknemlighed bragte Negrerne mig nu daglig Frugt, Sukkerrør og Æg, og da jeg en Aften vilde lidt uden for Byen for at købe et Tigerskind, eskorterede de mig frem og tilbage, for at jeg ingen Overlast skulde lide.

Imidlertid blev vi færdige med Losningen og ligeledes med Indladning af Lasten, der bestod af Palmekærner, og saa gik det igen ud over den frygtelige Barre og dennegang tog Skibet Grunden saa haardt, at det sprang læk. Vi maatte nu have mange Negre om Bord for at holde Skibet læns ved stadig Pumpen. Lækagen blev ogsaa funden og udbedret. Far var imidlertid gaaet i Land for at faa Folk med ud til at foretage Besigtigelse af Skaden for Assurancens Skyld. Dette lykkedes ikke for ham. Der skulde have været Bestikkelse til, og det kunde Far ikke have med at gøre. Under Vejs ud med Bugserbaaden kom der en Braadsø og kastede baade Kaptajnen og Far ned fra Kommandobroen, uden at de tog anden Skade end blev vaade. Dette

ænsede Far ikke mere i dette varme Klima, end at han, da han kom om Bord i „Karen“, blev siddende og konfererede med Styrmanden i det vaade Tøj i en hel Time. Det skulde han aldrig have gjort; thi den følgende Nat blev han syg og fik Feber og døde 3 Dage efter. Fars Lig blev saa sænket i Havet, ved hvilken Lejlighed Styrmanden, som nu tog Kommandoen paa Skibet, opførte sig meget simpelt. Jeg kunde ikke overvære denne triste Begivenhed og holdt mig derfor under Dækket, til den var overstaaet; dog kunde jeg høre, der blev sunget en Salme. Som Styrmand fik vi en Tysker fra en nærliggende Damper. Ikke alene Sorgen over Fars Død pinte mig; men vi maatte døje meget ondt paa Rejsen hjemad. Kaptajnen var haard og ufor-skammet, ikke alene mod min Kammerat og Bysbarn, Mikkel Schmidt, hvem han ofte slog til Blods, men ogsaa mod mig. Begge led vi af Klimafeberen. Naar jeg kom paa Vagt, faldt jeg let i Søvn; saa en Dag, da det skete, tog Tyskeren noget snarset Sæbevand og hældte ned over Hovedet paa mig. Aa, hvor det dog sved i Øjnene. Undervejs slap vort Brød og Kiks op. Hvad vi havde faaet deraf, var vi blevet snydt med. Endskønt det var i lufttætte Beholdere, viste det sig, at disse Ting var raadne, da der blev lukket op for dem. Mel havde vi noget af, og vi maatte da daglig bage Pandekager til Erstatning for Brød. En Dag var vi dog saa heldige at faa overladt 300 Pund Kiks af en forbisejlende tysk Damper, men det forsløg ikke mange Dage.

Endelig naaede vi til Falmouth, hvorfra vi blev beordret til Rotterdam; derfra gik vi til Esbjerg, hvor Skibet blev solgt til Norge for 9.000 Kr. Det havde kostet 50.000 Kr. at faa bygget i Sønderho 1867; dette skar mig ogsaa i Hjertet. Ikke længe efter forliste det med Mand og Mus.

Hjemkomsten til Sønderho var for mig en sørgelig Begivenhed. Der stod min Mor og mine Søkende og tog imod mig under Graad og Taarer. Mand og Far var sænket i Havet, og hans smukke Skib var solgt. Kun Tiden lægede noget af dette dybe Saar.

Med Briggen „Johanne“ til Avstralien og Ostindien 1886.

Briggen „Johanne“ var 258 R. T. og førtes af Kaptajn Jens Poulsen Clausen af Nordby. Styrmanden, Anth. M. Jensen, var min gamle Styrmand fra min første Rejse med „Christiane“. Vi gik fra Hamborg til Port Adelaide i Avstralien, derfra til

Natal og derefter til Kalkutta; denne Rejse gjorde vi 2 Gange. Ved Ankomsten til Gangesfloden fik vi en ung engelsk Lods om Bord; han havde en Hindu med som Tjener, som straks anbragte en Hængekøje paa Halvdækket og med elektrisk Læselampe, der fik Strøm fra et Batteri. Vi havde ikke megen Tilid til en saadan forfinet Lods, men maatte senere indrømme, at han gjorde sine Sager godt. Opad Floden sejlede vi i 8 Dage. Om Natten ankrede vi; da hørte vi de vilde Dyrs Brølen. Her paa Floden laa der næsten uendelige Rækker af store smukke Risskibe Side om Side. Hvert Skibs Anker var fortøjet ved en Sjakkel, der laa paa Bunden af Floden. Fortøjningen udførtes af Kulier, der dykkede ned og fastgjorde Ankeret, et meget livsfarligt Arbejde, da Floden var fuld af Krokodiller; det skete ogsaa af og til, at en Krokodille tog et Ben af en saadan Dykker.

En Dag var jeg letsindig nok til at svømme ind til Land og tilbage igen uden at hvile. Da jeg var tæt ved Falderebet, mærkede jeg et Dyr, der kradsede mig i Benet. Jeg troede straks, det var en Krokodille og blev saa forskrækket, at jeg gik til Bunds. Det viste sig senere, at det var Skibshunden, der vilde lege med mig. Lige da jeg forsvandt under Vandet, kom en Baad forbi med en af de indfødte Frugtsælgere i; han saa lige en Haand stikke op og greb mig, der da allerede var bevidstløs. Jeg kom dog snart til Hægterne, og som Belønning til min Redningsmand gjorde jeg betydelige Indkøb hos ham.

Hvert Skib, der laa paa Floden, havde sin Færgemand, som besørgede Forbindelsen fra og til Land. Disse Færgemænd satte stor Pris paa at faa en Anbefaling fra de Skibe, de betjente; dem satte de i Glas og Ramme. Ogsaa af vor Kaptajn fik vor Færgemand en Anbefaling, som Tømmermanden indrammede for ham. Selv kunde Færgemanden ikke læse, hvad der stod i Anbefalingen. Dette gjorde, at en Kaptajn fra Nordby (Nørholm) engang skrev noget forfærdeligt Sludder paa en Anbefaling og bl. a., at Manden var en stor Skurk og Slubbet, man skulde tage sig i Agt for o. s. v. Denne Anbefaling fremviste han fortrinsvis for Kaptajnerne; thi enhver, der læste den, gav sig gerne til at le af den, og dette opfattede Manden som en Anerkendelse.

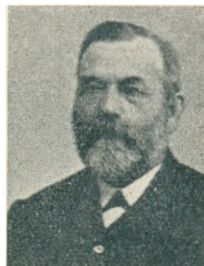
Fra Kalkutta gik vi til Durban i Natal. Her var det varmt, og et Bad fristede os, og en Dag kunde vi ikke styre os længere; vi gik i Vandet. For at undgaa Hagerne skete det inde ved Land, men her var der ogsaa Hager; en af mine Kammerater,

en Nordmand, fik et frygteligt Bid i Benet af en stor Haj. Vi fik ham op i Baaden og forbunden, men efter den Dag tog vi blot en Pøs Vand over Hovedet i Stedet for at gaa uden Bords.

Fra Durban gik vi til en lille Plads, der laa lidt nordligere ved Mundingen af en Flod. En Søndag Formiddag, mens vi laa dér, gik Andens Styrmand (Laurids Madsen fra Nordby) og to af os forude i Jollen og sejlede ind til Land. Vi kom først til en lille Ø, hvor jeg fangede en Slange ca. 30 cm lang, mens en større snoede sig med Fart ind i Krattet. Jeg havde grebet fast om Slangens Hals, saa den ikke kunde bide. I denne Stilling holdt jeg Slangen, til vi kom om Bord og fik den dræbt ved at komme Nikotin fra en Pibe i Svælget paa den; derefter blev den sat i Spirit i en Flaske.

Efter Middag samme Dag riggede vi Baaden til med Sejl og sejlede saa til Land. Her blev vi modtaget af en Flok Negre, hvoraf mange var forsynede med Kastespyd og andre Vaaben. De saa helt krigerske ud, men viste sig at være fredelige Mennesker, der forsynede os med Kokosnødder. Vi gik en Tur langs Stranden for at samle smukke Konkylieer. Her fandtes ogsaa langs Strandbredden mange Kokospalmer, og det varede ikke længe, inden jeg sad i Toppen af en saadan Palme, hvor jeg kappede løs paa Nødderne, som mine Kammerater samlede sammen og bragte ned i Baaden. Som jeg sidder deroppe, faar jeg Øje paa nogle vildt udseende Negre inde i Skoven. De tog Retning efter os, maaske fordi vi tog Kokosnødder, og da de til min Rædsel syntes at være vrede, skreg jeg Gevalt til mine Kammerater, der skyndsomt tog Flugten, ligesom jeg i en Fart kom ned af Træet, under hvilket jeg tabte min Kniv. Vi naaede lige Baaden, satte Sejlene til, og da Vinden heldigvis bar fra Land, var vi snart paa Vej til Skibet, der laa 4 Sømil ude. Negrene naaede os ikke.

Næste Søndag foretog Kaptajnen, Andens Styrmand Laurids Madsen og jeg tilligemed en tysk og en portugisisk Købmand en Rotur op ad Floden. D'Herrer vilde paa Tigerjagt i Junglen. Jeg var henrykt for at komme med paa dette Eventyr. Efter længere Tids Roen, der besørgeades af mig og Andens Styrmand, kom vi til et Sted, hvor Floden indsnævredes med vilde Om-



Kaptajn
Jens Poulsen
Clausen.

givelser og tæt bevokset Skov med høje Tjørnebuske og smukke Palmetræer og alenhøjt Græs imellem, hvori myldrede al Slags Kryb. Her fortøjedes Baaden, som jeg blev sat til at passe, mens de øvrige gik paa Jagt. Jeg fik af den tyske Købmand udleveret en Revolver af svær Kaliber til at skræmme de Indfødte bort med. Tiden blev mig noget lang, og jeg kunde ikke dy mig for at gaa lidt paa Eventyr paa egen Haand. Jeg opdagede inde mellem Træerne en Lerhytte, som jeg forsigtig nærmede mig til. I Hytten var ingen Vinduer, kun nogle Lufthuller i Ler-væggen, igennem hvilke jeg vovede at kigge ind, da alt derinde syntes roligt og stille. Inde i Hytten befandt sig dog en Neger-kvinde med et lille Barn. Hun blev saa forskrækket over at se det blege Ansigt i Hullet, at hun skyndsomt med Rædsel tegnet i Ansigtet krøb langt tilbage i Hyttens modsatte Ende og stirrede forskrækket paa mig. Jeg frygtede nu, at jeg maaske vilde komme i en ubehagelig Stilling, hvis hendes Mand skulde komme i det samme. For om muligt at mildne lidt paa Konens Forskrækkelse, fik jeg den Idé at række et Stykke Pladetobak (Skraatobak) ind gennem Hullet til hende. Konen kom nu forsigtig hen til Hullet og tog Tobakken af min Haand, hvorefter jeg skyndsomt fjernede mig og ilede ned til Baaden. Lidt efter kommer en stor og sværlemmet, næsten nøgen Neger ned til Floden; han var laadden paa Skuldre, Bryst og Arme og saa skrækkindgydende ud; det var Negerindens Mand. Ved Tegn viste han, idet han pegede paa Munden, som han holdt i tygende Bevægelse, at han ønskede Tobak. Han fik saa et meget stort Stykke Tobak og forsvandt; lidt efter kommer han tilbage med Favnen fuld af Kokusnødder og Bananer til Tak. Lidt efter kom Jagtselskabet tilbage med Udbyttet, der kun bestod af en Papegøje.

— — —

En Dag sattes saa Kursen efter Kap det gode Haab, og Turen gaar hjemad. I Rotterdam blev jeg afmønstret, ikke uden Sorg, fra det Skib, der i 2 Aar og 2 Maaneder havde været mit Hjem i Storm og Stille, i hvilken Tid vi havde vist vort kære Dannebrog i fire Verdensdele. Kaptajn J. P. Clausen var en god Mand at sejle med, ligesaa var jeg glad for baade Førstestyrmand Anth. M. Jensen af Sønderho og Andenstyrmand Laurids Madsen af Nordby.

Kort efter Afmønstringen stod jeg i mit kære Barndomshjem i Sønderho.

*Med Briggen „Claus“ af Nordby til
Ostindien 1888.*

Jeg blev paamønstret i Amsterdam. Kaptajnen var, ligesom Skibet, fra Nordby; hans Navn var H. H. Clausen. Af mine Oplevelser om Bord i dette Skib følgende:

En Nat paa Kaptajnens Vagt blev jeg sendt op at gøre Røjlen los. Jeg var søvning og træt, og da jeg var kommen op til Bramsalingen, faldt jeg ned, men ved Guds naadige Hjælp blev jeg reddet. Jeg blev nemlig hængende i Redderen, der gaar fra Merset og over til Stangbardunerne. Jeg blev frygtelig fortumlet af Faldet og var nærmest besvimet. Da jeg kom lidt til mig selv, kravlede jeg op i Mærset, hvor jeg blev siddende i en døsig, halvt bevidstløs Tilstand. Mine Kammerater, der havde hørt mig falde, troede, jeg var falden uden Bords og søgte efter mig baade til Luvart og Læ. Da de intet saa til mig, gik de ned og meddelte Kaptajnen, at jeg var gaaet over Bord.

Efter en halv Times Forløb kunde jeg gaa op og gøre Røjlen los direkte fra Mærset, hvorefter jeg gik ned til almindelig Bestyrtelse for Mandskabet, der troede mig omkommen. De vilde næppe tro min Beretning om min vidunderlige Redning.

Med Barken „Puck“ af Nordby Jorden rundt i 1892.

Efter at have faaet min Styrmands-Eksamen, som jeg tog ved Navigationsskolen i Nordby, blev jeg paamønstret som Andenstyrmand med Barken „Puck“, ført af Kaptajn Pedersen. Førstestyrmand, Chr. Jensen, var fra Sønderho.

Vi gik fra New York i Juni Maaned med Freemantle i Australien som Maal og rundt Det gode Haabs Forbjerg. Derfra gik vi til Levuka paa en af Fidchy Øerne, som vi heldig naaede uden at stifte Bekendtskab med de frygtelige Orkaner, der ofte raser dér og bringer Havet i et saadant Oprør, at det bliver Sømandens Grav. I Freemantle traf vi Barken „Phønix“ af Sønderho, ført af Kaptajn Anth. Øhle med sin yngre Broder Thomas som Styrmand. Det var sidste Gang, vi saas. Nogle Aar efter gik dette smukke Skib bort med Mand og Mus i Sydhavet,



*Kaptajn
H. H. Clausen.*

formodentlig under en voldsom Orkan. Vi laa 1 Maanedes Tid og lastede Kopra ved nævnte Plads, og jeg havde da god Lejlighed til at stifte Bekendtskab med de Indfødte, der for ikke ret mange Aar siden havde været Menneskeædere; særlig en ung Mand ved Navn Sakomba blev jeg gode Venner med, baade han og hans Kone var troende Kristne.

En Aften, jeg var hos dem, havde jeg taget nogle Skibskiks med, hvad de var overmaade glade for; endvidere havde jeg købt nogle Rødder (de kunde kun købes for kontante Penge, og dem havde de faa af) og forærede dem. Der var samme Aften flere Mænd og Kvinder tilstede. Mændene tyggede nu Rødderne, saa Saften kom af dem, og den spyttede de ud i Kalabasser (Skaale af Kokusnødder) med Vand i. Lidt efter drak Mændene denne Drik, mens Kvinderne maatte se til uden at faa noget. Dette gjorde jeg opmærksom paa, idet jeg fortalte, at i mit Hjemland var Kvinderne ligestillet med Mændene. Dette havde de vanskeligt ved at fatte. Jeg fik dog sat igennem, at Kvinderne ogsaa fik noget; de maatte dog selv tygge Rødderne. Næste Aften, jeg kom til Hytten, var der endnu flere Mænd og Kvinder forsamlet. Kvinderne var meget glade for, at de fik Lov til at smage Drikken og viste deres Taknemlighed over for mig ved at opføre forskellige Danse og sang nogle af deres Sange til. Jeg kvitterede med at synges: „Der er et yndigt Land . . .“, som de morede sig over, men mest dog over Sangen om Fællingen, der skulde druknes i Møllerens Bæk, hvor Omkvædet lyder:

La ko lo, la ko lej, i Møllerens Bæk,
la ko lo, le la ka lej,

for de syntes, det lignede deres eget Sprog.

Høvdingens Hustru var ikke fornøjet med, at jeg altid kun kom til Familien Sakombo. Hun kaldte mig ind til sig en Dag, og med Tegn lod hun mig forstaa, at hun gerne vilde have en Spand Kiks. Der var ellers nogle, der godt kunde tale lidt Engelsk. Mens denne tavse Samtale fandt Sted, sad 3 Drengene og viftede mig med Palmeblade for at køle mig. Næste Dag var jeg med en Spand Kiks til Høvdingens Hustru, hvorover hun viste stor Glæde.

— — —
Dagen efter lettede vi Anker for at tiltræde den 4 Maaneder

lange Rejse til Frankrig, den gik rundt det farlige Kap Horn, hvorved jeg kom til at gøre en Rejse rundt Jorden. Den forløb jo heldig og interessant.



Hans Frederiksen.

— — —
Hans Frederiksen sejlede i mange Aar og opnaaede ogsaa at blive Skibsfører. Han har ført 3 m. Skonnert „Agda“ af Esbjerg og Postslup „Angers“ paa Island. I Tiden 1910—17 var han Bestyrer af Sømandshjemmet i Newcastle, siden, til 1935, Søekviperingshandler i Kjøbenhavn. Nu bor han i Sønderho. Hans Hustru, Karen, D. af Skibsfører Niels Nielsen, Sønderho (omkom 1880) døde 1933. I Ægteskabet er der 5 Børn, alle gifte og bosiddende i og ved Kjøbenhavn.

SKIBSDRENGEN PEDER BRINCHS GENVORDIGHEDER PAA SIN FØRSTE REJSE.

I Slutningen af November 1890 kom min Faders Skib, Skonnertbriggen „Zara“, til Evropa fra Sydamerika. Det var bestemt for Antwerpen, men blev indefrosset i Vliessingen ved Scheldeflodens Munding. Det havde været borte fra Evropa i lidt over et Aar. (Det blev købt i Liverpool i Efteraaret 1889 for £ 1800, var bygget i 1882 i Nova Scotia og var paa 258 Reg. Tons). Besætningen var 8 Mand, og Kaptajnen hed P. J. Pedersen fra Faaborg, han havde sejlet med min Fader som Styrmand paa Briggen „Anna“, som han senere førte og forliste paa Barahonakysten i Mellemamerika; derefter førte han Tremastskonnerten „Mota Hermanos“, som min Fader ligeledes købte i Liverpool; dette Skib forliste han ogsaa paa omtrent samme Sted som „Anna“ paa „Mota Hermanos“ første Rejse. Jeg husker tydelig den Aften, da de tre unge Drengene, der var blevet forhyret med „Zara“, kom for at sige Farvel, da de skulde rejse til Skibet i Liverpool straks efter, at det var blevet købt. De stod glade og med stort Mod i vor Stue og tog Afsked med os alle, modtagende gode Ønsker for Rejsen. En af dem, Kokken Søren Thomas, døde af gul Feber i Santos 1½ Aar efter; den anden, Letmatrosen Frederik, kom aldrig hjem senere, men forsvandt derude som saa mange andre, uden at nogen vidste, hvor han blev af; den tredie, Jens, Jungmanden, var borte i ca. 20

Aar, før han gensaa sin Slægt og sin Fødeby. Jeg husker, at min Moder sagde, da de var gaaet: „Ak, de stakkels Dreng, de aner ikke, hvad de gaar ud til.“ Moder tænkte vel næppe i det Øjeblik paa, at Aaret efter skulde hendes egen Dreng ud til det samme.

„Zara“ forblev indefrosset i Vliessingen til efter Nytaar og blev saa bugseret op til Antwerpen for at losse sin Ladning, som var saltede Huder og Horn. Det blev saa bestemt, at jeg skulde rejse til Antwerpen i Begyndelsen af Februar. Jeg fik købt Olietøj, og et Par Koner blev engageret til at sy det nødvendige Sæt, som hovedsagentlig blev lavet af min Moders gamle tykke Skjorter; en Del af min Faders gamle Skjorter blev syet om til mig (man tænkte i de Tider ikke paa at købe nyt Tøj) og 16 Par Strømper blev stoppet og gjort brugbare; min Faders Køjesæk og min Bedstefaders Sømandskiste (der eksisterer endnu) blev pakket, og saa var min Udrustning færdig. Mit Kjøjetøj bestod af en Fjerdyne og en Hovedpude med Betræk. Mandag den 3. Februar 1891 blev saa bestemt til min Afrejse. Den Dag har jeg selvfølgelig aldrig glemt. Jeg skulde med Dagvognen Kl. 7 om Morgenen til Nordby. Jeg stod op Kl. 6, og min Moder havde lavet Røræg med Sukker til mig (det var min Livret, og Moder vidste det). Fader, der var meget svagelig, havde, som ofte var Tilfældet, ligget i Sengen i flere Dage. Jeg gik ind i Faders Soveværelse for at sige Farvel; han var dybt bevæget og omfavnede mig ømt; da jeg gik ud af Døren, rejste han sig op i Sengen, og med taarefyldte Øjne vinkede han det sidste Farvel til mig. Vi saa aldrig hinanden mere. Dagvognen holdt uden for Døren; mine Søkende fulgte mig til Vogns, og med et „Vorherre være med dig, min Dreng!“ trykkede min Moder mig ind til sig. Det var de sidste Minutter af min Barndom. Denne Vintermorgen var bitterlig kold, og jeg frøs meget paa den aabne Dagvogn, der forresten var fyldt med Passagerer. Det varede ikke mange Minutter, før jeg begyndte at glæde mig til alt det dejlige, jeg nu skulde ud til. Jeg skulde bort fra Tvangen derhjemme, ud i den vide Verden, se fremmede Lande og Storbyer, ud til Eventyret som rask Sømand, ud at tjene Penge; jeg gik nu ud til Frihed, glade Dage og rask Liv. Det første, jeg gjorde, da vi efter 2 Timers Kørsel kom til Nordby, var at tænde min Pibe, nu skulde jeg ikke spørge om Forlov; Fader havde trods Løfte om, at naar

jeg var konfirmeret, maatte jeg ryge, ofte pryglet mig for denne „Synd“, ogsaa efter min Konfirmation. Jeg stak det gamle Bybud Jørgen Svendsen, der altid gik med høj Hat og om Sommeren med bare Fødder, en 10 Øre for at bære min Sæk og Kiste om Bord i Færgen, idet jeg erindrede, at saadant Arbejde gjorde en Sømand aldrig selv, naar han rejste til eller fra sit Skib. Jørgen gjorde stram Honor, gav mig Haanden og sagde efter Skik og Brug: „Lyk o æ Rejs“.

I Esbjerg gik jeg op til mine Bedsteforældre, som boede dér. Jeg skulde videre med Dampskibet „Minsk“ til Harwich om Eftermiddagen. Mine Bedsteforældre fulgte mig om Bord i „Minsk“, og Kl. 2 Eftm. sejlede vi. Jeg var eneste Passager paa 3. Klasse og havde hele denne Klasse med de mange Køjer for mig selv. Det blæste haardt med Modvind, og Skibet slingred meget, men jeg blev ikke søsyg; jeg var allerede Sømand og meget selvbevidst og stolt over at kunne taale Søen. Tiden over Nordsøen fordrev jeg med at ryge Tobak og gaa frem og tilbage paa Dækket og under Dækket. Jeg sov kun et Par Timer; Spændingen holdt mig vaagen. Ved 8—9 Tiden næste Dags Aften ankom vi til Harwich. Derfra skulde jeg videre med Damper til Antwerpen; Skibet skulde sejle Kl. 10, og da ingen tilbød at hjælpe mig, gik jeg selv i Land for at købe Billet til Rejsen. Jeg vidste, at Billet hed „ticket“ paa Engelsk, og saa sagde jeg: „Ticket Antwerpen“, og det fik jeg, den kostede 10 shillings. Saa gik jeg om Bord i den store Damper; der var mange Passagerer, polske Emigranter, som via Antwerpen skulde til Amerika. Der var et forfødeligt Leben om Bord. Et Par Hundrede Mænd, Kvinder og Børn, der var anbragt i Køjer i det store Fællesrum under Dækket; de var meget snavsede og lasede, og de lavede et forfødeligt Spektakel; de sang, drak Brændevin, Børnene græd, og de fleste blev søsyge og kastede op, saa der blev en frygtelig Atmosfære der nede. Jeg gik rundt imellem dem og nød det hele som en stor Oplevelse. Kl. 7 om Morgenen ankom vi til Antwerpen. Min Fader mente, at Kaptajn Pedersen vilde modtage mig ved Skibet; men hvis han ikke var der, skulde jeg tage en Droske op til Skibshandleren, en af min Faders gamle Venner, og bede ham bringe mig om Bord. Kaptajnen var der ikke, og jeg hyrede saa en Droske op til Skibshandleren, som sammen med sin Frue modtog mig meget venligt. De serverede Frokost for mig, der-

efter pakkede de Sæbe og Cigarer og andre Smaating ind til mig. Jeg troede, det var en Foræring; men nogle Dage efter sendte de Regning til Kaptajnen baade paa Frokosten og de andre Sager. Kaptajnen skældte mig ud for min Flothed. Saa kørte jeg om Bord i „Zara“, der laa i Old Dock. Kaptajnen modtog mig køligt og en Del reserveret; han var vist slet ikke begejstret for at faa Rederens Søn om Bord. Jeg blev saa bragt til Folkelukafet; her traf jeg mine Bysbørn, som havde været med, siden „Zara“ blev købt. Søren Thomas var en dygtig og kvik ung Mand, uforfærdet og modig. Frederik, der var Søn af en Skræder i Sønderho, var en kraftig og rask Gut, men af en lunefuld og ofte onskabsfuld Natur. Jens, der var Søn af en syg, forhenværende Skibsfører, var en godmodig ung Fyr, rask til sit Arbejde og næsten altid smilende. Sammen med dem skulde jeg saa dele ondt og godt i de kommende Maaneder. Lukafet laa midtskibs paa Dækket og var et Træscur; Gulvfladen var ca. 7 Alen lang og $3\frac{1}{2}$ Alen bred; der var 4 Køjer, 2 ovenover hinanden paa hver Side, mellem Køjerne stod et fast Træbord og mellem Bordet og Køjerne en smal Bænk til 2 Personer; over Bordet opad Skoddet hang en meget snavset Køkkenlampe. I det ene Hjørne stod altid en meget snavset Sæk med Skibskiks. Der var 3 Alen fra Gulv til Loft. Vi havde ingen Kakkellovn, men maatte nøjes med Varmen fra Køkkenlampen, der brændte og osede altid. Væggene var maalede mørkegraa, men her og dér var der tegnede pornografiske Billeder med forklarende Tekst. Saadan saa mit nye Hjem ud. Styrmanden var Peter Sørensen, Søn af Degnen paa Sønderho; naar Lasten var udlosset, skulde han afmønstres.

Jeg kom straks i Gang med Arbejde, idet jeg blev sat til at pudse Kahytskøjer, der var af Messing; dette Arbejde udførtes med Sejldug og Sand. Om Aftenen tog Styrmanden mig med i Land. Vi var rundt i 2—3 Dansebuler, der var overfyldt med Søfolk af alle Nationaliteter, hvor der blev danset og drukket og sunget. Vi placerede os ved et Bord og fik et Glas Øl. Vi morede os godt begge to, indtil vi ved Midnatstid gik om Bord i ikke helt ædru Tilstand. Jeg skulde op igen Kl. $2\frac{1}{2}$, have Dæksvagt i $2\frac{1}{2}$ Time og skulde purre Kokken ud Kl. 5. Kl. $5\frac{1}{2}$ blev vi alle purret ud, og Kl. 6 begyndte Arbejdet og varede til Kl. 6 Aften med 1 Times Middag. Vi var 2 Mand i Spillet, og med Haandkraft hev

vi Ladningen op af Lasten. Kl. 9 var der $\frac{1}{2}$ Times Frokost, som bestod af Kiks og sort Kaffe med Puddersukker i (hvis vi havde noget); Kl. 12 var der Middag, som den første Dag bestod af Klipfisk, der blev dyppet i Fedt af salt Kød, Kartofler og Sødssuppe med 2 Svedsker og 5 Rosiner til hver Mand (nøje aftalt). Vi spiste af Bliktallerkener med Jernske og do. Gaffel og drak sort Kaffe og do. The af Blikkrus; disse Redskaber var jo umulige at holde rene, hvilket de heller aldrig var. Efter Maaltidet maatte jeg vaske op i en Træpøs med koldt Vand fra den snavsede og i høj Grad uhygiejnske Dok; det blev mit Arbejde hver Dag hele Rejsen i Resten af Middagstimen. Arbejdet sluttede Kl. 6; men derefter skulde vi „klare Dækket op“, og den blev nærved 7, før vi kunde spise til Aften (skaffe, som det hed). Aftensmaden bestod i sort The og Kiks med det billigste Margarine, der kunde fremskaffes. Vi spiste altid Kiks; blødt Brød eller Paalæg fandtes ikke; saadan noget har jeg aldrig set om Bord i de Skibe, jeg sejlede med. Alle Spisevarer blev strængt rationeret, saaledes: 1 Pd. Kød (salt til Hverdag og fersk om Søndagen), $\frac{3}{4}$ Pd. salt Flæsk, 1 Pd. Klipfisk eller Stokfisk, der var saa haardt og tørt som Træ, 1 Pd. Margarine, 1 Pd. mørkt Puddersukker o. s. v. Kiksene kunde vi dog faa saa mange af, vi ønskede. Rationen gjaldt for en Uge; men Margارينen slog kun til de 4—5 første Dage, Sukkeret 2—3 Dage. Resten af Ugen maatte vi undvære det. Ved Land blev Natten inddelt i 3 Vagter, én til hver af os, Frederik, Jens og jeg med $2\frac{1}{2}$ Time til hver, første Nat første Vagt, anden Nat anden Vagt og tredie Nat sidste Vagt o. s. fr. De to af os, der ikke havde første Vagt, gik saa i Land om Aftenen. Jeg var meget imponeret af Millionbyen Antwerpen, alle de høje Huse, den mægtige Gadetrafik, saadan noget havde jeg jo aldrig set før. Vi blev inviteret til Julefest (for Efternølere) i den norske Sømandskirke, hvor der blev uddelt Julegaver, der var lavet af Damer i Norge. Jeg fik et fint uldent Halstørklæde, som jeg havde i mange Aar efter.

Da „Zara“ var udlosset, blev Styrmanden afmønstret og rejste hjem. Derefter kom Niels Nissen Nielsen om Bord som 1ste Styrmand. Han var en brav og solid ung Mand paa 25 Aar, stor og kraftig, altid venlig og human, men ligesom Kaptejnen passiv overfor de Mishandlinger, der blev tildelt mig. Vi skulde sejle i Ballast til Newport Mon. i Wales for at ind-

tage en Ladning Kul til Brasilien, Santo Catharina, for nærmere Ordre. Vi fik en ældre Dansker, der ikke havde været hjemme i over 18 Aar, om Bord som Matros. Det var Meningen, at en 2den Styrmand skulde komme om Bord fra Sønderho, men han udeblev, og den sidste Dag blev saa den ældre Matros — Hans Jørgensen hed han og var fra Fakse — flyttet agterud som Baadsmand, og i hans Sted fik vi en ung russisk — skandinavisk talende — Mand paa 19 Aar som Matros. Lige før vi skulde sejle, blev jeg for første Gang „sendt til Vejrs“ og skulde „naje“ Lodsflaget lige under Fløjknappen paa Fortoppen, cirka 50 Fod over Dækket. Jeg var meget angst, da jeg begyndte at kravle op i Rigningen med Flaget om Halsen. Styrmanden spurgte Kaptajnen, om de ikke hellere skulde sende en af de andre, der var vant til at gaa til Vejrs, op, hvortil Kaptajnen svarede vrissende: „Hvorfor skal Peder skaanes?“ Jeg gik saa op, angst og rystende og udførte min første Gerning som Sømand tilvejs og kom vel ned igen. Senere var det mig en Lyst at gaa til Vejrs. Det var Snestorm og isnende koldt, da vi under Bugseringen ned af Schelde riggede Klyverbommen ud, et Arbejde, der var meget besværligt, og varede flere Timer. Saa satte vi Sejl, og jeg kom straks til Rors. Aa, hvor var jeg stolt under min allerførste Rortørn; nu var jeg Sømand og styrede ganske alene et Skib, et stort Skib med mange Sejl, over Nordens Bølger; det blæste godt, og der var stærk Snetykning. De derhjemme skulde bare kunne se mig staa ved Rattet med Olietøj paa og Sydvest ned over Hovedet. Jeg lærte Kompasset den første Dag. Det var alligevel saa morsomt altsammen. „Zara“ tog en Del Vand over, og det var vanskeligt at komme forud, da jeg blev afløst ved Roret, men sjovt var det. Kl. 8 Aften blev Vagten „sat“. Jeg kom paa Baadsmandens Vagt sammen med Frederik. Vi var 2 Vagtskifter: Styrbordsvagt og Bagbordsvagt, hver med 4 Timers Nattevagt ad Gangen. Fra 8 til 12, tilkøjs fra 12 til 4, paa Vagt fra 4 til 8. Frivagten blev purret Kl. 7½, og hele Besætningen var paa Dækket og arbejdede til Kl. 10, da Frivagten gik til Køjs til Kl. 12. Paa Nattevagten passedes kun Rortjenesten og Udkikken forude paa Bakken. Naar Klokken var „Hel“ blev der slaet „Glas“, d. v. s. man slog paa Skibsklokken, der var anbragt ved Rattet: Kl. 1 2 Slag, Kl. 2 4 Slag, Kl. 3 6 Slag og Kl. 4 8 Slag eller Kl. 12 8 Slag (ved Vagtskiftet). Skulde man tilkøjs ved „8 Glas“ var

man glad, skulde man paa Vagt ved 8 Glas efter næppe 4 Timers Søvn, var Glæden lidt blandet. Saaledes skiftedes der hele Etmaalet rundt.

Efter 7—8 Dages Rejse ankom vi til Newport; her modtog vi Breve hjemmefra og var meget interesserede i de smaa Nyheder fra Sønderho, ligesom de derhjemme var meget spændt paa, hvorledes Livet paa min første Rejse havde været. Jeg skrev hjem samme Aften og fortalte løst og fast om alt det, jeg havde oplevet. Fra Antwerpen havde jeg ogsaa skrevet et Par Gange, saa de derhjemme vidste god Besked om, hvordan det gik mig. Vi lossede Ballasten og kom hurtig under Kulsponsten, der lastede os i Løbet af et Par Dage, saa at vi slet ikke naaede at komme i Land i Newport; forresten var der ingen af os, der havde flere Penge, og Kaptajnen vilde ikke give os flere. Jeg havde faaet 18 Kr. pr. Maaned i Hyre, Jens vedblev at have 25 Kr. og Frederik 25 Kr; skønt de havde været med Skibet i 16 Maaneder, fik de ingen Forhøjelse. Dette Forhold fyldte dem og hele Besætningen med en Del Ondskab overfor min Fader, og det gik ikke saa helt lidt ud over mig, der forresten hele Rejsen ikke blev kaldt andet end „Rederen“, og i dette Navn laa der alt andet end Velvillie. Frederik og Jens var dygtige Søfolk, og de vilde i hvilket som helst andet Skib have mønstret som Matroser og faaet 50 Kr. i Hyre; men de havde ifølge Søloven mønstret paa mindst 2 Aar, og det benyttede man sig af; det var ikke rigtigt mod de to fattige Dreng, som begge maatte understøtte deres fattige Forældre i Sønderho. Kokken var under samme Forhold og havde ogsaa kun 25 Kr., Matrosen Adolf havde 60 Kr., Baadsmanden havde 65 Kr. og Styrmanden 70 Kr. Kaptajnen havde 100 Kr. og 2 pCt. „Kaplak“, et hollandsk Ord, som betyder „Tøj til en Hue“, — d. v. s. 2 pCt. af Nettofragten. Det var smaa Fortjenester, særlig efter Nutidens Forhold. Der er ingen Tvivl om, at jeg kunde have haft det meget bedre om Bord i et fremmed Skib. Jeg var Rederens Søn, og det var sandelig ingen Ære, endskønt jeg aldeles ingen Fordele nød om Bord i „Zara“; jeg har saaledes f. Eks. aldrig siddet paa en Bænk i Kahytten, men tværtimod maatte jeg gøre det strængeste og mest snavsede Arbejde, ofte langt over mine Drengkræfter, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det var saadan, netop fordi jeg var Rederens Søn. Vi forlod Newport den 3. April og satte under frisk Brise og god Vind ned

igennem den irske Kanal. Snart var vi ude i Atlanterhavet og styrende sydover. Vejret blev for hver Dag varmere, saa at vi i Løbet af en Ugestid kunde gaa med bare Fødder paa Dækket. „Zara“ var ikke netop nogen god Sejler; men vi kunde dog med Medbør løbe 8 Mil i Vagten. Vi passerede Madeira og kunde tydeligt se Kysten. Vi kom ind i en Flok af Springere, store, kødrige Dyr, hvoraf vi harpunerede en, og saa blev der fersk Kød til os alle i mange Dage; det blev serveret for os 3 Gange om Dagen, og det blodrige Kød skaffede os alle daarligere Maver. Efter ca. 3 Ugers Forløb slap Kartofler og Grøntsager op; saa maatte vi nøjes med Kiksene Resten af Rejsen. Vejret var fint, og vi kom snart ind i Passaten, en stor Strækning, hvor Vinden blæser i samme Retning i flere Maaneder af Aaret. Dagene gik med Skibsarbejde af forskellig Art; om Aftenen sad vi inde i Lukafet, og der blev saa fortalt Historier og sunget Sømandsviser. Baadsmanden kom hen hos os næsten hver Aften og havde Massevis af de mest haarrejsende sjofle Historier at berette. Han var en modbydelig Karl, der med Vold overgramsede mig, naar jeg laa i min Køje, til stor Moro for de andre; jeg var saa ulykkelig og saa bange for ham, naar han kom; men jeg turde ikke klage til Kaptajnen, saa var det Helvede vist blevet endnu hedere for mig. Ofte slog han mig med Knytnæve lige i Ansigtet i Arbejdstiden, og til Trods for, at baade Kaptajnen og Styrmanden var Vidne dertil, var der ingen, der forhindrede ham i at mishandle mig. Og hvorfor slog han mig? Altid fordi jeg ikke havde Kræfter nok til at hale eller løfte noget; han brugte de mest sjofle Udtryk, baade paa Engelsk og Dansk, som disse Sprog har Gloser til, alt til herligt Morskab for dem alle. Jeg var jo desværre paa hans Vagt. Naar vi saa kom paa Vagt Kl. 12, skulde jeg lave Kaffe til ham i Kabyssen. Saa hændte det undertiden, at Naturen gik over Optugtelsen, og jeg faldt i Søvn paa Bænken i den varme Kabys, mens Vandet skulde koge. Hver Gang det skete, tog han Skraaen ud af sin beskidte Mund og puttede den i min. Hvor uappetitlig dette var, kan enhver forstaa, særlig naar jeg siger, at han altid pralede af, hvor ofte han havde haft Kønssygdomme. Ja, den Fyr var min Plageaand; en ren Djævel.

Vor ugentlige Spiseseddel lød saadan:

Søndag: Preserveret Kød med Suppe i Daaser og Kiks.

Mandag: Brune Bønner med salt Flæsk og Kiks.

Tirsdag: Stokfisk med Sødsuppe og 2 Svedsker, 5 Rosiner og Kiks.

Onsdag: Gule Ærter, salt Kød og Kiks.

Torsdag: Brune Bønner med salt Flæsk og Kiks.

Fredag: Klipfisk med Sødsuppe og Kiks.

Lørdag: Gule Ærter, salt Kød og Kiks.

Der var altsaa ikke megen Variation, og hvad denne Kost manglede af Vitaminer, har den friske Søluft fra Atlanterhavet sikkert givet os paa anden Maade. Vi var i al Fald sunde og friske og fejlede aldrig noget. Var der endelig noget i Vejen med Helbredet, gav Kaptajnen os amerikansk Olie. Jeg fik det en Gang for Utilpashed paa denne Rejse og fejlede aldrig noget senere; men undertiden kan jeg endnu fremkalde denne „vidunderlige“ Smag i min Gane, endskønt det er over 40 Aar siden.

Det var jo min Fødselsdag den 14. April, men ingen vidste det, og jeg sagde det ikke, saa det gik meget stille af.

Om Søndagen havde vi „Kistefornøjelse“, d. v. s. vi aabnede vore Kister og tog hver Genstand frem og lagde det altsammen pænt i Orden igen og læste vore Breve derhjemme fra. Sommetider vaskede vi vort Tøj, syede Lapper paa og stoppede vore Sokker, strøget og rullet blev det jo ikke; men vort Tøj blev altid holdt pænt i Orden, efter Forholdene da. Drikkevandet om Bord var anbragt i en Tønde, som laa ned og var godt surret fast til Dækket. Gennem et Hul oven i Tønden halede vi Vandet op i et Tinkrus, der var fæstet med en Snor. Vi drak alle af samme Krus, og vi drak meget Vand, da vi først kom ned i Tropevarmen. Men da vi nærmede os Ækvator, begyndte Drikkevandet at slippe op, og det blev saa rationeret; vi maatte ikke mere vaske hverken vort Tøj eller os selv i fersk Vand, og da Sæbe som bekendt ikke skummer i salt Vand, var dette Forhold jo en Kalamitet af ikke ringe Betydning. Rationeringen varede heldigvis kun nogle Dage, denne Gang, saa kom Troperegnen, hvilket man forresten altid kalkulerede med. Man forsynede aldrig Skibet med mere fersk Vand, end der kunde række til Ækvator. Vandet kostede ogsaa Penge og tog Plads op. Troperegnen styrtede ned over os i rigelige Mængder, og vi fyldte alt det, der kunde rumme noget, med Regnvand. Saa blev Vandet igen givet frit, og vi kunde igen vaske og drikke, saa meget vi vilde; men det havde en underlig Smag.

Der var jo imidlertid intet Valg; vi havde intet andet at drikke. Man regnede som sagt med, at Ækvator gav Vand; men det slog jo ikke altid til, og ofte er det hændt, at Søfolk dernede har lidt frygteligt af Tørst.

I disse Farvande var det meget sjældent at møde andre Skibe — jeg tror ikke, at vi havde mere end et Skib i Sigte, fra vi forlod den irske Kanal — saa Haabet om Hjælp fra andre var meget ringe, hvis ikke Regnen kom.

Nu begyndte man om Bord at tale om, at Ækvator snart kom i „Sigte“, og utallige var de Historier, der lød om, hvordan Linien viste sig, og om hvorledes et Skib kom over eller under den; man vilde meget gerne, at jeg, som den eneste, der første Gang skulde passere Linien, skulde tro paa disse Ting, særlig Baadsmanden var meget ivrig med at fortælle; ja, jeg var lige ved at faa Øretæver, fordi de mærkede, at jeg ikke troede paa deres Historier. Jeg vidste selvfølgelig udmærket, hvad Ækvator var; men jeg var ogsaa fuldstændig klar over, at der, naar den passeredes, skulde laves Sjøv og udelukkende paa min Beskostning. Vi kom paa Vagt Kl. 4 Morgen den Dag, da vi skulde passere Linien ved ca. 2 Tiden Eftm. Baadsmanden bad mig straks om at gaa op i Merset — halvvejs op paa Masten, for at holde Udkik efter Linien; jeg nølede lidt og smilte ad ham, men da han saa tog fat i mig og gav mig et Spark, maatte jeg derop, værgeløs som jeg var; han bød mig blive deroppe en Time, til jeg skulde til Rors, og saa fortalte han alle de andre, at jeg selv af egen Aande var gaet paa Udkik efter Linien. Ih, hvor de morede sig. Kl. 8 fik jeg Frivagt, men da vi igen kom paa Vagt Kl. 12 Middag, var der lavet i Stand til at modtage Neptunus, der skulde „døbe“ mig. En Bænk, en Ballie Vand, en Dunk med en Blanding af Sod, Fedt og Tjære samt en Tjærekost stod udenfor Lukafet. Helt godt til Mode følte jeg mig nu ikke som det eneste Offer for dette Grin, for jeg vidste, at Baadsmanden vilde tage fat med særdeles haard Haand paa „Rederen“. Jeg havde første Rortørn og blev afløst Kl. 1. Da jeg gik fra Roret, saa jeg Baadsmanden, maskeret som Neptun i Olietøj og med langt Hørskæg, der drev af Vand. Han gik ind til Kaptajnen i Kahytten for at faa Besked om, hvem der skulde „døbes“, saa kom han ud og bad de andre klæde mig af og anbringe mig paa Bænken foran Vandballien, og han begyndte saa at „sæbe“ mig ind over hele min nøgne

Krop; derefter barberede han mig med et Kостейskift, saa lod han mig falde over i Ballien, og under højlydt Hurra modtog jeg saa ledes Ækvatordaaben. Jeg morede mig ikke helt saa meget som de andre. Kaptajnen og Styrmanden saa Begivenheden gennem Koøjet i Kahytten. Det tog lang Tid, inden jeg igen blev helt ren efter denne Daab. Højtideligheden endte med, at vi alle blev kaldt agterud for „at hale Storskøde“, d. v. s. vi fik hver en stor Snaps Brændevin. I Stormvejr, naar vi havde været oppe at bjerge Sejl, blev der altid „halet Storskøde“, ogsaa naar vi i haardt Vejr havde staaet længe ved Pumperne; det Brændevin smagte mig slet ikke godt, jeg maatte altid gispe efter Vejret i nogle Minutter bag efter; men jeg var nødt til at tage min Snaps med de andre, ellers var jeg blevet udlet og haaret af mine Kammerater; jeg var for lille og ubetydelig til at protestere om Bord i „Zara“; i mit næste Skib gjorde jeg det og drak aldrig mere Brændevin.

Efter at have passeret Ækvator fik vi Vindstille og laa et Par Dage, uden at „Zara“ flyttede sig saa meget som en Favn. Hajerne i Mængder kredsede omkring Skibet, de var øjensynlig meget sultne, disse uhyrlige Menneskeædere; de slugte alt, hvad vi kastede over Bord til dem, gamle Hatte, Tovværk, tjærede Bokser o. s. v. Ifølge med Hajerne saa vi en Masse af de smukke „Lodsfisk“, der — det paastaas — lodser Hajerne, der er næsten blinde, rundt. Vi harpunerede en vældig Haj og fik den ind paa Dækket, hvor vi, efter Skik og Brug blandt Datisens Søfolk, plagede Livet af det stakkels Dyr med Knivstik og Øksehug; det var jo en af Sømandens Dødsfjender, vi havde faaet fat paa, og skulde hævne alle de mange Søfolk, som den, eller i det mindste dens Slægt, havde ædt. Jeg fik dens Gåb med 7 Rækker Tænder; det havde sikkert ikke været morsomt at blive ædt af den. Den var over 7 Fod lang. Af dens Rygrad blev der lavet en Stok.

Saa kom Vinden, og vi begyndte igen at sejle; om Dagen var Solen brændende; den var jo lige over Hovederne paa os. Vi kunde ikke længere gaa barbenede paa Dækket, som, skønt af Træ, var glødende varmt, saa varmt, at vi flere Gange i Døgnet maatte „natte“ det, d. v. s. hælde Masser af Vand paa det, for at det ikke skulde tørre ind og blive utæt i Begnoterne. Men Nætterne var smukke og herlige, navnlig naar det blæste lidt friskt. Stjernehimlen havde jo forandret sig betydelig for

os, siden vi var i Evropa, nu saa vi bl. a. Sydkorset, det smukke, betagende Stjernebillede, med de smukke, tindrende Stjerner; man havde næsten ikke Lyst at gaa til Køjs, naar Frivagten kom, saa vidunderligt skønt var „Taget“ over os.

„Zara“ var, som før nævnt, et Træskib, og mere eller mindre trækker disse altid Vand; vi pumpede derfor ogsaa en halv Times Tid i Slutningen af hver Vagt. Det var et ret haardt Arbejde, særligt for mig, da jeg ikke var ret stor og ikke havde saa mange Kræfter, som mange andre; jeg var med andre Ord tynd og splejset i min Opvækst. Pumperne stod midtskibs, frit paa Dækket; det var Svingpumper med et stort Svinghjul, hvis Diameter var højere end jeg. I Stormvejr var det meget ubehageligt at staa ved Pumperne, naar Skibet slingrede meget og tog Vand over; helt ufarligt var det Arbejde heller ikke, da der ingen Ting var at holde fast ved; vi rovsede ofte ud i Borde og blev ofte slaaget haardt af Svingene. I rigtigt Stormvejr var vi altid 2 Mand ved Pumperne Nat og Dag, til hvilket vi skiftedes, hver af os 2 Timer i hver Vagt, d. v. s. at vi havde 2 Timers Rørtørn og 2 Timers Pumpning hver Vagt. Det var drøje Vagter, og man var glad, naar man ved „8 Glas“ kunde gaa „ind af Vejen“, som det hed, selv om man ikke havde en tør Trevl paa sig, men for 4 Timer kunde smide sig i sin haarde, fattige Køje — der var ingen Fjeder madrasser. Det varede ikke mange Minutter, før man var i den dybeste Søvn. Saa hændte det naturligtvis ofte i Stormvejr, at man blev purret ud for at gøre Sejl fast eller rebe Sejl til Vejrs. Ud af sin trygge og haardt tiltrængte Søvn, op til Vejrs i Uvejr, med haard Blæst, ret ofte Lyn og Torden, for at rebe, liggende paa en Raa, arbejdende af al sin Kraft med Hænderne og kun holde sig fast med Benene, mens Skibet slingrede, ofte mere end 45 Grader til hver Side; undertiden kunde det vare en hel Time, før vi kunde faa de store, tunge og af Regn stive Sejl gjort fast. Det var nu alligevel ikke helt tosset, at vi fik en Snaps Brændevin, naar vi kom ned fra Rigningen; vi havde jo ikke andre stimulerende Midler til vor Raadighed. Mærkeligt var det, at det gik godt saa ofte; men Tusinder af modige, unge Sømænd er faldet ned fra Ræerne under en saadan Ekspedition, ned i det fraadende Hav med Bølger saa høje som Huse, og druknet for Øjnene af Kammeraterne, der var ude af Stand til at bringe dem Hjælp. Og saa mange gode Sømænd fra Sønderho led i de Tider en saadan

Død, og hele Sønderho var i Sorg, naar Telegrafien eller Posten bragte et saadant Budskab. Vi begyndte nu at længes efter at naa Havn. Næsten 2 Maaneder var gaaet, siden vi forlod Newport, flere Ting var ved at slippe op, og Rationerne blev skaaret ned. Rosinerne og Svedskerne var der ikke flere af; vi fik nu kun $\frac{3}{4}$ Pd. Sukker, og Flæsket var ved at blive harsk, og der begyndte at komme Mider i Kiksene. Kokken, som af praktiske og økonomiske Hensyn delte Kammer med Baadsmanden i Kahytten, bagte lidt blødt Brød til dem Agter; men det gik vor Næse forbi. I Pinsedagene havde vi fint Vejr og sejlede for en dejlig Brise sydefter med god Vind. Det meste af 2. Pinsedag laa jeg oppe paa Brams og Røjlræerne og hjalp Adolf med at lappe Sejl. Vi passerede Øen St. Antonio, hvis høje Klipper vi fik i Sigte; det var det første Land, vi saa, siden vi passerede Madeira. Endelig efter 72 Dages Sejlads kastede vi Anker udenfor Santa Catharina. Kaptajnen blev roet i Land, og efter et Par Timers Forløb kom han om Bord med Ordre til at gaa til Santos.

Vi lettede saa Anker og stod igen sydover. Saa fik vi Vind stille, til stor Forargelse for os alle. Jeg husker, Kokken, Søren Thomas, stod paa Dækket, og i sin Længsel efter at naa Santos raabte han: „Blæs Satan, saa hele Rigningen danser.“ Efter 5—6 Dages Forløb naaede vi det forjættede Land. Santos laa smuk og vidunderlig, omgivet af meget høje Bjerge, i Tropevarme og stærkt Solskin. Vi kom straks for Anker, og Frederik og jeg roede Kaptajnen i Land for at hente Breve, hvilke vi alle længtes meget efter at modtage. Vi laa et Par Timers Tid med Jollen og ventede efter Kaptajnen. I Ventetiden havde vi en Samtale med et Par norske Matroser, der ogsaa laa der med en Jolle og ventede paa deres Kaptajn. Det var artige Ting, de fortalte os. Santos var meget feberbesmittet. Det var den gule Feber, der rasede med voldsom Kraft. Baaede blandt de Indfødte og blandt de fremmede Søfolk, som laa i Havnen, var Dødeligheden meget stor; ja, flere af Skibenes Besætninger, deriblandt 2 norske, var helt uddøde, og nye Besætninger var paa Vej til dem. De syge Søfolk kom paa Hospitalet og døde der i Snesevis hver Dag. Enkelte var flygtet fra Hospitalet om Bord igen og havde saaledes reddet Livet; saaledes havde Forholdet været det sidste Aarstid. Endelig kom Kaptajnen; han gav Frederik et Par Breve, men jeg fik ingen. Undervejs, mens

vi roede ud til „Zara“, tog Kaptajnen et Par Breve med Onkel Brinch's og min Broder Thomas' Haandskrifter op af sin Lomme og læste disse. Da vi var kommen om Bord, blev jeg kaldt agterud, og Kaptajnen meddelte mig da, at Fader var død 2. Pinsedag den 18. Maj. Der var Breve til mig baade fra Moder og Thomas. Jeg fik saa Lov til at gaa forud, hvor jeg satte mig og læste Brevene. Jeg græd og hulkede, men ingen talte til mig; dog kunde jeg se, at Jens, Frederik og Søren Thomas følte med mig. Søren Thomas klappede mig paa Kinden, da de andre var gaaet, og sagde: „Du skal ikke græde, Peder.“ Jeg satte mig straks til at skrive hjem. Jeg læste Brevene om min Faders Dødsfald atter og atter, og i mit Brev trøstede jeg Moder, saa godt jeg formaade. Jeg skrev blandt andet, naivt og barnligt, men med hele mit sorgfyldte Hjerte og i fuldt Alvor, at saa længe jeg kunde sejle som Matros, skulde Moder ingen Nød lide. Om Aftenen kom Baadsmanden hen i Lukafet, og da han saa mig sidde med taarefyldte Øjne, sagde han: „Hvad Fanden sidder du og brøler for? Naar vi kommer til Evropa, rejser jeg med dig hjem og gifter mig med din Mor.“ Denne kyniske Raahed vakte Latter hos de andre.

Efter nogle Dages Forløb var Sorgen hos mig i Aftagende — i den Alder kan man ikke blive ved at græde— og det var da ogsaa godt. Vi kom saa ind til Kajen og begyndte at losse vore Kul. Vi hev dem op af Lasten, selvfølgelig med Haandskraft, et meget besværligt Arbejde i denne Tropevarme. Frederik og jeg stod i Spillet fra Morgen til 6 Aften. Baadsmanden var i Lastrummet for at fylde Kultønden, som vi saa hev op. En Dag, da jeg var sat til at „styrte“ Kultønden, havde et stort Stykke Kul nær ramt ham i Hovedet, fordi jeg ikke havde Kræfter nok til at manøvrere den tunge Tønde. Saa raabte han op til mig: „Kan du ikke passe paa, din Satans Knægt,“ hvorpå jeg meget spagt svarede, at jeg ikke kunde gøre for det. Derefter for han efter mig op paa Dækket og ind under Bakken og gav mig et blaat Øje, som jeg gik med i lang Tid. Kaptajnen var Vidne til dette, men tog sig ikke af Sagen. Baadsmanden var jo ældre end baade Kaptajnen og Styrmanden, og da han var saa modbydelig raa, ønskede ingen af dem at yppe Klammeri med ham. Baade Kaptajn Pedersen og Styrmanden var personlig meget venlige overfor mig og slog mig aldrig; men de vilde vel ikke gaa imod Baadsmanden for Skibsfredens

Skyld. Mens vi lossede, fik vi tre Gange daglig en stor Snaps hollandsk Genever, dels til at styrke os paa, dels til at modvirke den gule Feber. Vi blev forbudt at gaa i Land, men stjal os alligevel til et Besog paa en af de mange Havnebeværtninger en Gang imellem. Her serveredes bl. a. den meget stærke brasilianske Brændevin, der kaldtes saadan noget som Kasjas; den brændte i Halsen og Maven og skulde være et glimrende Midde­del mod Feberen. Brazilianere er meget mørke i Huden, Efterkommere af Portugisere og Indianere. Deres Sprog er Portugisisk, hvorefter vi selvfølgelig ikke forstod et eneste Ord. Saa en Dag blev Kokken — „Smeden“ kaldt vi ham, og hans Kabys var Smedien — syg. Det begyndte med stærk Hovedpine og en frygtelig Tørst; næste Dag var det værre, og han maatte gaa til Køjs. Vi fik streng Ordre paa ikke at give ham Vand paa Vagten om Natten. Han kom ofte ud paa Dækket om Natten og bad om Vand; og jeg husker tydeligt, hvor meget han tryglede mig om bare lidt Vand at drikke: men vi maatte jo ikke give ham noget, stakkels, stakkels unge Mand. Paa den 3. Dag blev han bragt paa Hospitalet, hvor baade Lægerne og Sygepasserne var farvede Folk. Selvfølgelig var det Feberen. Ingen maatte besøge ham, og efter 3—4 Dages Forløb kom Kaptajnen om Bord og meddelte, at nu var „Smeden“ død. Det gjorde et dybt Indtryk paa os alle. Man sagde, at Ligene blev ikke begravede, men straks kastede i Kalkgruberne. Vi pakkede hans fattige Efterladenskaber, som blev sendt op til det danske Konsulat for at hjemsendes. Hvor det saa blev af, vides ikke, men det kom aldrig hjem. Nu var altsaa „Smedeembudet“ ledigt. Man havde ingen Tillid til mine kulinariske Evner, og Jens blev saa Kok. Da vi ingen ny Mand kunde faa i Santos, var vi altsaa kun 7 Mand om Bord. Vi blev saaa udlossede og skulde gaa i Ballast til Paranagua, en By noget sydligere end Santos. Vi skyndte os med at komme bort saa hurtigt som muligt, for vi gik nu allesammen og var sløje med Hovedpine og anden Utilpashed; men da vi havde været i Søen et Par Dage, følte vi os alle friske igen. Atlanterhavsluften gjorde Underværker. Ja, saadan var Santos den Gang. Nu siges det, at Santos i vore Dage er en af de smukkeste og sundeste Havnepladser i hele Sydamerika. Efter 7—8 Dages Sejlads naaede vi Paranagua, hvor vi skulde laste Matthé, den sydamerikanske Nationaldrik, til Montevideo ved La Plataflodens Munding

i Uruguay. Vi lossede Ballasten og kom saa til at ligge for Ende af en lang Bro for at indtage Ladningen. En af de første Dage efter Ankomsten havde Jens Fødselsdag. Naturligvis skulde den fejres; og om Aftenen gik Adolf, Frederik, Jens og jeg i Land for at højtideligholde Dagen. Vi kom ind paa en meget skummel Beværtning og fik nogle Kasjasser. Jens købte endvidere en Flaske af samme Vare for at spæde „den“ op næste Dag, da det var Søndag. Saa forlod vi Beværtningen og de skønne Brazilianerinder og begav os paa Vej om Bord. Midt ude paa den lange Bro blev Frederik imidlertid tørstig; han tog Flasken fra Jens og gav ham samtidig et Skub, saa Jens faldt „i Ballien“. Saa tog Frederik en Slurk Kasjas; derefter smed han Flasken i Hovedet paa Jens, der laa og svømmede som en Hund ude i Vandet, idet han raabte med al sin Kraft: „Mand over Bord“. Vi andre to løb, saa hurtigt vi kunde, om Bord; fik fat i Jens, som vi, da vi var kommen langs Siden, ved Hjælp af en Tallie fik hejst om Bord. Kaptajnen var imidlertid kommen paa Dækket. Han gav den stakkels Jens et Par Øretæver. Saa blev Synderen kastet ind i sin Køje, lige saa vaad som han var. Var det ikke mærkeligt, at det gik godt?

Da vi var tillastet, fortsatte vi Rejsen sydefter til Montevideo, hvortil vi ankom efter ca. 1 Uges Sejlads. Paa denne Rejse skulde Spisekammeret — The Pantry — males. Dette Arbejde blev givet til Adolf og mig. Førstnævnte gjorde mig opmærksom paa, at der stod en Kasse Genever paa en Hylde. Han spurgte mig, om jeg var bange for at tage en Flaske med hen i Lukafet; det var jeg ikke, og ved Arbejdstidens Ophør tog jeg den med under min Bluse. Den Slags Rapserier fra Kaptajnen blev altid betragtet som en „Heltedaa“ til Søs, og jeg nød megen „Ære“ blandt mine Kammerater derfor. Forholdet mellem os i Lukafet var forresten altid godt; der var ingen, der saadan ligefrem gjorde mig Fortræd. Vi var gode Kammerater, og Humøret var som oftest det bedste, og sjældent var det daarligt hos mig. Jeg var glad og vittig og morede de andre med at give „dem Agter“ de utroligste Øgenavne, gøre Nar af deres Stemmer, deres Gang og Figur o. s. v. Arbejdet om Bord gik med Liv og Lystighed. Naar vi satte Sejl, hev Anker el. lign., var det altid under de sædvanlige Sømandssange, hvor jeg „sang for“. Det var kun Baadsmanden, der gjorde Tilværelsen til et Helvede for mig. I Santos fik vi no-

get nyt Proviant om Bord, bl. a. Sukker, der var formet i Køger. Det var saa velsmagende for os, at vi spiste hele Rationen — 1 Pd. — om Søndagen, saa undværede vi det de andre Dage af Ugen. Vi kastede Anker paa Montevidéos Red og lossede Lasten i Lægtene, og i Løbet af 14 Dage var vi udlossede. Skonnerten „Anna Cathrine“ af Sønderho, Kaptajn Poul Øhle, var i Montevideo samtidig, og vor Kaptajn var om Bord dér i et Par Dage. Hans Fraværelse blev Anledning til nogle Orgier i Kahytten, der endte med Slagsmaal. Man havde drukket tæt, og om Eftermiddagen kom Baadsmændene døddrukne og med en stor Skedekniv i hver Haand hen i Lukafet og vilde slaas med os. Vi fik ham overmandet, slæbte ham ud paa Storslugen, hvor han blev bundet og bastet; men jeg tog Hævn over ham ved at trække ham i hans lange, røde Skæg. Styrmanden vilde have tilkaldt Politi fra Land, men det blev ikke til noget. Efter at være udlosset laa vi et Stykke Tid og kunde ikke faa Fragt; der var Tale om, at vi igen skulde op til Santos, men vi besluttede alle i Lukafet, at hvis det skulde blive til noget, vilde vi alle rømme i Montevideo. Det blev heldigvis ikke til noget; vi fik en Fragt med saltede Huder og Horn til Le Havre i Frankrig. Det var en besværlig Last at tage om Bord. Vi skulde have 12000 Huder, og hver Hud skulde overhældes med 5 Pøse (Spande) Saltlage, naar den var udbredt i Lasten. Det foregik ved, at der paa Dækket blev opstillet en stor Tønde fyldt med Salt, og gennem et Hul i Tøndens nederste Ende løb saa Lagen ned paa Huderne. Der skulde saa fyldes Udenbordsvand paa Tønden ustandseligt, saa længe Indladningen varede. Dette haarde Arbejde — at hale Vand op — blev mig tildelt. At hale Vand op var altid Drengens Beskæftigelse. Fra 6 til 6 stod jeg saa hver Dag i 6 Uger paa Lønningen og udførte dette Arbejde, som var et forfærdeligt Slid. Uha, hvor var jeg træt om Aftenen. Fersk Kød var meget billigt i Montevideo; det kostede kun 7 Øre pr. Pd., og Resultatet var, at det blev serveret for os 21 Gange om Ugen. Vi gad tilsidst ikke se Kødsmad. Vi fik en ny Kok om Bord, en amerikansk Stuart. Han var vant til at sejle med Dampere og var meget dygtig; men da han havde været om Bord i en Uge, gik han i Land igen. Forholdene var ham for smaa. Saa fik vi en anden, en Svensker omkring de 40. Han havde ligget paa Hospitalet i Montevideo i 6 Maaneder. Han var en prægtig Fyr, godmodig og

venlig i al sin Færd, og vi — jeg og ham — blev snart fine Venner, i Modsætning til de andre snobbede han ligefrem for mig, fordi jeg var Rederens Søn. Han talte helst Engelsk; han havde været borte fra Sverige i ca. 25 Aar og havde næsten glemt sit Modersmaal. Jeg lærte saaledes meget Engelsk af ham.

Det var ret vanskeligt for os at komme i Land, da vi hele Tiden laa ude paa Reden; men en Søndag var vi dog inde i Byen, hvor vi gik rundt i Gaderne og paa Beværtningerne og morede os fortræffeligt. Endelig var vi lastet. Den tunge Last fyldte ikke saa meget, men den trykkede „Zara“ dybt ned i Vandet; vist dybere end Kontrollen i vore Dage vilde have tilladt til saa lang en Rejse, som vi nu skulde ud paa. Vi lettede Anker under Opsangen: „We are homeward bound“, og glade var vi alle i Tanken om, at nu gik det hjemad mod vore egne Breddegrader. Saa stod vi for fulde Sejl og med en frisk god Brise ud paa Atlanterhavet. Det var ogsaa paa høje Tid at vende „Zara“s Stevn nordefter. Det meste af vor Proviant var opbrugt, og der blev ikke taget større nye Forsyninger om Bord, alting var saa dyrt derude, og der skulde spares, saa maatte vi hellere undvære. Saadan var Tanken den Gang. Kiksene var nu fyldte med Maddiker og smaa fede Orm. Vi maatte børste Ormene af Kiksene efter at have flækket dem. Vi forsøgte at koge dem, før vi spiste dem, saa var Ormene da ikke levende. Faktisk talt havde vi ikke en eneste Kiks om Bord, der ikke var Orm i, men vi havde nok af dem, saa vi behøvede ikke at sulte. Vort Arbejdstøj var ved at blive slidt op, det var Laser og Pjalter, skønt vi forsøgte at lappe paa det med Sejldug. Vort Olie- og Søstøvler var i den elendigste Forfatning, og min Moders gamle Skjorter, som det meste af mit Arbejdstøj var lavet af, var ikke særlig stærke. Vi fik en Del daarligt Vejr og Modvind, som vi laa og baksede med et Par Uger; men Tiden gik, og Tanken om, at hver Mil nordpaa bragte os nærmere Evropa, holdt Modet oppe, mens vi ligefrem længtes efter at komme til evropæisk Land. Længsel var ellers ikke noget, vi kendte til, heller ikke jeg. Jeg mindes ikke, at jeg en eneste Time, siden jeg forlod Sønderho, havde haft Hjemve. Nu nærmede vi os Julen. Jeg ved ærlig talt ikke, hvor vi fik det at vide, for i Lukafet kendte vi ikke noget til at have en Almanak; men de vidste vel Besked agterude. Juleaften skulde vi have Festmaaltid, og det blev Daasekød og Risengrød, kogt i Vand

— Mælk havde jeg ikke set, siden jeg rejste hjemmefra — og en Flaske Genever. Der blev lavet saa meget, at vi havde lidt af det tilovers til 1ste Juledag, saa var den Herlighed forbi. Nytaarsaften laa vi og krydsede med Modvind. Vi vendte en Gang hver Vagt. Det var et slidsomt Arbejde, da Sejskiftningen selvfølgelig skete med Haandkraft. Ved Vagtskiftet Kl. 12 skulde jeg op og skifte Gaffeltopsejlskødet over Staget; det var meget tungt og gled fra mig flere Gange. Baadsmanden stod nede paa Dækket og bandede og skældte mig ud for en gammel Kælling, der ingen Kræfter havde. Endelig lykkedes det mig at faa Skødet over, men da jeg kom ned, ønskede han mig et godt Nytaar med et Spark af sin Søstøvle og en Knytnæve i Baghovedet. Det gik nu godt nordefter, og vi passerede igen Ækvator uden at se noget til Neptunus, der vel var „anderswo engagiert“. Saa skulde vi til at pudse „Zara“ lidt op inden Bords; hun kunde saa sandelig nok trænge til det. Først skulde vi „lapsalve“, d. v. s. alt Tovværk til Vejrs skulde smøres med Tjære. Det gjorde vi med en Haandfuld pillet Værk, som blev dyppet i en Tjærepos; noget let eller morsomt Arbejde var det ikke at hænge i én Arm i Rigningen, naar „Zara“ slingrede, og saa lapsalve med den anden Haand, og vi skulde jo være meget forsigtige og ikke vælte Tjæreposen ned ad de hvide Sejl. Det tog os et Par Uger, og vore Hænder og Arme var tjærefarvede i Maaneder efter. Saa maløde vi inden Bords og fik saaledes „Zara“ i det stiveste Puds til Hjemkomsten. Efterhaanden, som vi kom nordefter, fik vi Storme, og det blev koldere og koldere, og vi frøs meget i vore daarlige Pjalter og utætte Søstøvler, særlig da vi saa længe havde været i Tropperne. Natten mellem den 18. og 19. Januar begyndte det at blæse op med en haard Storm. Vi befandt os nu i Biscayabugten, der er frygtet af alle Søfolk for sine svære Storme. I Løbet af Natten maatte vi bjærge alle vore Smaasejl, og Kl. 5 om Morgenen blev vi purret ud, „alle Mand paa Dæk for at bjærge Overmerssejl.“ Det var en drøj og kold Tur, der tog os over en Time. Baadsmanden, Adolf, Frederik, Jens og jeg laa deroppe paa Merseraaen og kunde ikke faa Magt over det store, stivfrosne og oppustede Sejl. Styrmanden havde taget Roret, og Kaptajnen stod ved Siden af ham. Vi laa nu saaledes underdrejede i over et Døgn op imod Søen og Vinden for kun Undermerssejl. Det blæste nu en hel Orkan. Jeg har aldrig hverken

før eller senere set saa frygteligt et Hav. „Zara“ var et ret godt Søslib og solidt bygget af Egeplanker, og vi haabede, hun kunde holde til det. Mellem Kl. 2 og 3 Eftm. den 20. Januar maatte vi „svikke“ Undermersejlet, d. v. s. gøre Halvparten af det fast, Baadsmanden, Adolf, Frederik og Jens blev sendt op for at gøre dette. Da de var færdige hermed, skulde Styrmanden og jeg hale Undermersebrassen til Luvart tot. Pludselig raabte Styrmanden til mig: „Pas paa!“ og i samme nu styrtede en Sø mod Bagbordsside; den knuste hele Skibssiden fra Bakken og til Storrigningen og knækkede 19 Egetræsstøtter, 1 Fod i Kvadrat, som om det havde været Tændstikker. Dækket fyldtes med Vand og slyngede Styrmanden hen mod Storlugen, hvor han slog sit Ben meget haardt. Mig slyngede Søen tværs over Storlugen ned i Læsiden og over Bord. Heldigvis fulgte Læbraserne med, og ved Hjælp af dem fik jeg mig halet ind paa Dækket igen. Men hvilket Syn, der mødte mig! Hele Siden slaet ind. Vantet, der skulde holde Masterne, hang og daskede. Væggene til Kabys og Lukaf var smadrede, og derinde flød vore Køjer og Kister rundt i alenhøjt Vand. De høje Søer styrtede ustandseligt ind over vort sølle Skib, der nu var et hjælpeløst Vrag. Øjeblikkelig blev Roret lagt om, saa vi fik Vinden agter ind, og saa begyndte vi at pumpe. Der blev saa holdt Skibsraad; men hvad skulde vi gøre. Vi unge var ikke forknytte, for ingen af os saa Faren saa stor, som den var. Kaptajnen derimod var fortvivlet, og i sin Angest, med Taarer i Øjnene, sagde han: „Det er til ingen Nytte at gøre noget som helst, om et Kvarter ligger vi nede paa Bunden.“ Jeg skynder mig at sige, at Kaptajn Pedersen ellers var en rask Sømand og en ufortrøden, modig Mand; men den Situation, vi nu var i, overvældede ham. Baadsmanden var heller ikke meget værd, men Styrmanden tog saa Initiativet til at gøre noget. Vi skulde først undersøge, om der var slaet Hul udenbords under Dækket, og der blev spurgt, hvem der vilde gøre det. Vor brave svenske Kok tilbød sig. Han fik en Line om Livet og gled udenbords; han kom ind igen og meddelte, at han kunde ingen Skade se. Der var derimod store Huller i Dækket, der hvor Støtterne havde staaet, og disse begyndte vi saa at tætte med Værk og Tjære. Vi satte nu Kursen mod Lissabon for der at søge Nødhavn. Vi pumpede ustandseligt og blev afløst hver Time. Uden en tør Trevl paa os gik vi omkring og arbejdede saa me-

get, vi orkede for at udbedre Skaden, i Vand til Knæene. I Kabysen var alt ødelagt, og vi kunde saaledes ikke faa noget varmt Mad eller Drikke, saa vi maatte nøjes med Genever. Det var vor eneste Opstrammer, og den gjorde os godt. Jeg kom til Rors Kl. 5, og Kaptajnen kom hen til mig med en Haandfuld Tobak — vistnok den sidste, der fandtes om Bord — og stoppede det i Munden paa mig. Endskønt jeg aldrig havde brugt Skraatobak, smagte det vidunderligt. Vort Lukaf var fuldt af Vand, og et Par af os maatte sove paa „Dørken“ (Gulvet) i Kåhytten i vort vaade Tøj, Olietøj og vandfyldte Søstøvler. Hen ad Morgenstunden fik vi Slingerlæns i Pumperne; det betød, at „Zara“ ikke var synkende, og at vi havde Haab om at redde Livet. Næste Dag løjede Vinden af og drejede sydefter, hvorfor vi besluttede at sætte Kurs efter Queenstown i Irland. Vi satte lidt flere Sejl til; men maatte stadig slæbe i Pumperne, for „Zara“ trak meget Vand. Vi havde ikke Adgang til anden Mad end de ormfylde Kiks og Genever. 5 Dage efter Katastrofen fik vi Lods om Bord fra Queenstown, og saa fik vi Slæbedamper for, og den 25. Januar laa vi trygt fortøjet i Queenstown, lykkelige over igen at kunne nyde en „Bondenat“ uden Forstyrrelser. Jeg var meget fornærmet over, der blev sagt, at da jeg kom ind paa Dækket igen efter mit ufrivillige Bad i Biscayabugten, havde jeg Taarer i Øjnene. Jeg vidste, at det ikke var sandt. Hverken da eller senere var jeg — eller nogen af de andre — modløse. Enhver af os gjorde vor Pligt til det yderste, som gode Søfolk, uden Bekymring.

Vor Rejse havde været i 92 Dage. Under en saa lang Rejse er der ikke megen Lyst eller Anledning til at vaske sig; der er jo altid knap med fersk Vand, og det salte Vand faar Huden til at revne. Derved faar de fleste dybe Revner og Saar inde i Hænderne, som ikke kan læge, fordi man haler saa meget i stivt og haardt Tovværk. Mine Hænder havde hele Rejsen været meget daarlige, og da vi kom til Queenstown, havde jeg faaet en Forgiftning, saa hele min Arm svulmede op. Jeg blev derfor et Par Dage efter indlagt paa det derværende Workhouse Hospital for at skæres i Haanden. Det var et lille Hospital, som var belagt med gamle Søfolk. Næste Dag blev jeg, uden Bedøvelse, skaaret. Det gjorde meget ondt; det var meget mere smertefuldt end Turen i Biscayabugten. Jeg blev paa Hospitalet godt og vel et Par Uger og lærte meget Engelsk af de

gamle Søfolk, Sygeplejerskerne og de to Læger. De var alle meget venlige imod mig. Da jeg kom ud, blev jeg afmønstret og skulde rejse hjem, da det vilde tage lang Tid, inden min Haand blev lægt og arbejdsdygtig igen. Saa var min første Rejse endt, og glad var jeg for at slippe i Land. Det var den værste Rejse, jeg har gjort. „Zara“ var i og for sig et godt Skib, men Forholdene om Bord var saa elendige som i intet andet Skib, jeg senere kom om Bord i. Kosten var, som beskrevet her, saa ussel, saa jeg tror, at selv en Hund vilde have kviet sig ved at spise den. Arbejdstiden var længere dér end i noget andet Skib. Redningsmateriellet var mangelfuldt, saa det vilde have været umuligt at redde Livet ved Hjælp af det, vi havde; der fandtes end ikke en eneste Redningsbøje om Bord, og Redningsbaaden, som stod paa Lukaftaget, var saa utæt, at vi kunde stikke Fingrene gennem Bunden — der blev da ogsaa straks anskaffet en ny Redningsbaad i Queenstown. Saa tog jeg Afsked med „Zara“s Folk, og den var næsten bevæget; vi havde jo levet et Liv, rigt paa Begivenheder, sammen i over et Aar. Min gode Ven, Stuartern, omfavnede mig, og med taarefyldte Øjne rystede han min Haand til Farvel. Over Cork, Liverpool, rejste jeg til Newcastle, og kom derfra gratis hjem med Onkel Warrer*) til Esbjerg, og saa hjem til Sønderho, hvor min Moder og mine smaa Søskende modtog mig med megen Varme og Kærlighed ved Postvognen. Vi gik straks over paa Kirkegaarden og dvælede nogle Minutter ved Faders Grav. Saa nød jeg i nogle Uger at sove i en god Seng og at spise den gode Menneskemad, min Moder lavede, og ikke mindst som „Ungkarl“ at gaa „i Raad“ om Aftenen. Det var ikke alting, jeg fortalte min Moder om mine Oplevelser. Jeg vilde bl. a. ikke prisgive mig selv til nogen ved at fortælle om Kløene, jeg havde faaet.

— — —

„Zara“ forliste 25. Februar 1897 paa Goajera-Kysten. Herom beretter „Ribe Amts Tidende“ følgende:

„Aarsagen til Strandingen var Storm. Man krydsede og sejlede haardt for at klare Landet, men drev ad Læ, indtil Skibet endelig stødte paa Grund. Da det saa ud til, at det vilde kæntré, gik Mandskabet i Baadene og naaede ogsaa lykkelig Kysten,

*) Fører af en af Rutebaadene, der gik til Esbjerg.

hvor der imidlertid havde samlet sig omtrent 30 Indianere, som plyndrede Folkene for alt, hvad de ejede, idet de truede dem paa Livet.

Kaptajnen rejste til Maracaibo og meldte Forliset til den derværende Konsul, og fik en Mand med tilbage til Strandingsstedet. Ankommen hertil efter 2 Dages Forløb, fandt han Besætningen i god Behold, men Skibet var plyndret. Der var ikke Spor tilbage af Sejl, Tovværk, Baade eller noget af Værdi. Alt var røvet af Indianerne, og Besætningen kunde intet udrette herimod, da Banden efterhaanden var vokset til ca. 100 Indianere. Blottet for alt maatte Kaptajnen og Folkene søge til Maracaibo.

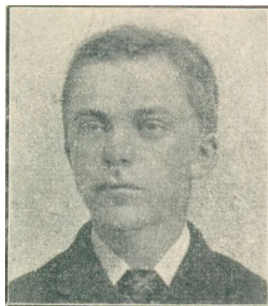
Da de forlod Strandingsstedet, var Skibet fuldt af Vand og Vrag.“

— — —

Peder Brinch er født i Sønderho 14. April 1876 som Søn af Skibsfører H. P. Brinch og Hedevig, født Thækker. Efter at have sejlet til Søs i nogle Aar, var han en Tid Købmand i Nordby og derefter i flere Aar Bestyrer af Det skandinaviske Sømandshjem i Hull. Senere drev han Papirhandel i Kjøbenhavn, hvor han nu bor som Rentier. Han er gift med Olga, født Hansen, af Hørsholm. I Ægteskabet er der 3 Børn, 2 Døtre og en Søn, Oswald Brinch, der er Læge.

POLITIBETJENT ANDR. ENGSTEDS OPLEVELSER SOM SKIBSDRENG.

Min Søfart begyndte egentlig, da jeg endnu gik i Skole, idet jeg som 10-aarig Dreng i en 4—5 Maaneder hver Sommer til min Konfirmation havde Hyre med en Lægter i Fart fra Sønderho til Roborghus efter Tørv (Klyne) og til Mandøhølade efter Hø, naar Højbjergningstiden kom. Jeg maatte i disse Sommermaaneder have fri af Skolen. Det var jo ikke noget enhver kunde faa; men jeg fik det hver Sommer, og det var af den Grund, at mine Forældre var fattige, og der var 5 Børn mindre end mig. Det gav ikke stor Løn, kun 10 Kroner og Kosten for en Sommer; men Føden for en Dreng paa min Alder var meget. Sommeren



*Peder Brinch
som ung Sømand.*



*Politibetjent Andreas Engsted
som ung Sømand.*

før jeg blev konfirmeret, kom jeg med en Lægter fra Nordby; den sejlede mest paa Varde. Det gav 30 Kroner i Hyre; men vi begyndte saa før om Foraaret. Det var en stor Hjælp for min Moder. Min Fader døde, da jeg var 13 Aar gammel. Der kunde fortælles meget mere om den Tid, men da det næstmest skal være en Beskrivelse af Søfarten efter min Konfirmation, maa jeg stoppe her.

Jeg blev konfirmeret i Foraaret 1889, og dengang var det jo Skik paa Fanø, at enhver Dreng skulde ud at sejle, saasnart han var konfirmeret. Man blev ikke spurgt om

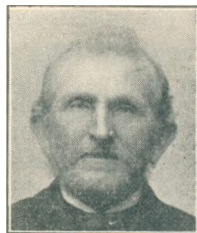
det, men allerede om Efteraaret, naar Skibene var lagt op, og Mandskabet kom hjem, blev man taget af Skipperen. Min første Rejse gik til Horsens, hvor Skonnerten „Marsen“ var oplagt: Den blev saa gjort sejlklar, og vi gik derfra til Drammen i Norge for at laste Træ til Bremen. Det kneb jo lidt med at holde Søsysten væk, men ved Opmuntring og god Behandling fra Skipperen og Styrmandens Side gik det helt godt, men værre saa det ud, da vi kom til Bremen og fik udlosset, for saa blev Skibet solgt til Tyskland, og Folkene blev afmønstret. Vi tog saa til Hamborg, som jo ikke laa saa langt derfra, og der var det heller ikke saa vanskeligt at faa Hyre. Skipperen, Søren A. Sørensen, rejste hjem, men Styrmanden, Hans Hansen, ogsaa fra Sønderho, fulgte med til Hamborg. Han var en flink og rar Mand og sørgede for mig, som kunde jeg være hans Søn. Jeg var saa heldig at faa Hyre som Ungmand med Briggen „Cecilie“ af Nordby, Kaptajn Anders Cl. Andersen. Vi sejlede fra Hamborg til Santos i Brasilien med en Ladning Stykgods. Vi havde en hurtig Rejse til Santos, og der skete intet bemærkelsesværdigt. Efter Udlosning gik vi ballastet til Rio Janeiro. Vi kom godt dertil og kom straks i Gang med at laste Kaffe; det skulde gaa rask, saa vi kunde komme afsted saa hurtigt som muligt for at undgaa Febersygdom, som dengang var slem i Brasilien, særligt i Santos og Rio Janeiro. Vi var heldige

og kom godt derfra, og der var ingen, der mærkede noget til den frygtede Sygdom. Rejsen gik til Syd-Afrika, hvor vi lossede ud for en lille Plads, som jeg ikke husker Navnet paa. Vi laa paa aaben Red, men det gik godt, og vi sejlede derfra til Mosambique paa Madagaskar, hvor vi skulde laste til Rotterdam.

Efter Udlosning i Rotterdam sejlede vi til Amsterdam, hvor vi skulde laste til en ny Rejse. Den sidste Rejse blev gjort ualmindelig hurtig, og Kaptajn Andersen, der kun var midlertidig Fører, maa have tjent gode Penge, da han satte et nyt Skib paa Stabelen i Nordby; det blev opkaldt efter hans Kone Sørine. Jeg kom desværre ikke med „Cecilie“ igen, hvad jeg var meget ked af, da det var et dejligt Skib. Jeg blev nemlig syg og indlagt paa Hospitalet i Amsterdam, og det viste sig, at det var Lungebetændelse. Efter 2 Maaneders Forløb var jeg kommen saa vidt, at jeg var kommen op, men det viste sig at være for tidlig. Jeg fik Lungebetændelse igen; det var en drøj Tid, da jeg ikke maatte faa noget at spise, og saa ligge dér langt fra Hjemmet, og daarligt kunde jeg tale med Folk. Efter 5 Maaneders Forløb var jeg bleven saa rask, at jeg kunde udskrives; der var saa ikke Tale om at tage ny Hyre, men det var bare om at komme hjem til Mor.

Efter et Par Maaneders Ferie i Sønderho kom jeg til Kræfter igen og fik saa atter Hyre, denne Gang med Skonnerten „Brødrene“ af Sønderho. Skonnerten ejedes af Brødrene Jessen af Sønderho. Jeppe Jessen var Fører, og Broderen Hans var Styrmand. Vi skulde en Rejse til Bottenhavet efter en Ladning Træ til England, men saa langt kom vi ikke, idet Skibet blev læk i Østersøen og kunde ikke holdes paa Pumperne, hvorefter det flød paa Lasten. Vi blev derefter optaget af en dansk Damper, der landsatte os i København. Hvad der blev af det synkende Skib, ved jeg ikke. Atter tog jeg hjem til Mor for at vente paa Hyre.

I Foraaret 1891 blev jeg med flere fra Sønderho tilbudt Hyre med Jernbarkskibet „Lucayas“ af Sønderho og afrejste fra Sønderho

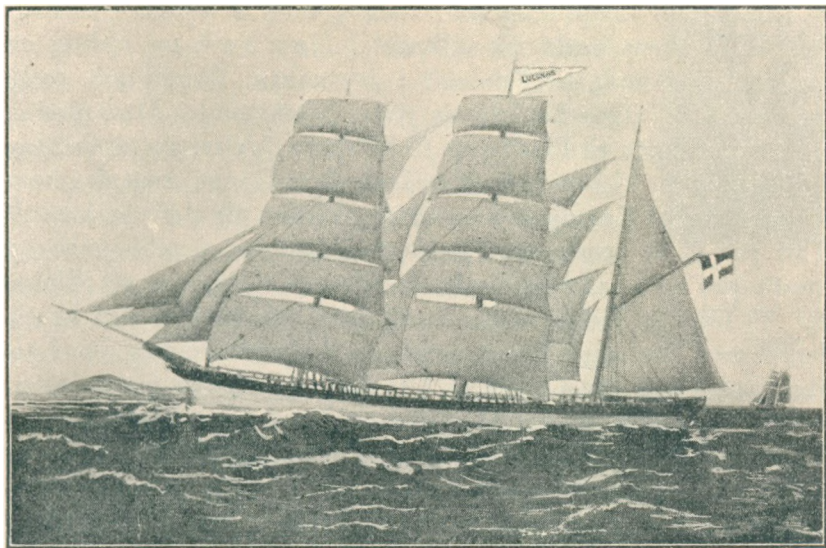


Kaptajn
S. A. Sørensen,
Sk. „Maren“.



Kaptajn
A. Cl. Andersen,
Brig „Cecilie“.

i Begyndelsen af Februar Maaned til Falmouth, hvor vi den 9. Februar blev paamønstret „Lucayas“. Skibet tilhørte Rederiet A. M. Knudsen i Sønderho, og Føreren var Kaptajn Th. Hansen af Sønderho. Skibet afgik fra Falmouth med en Ladning Kul til Rosario paa La Plata Floden. Rejsen gik godt, og det var en interessant Tur op ad Floden. Vi fik udlosset, hvorefter vi indtog en Ladning tørrede Ben til Hull i England. Hjemrejsen gik ogsaa godt; vi fik udlosset og fik indtaget en Ladning Kul til La Plata Floden igen, men vi kom aldrig dertil. Paa 11. Dagen efter Afsejlingen fra Hull, da vi var kommen ud midt i Biskaya-bugten, fik vi den frygteligste Storm, jeg nogen Sinde har været ude i; det var jo ogsaa den værste Tid paa Aaret, midt i Januar Maaned. Da Orkanen var paa sit højeste, forskubbede Lasten sig, og det var midt om Natten, saa vi var i en farlig Situation. Der blev holdt Skibsraad, og det blev besluttet at kappe Rigningen. Det var snart gjort til Luvart, saa alle 3 Master gik uden Bords, men vi maatte have Vanterne kappet i Læsiden ogsaa for ikke at risikere, at Masterne stødte Hul i Skibet. Det kom vi ogsaa godt fra, men det viste sig, at Skibet kun rejste sig lidt, saa der laa vi med stor Slagside. Men der mødte os flere Besværligheder, idet Masterne var af Jern, og da de knækkede nede ved Dækket, risikerede vi, at hvis Mastehullerne ikke blev tilstoppet, vilde Skibet snart synke. Nu var gode Raade dyre. Søerne skyllede ustandseligt ind over Dækket, og ikke kunde vi komme forud. Vi fik saa bragt Puder og Dyner op fra Kahytten og fik paa den Maade Hullerne tilstoppet til Dagen kom. Vi fik det saa gjort bedre, men samtidig med at Rigningen gik over Bord, gik en stor Jernvandtank over Bord, saa vi stod uden Vand. Vi havde en Vanddunk mere, men den stod i Bund af Skibet, og der kunde jo ikke være Tale om at faa Vand af den, før det dagedes. Vi maatte saa nøjes med at drikke af, hvad vi havde i Kahytten, og det var ikke Vand, men Eddike og Spiritus, hvorfor ogsaa nogle af Mandskabet blev svirende og sov ind i Kahytten. Nogle af Mandskabet holdt saa Vagt, fastsurret paa Agterdækket. Lanterne var selvfølgelig slukkede, og det var bælgmørkt, men endnu engang i denne Nat skulde vi opleve noget forfærdeligt, som jeg endnu gruer ved at tænke tilbage paa. Jeg var med paa Vagt paa Agterdækket, da vi pludselig ser en Dampskibslanterne, og den styrede lige paa os. Nu troede vi da, at vor sidste Time var kommen. Vi



Jernbark „Lucayas“, ført af Kaptajn Th. S. Hansen.

raabte og skreg som gale. Om Damperen har hørt eller set os, ved jeg ikke, men i sidste Øjeblik drejede den af og gik lige klar af Agterenden. Nu haabede vi saa at blive reddet; og da Dagen kom, løjede Vinden af, og det blev Solskin, saa vi fik vort Tøj til Tørring og ryddede op paa Dækket. I den Tilstand laa vi saa i 1½ Døgn, da vi blev optaget af en norsk Bark, der var for udgaaende. Forinden den sidste Mand forlod „Lucayas“, blev Koøjnene aabnet, saa Skibet kunde synke hurtigt, da det ellers kunde være til stor Fare for andre Skibe. Kort efter, at vi var kommen om Bord i Nordmanden, sank „Lucayas“.

Efter 8 Dages Sejlads blev vi sat i Land paa Øen Madeira, hvorfra vi ved første Skibslejlighed kom med en Damper til England og derfra hjem til Sønderho.

Efter godt 1 Maanedes Ophold i Sønderho fik jeg Hyre med Jernbarkskibet „Aarhus“ af Nordby, Kaptajn Chr. Gram. Skibet laa i London og skulde paa Langfart, som det hed. Jeg rejste til London og blev paamønstret „Aarhus“ den 20. Marts 1892 som Letmatros. Skibet afsejlede fra London med en Ladning til Fremouth i Avstralien. Rejsen gik godt, vi fik udlosset og sejlede derfra til Sidney for at laste til Venedig i Italien. Rejsen gik godt, og der skete intet af Betydning. Fra Venedig gik

vi i Ballast til Livorno, ogsaa i Italien, hvor vi lastede Marmorblokke til New York, fik udlosset i New York og indtog en Ladning Stykgods til Brisbane i Avstralien. Rejsen gik godt, og efter 126 Dages Forløb var vi en Aftenstund i Mørkningen ved Indsejlingen til Floden op til Brisbane. Vejret var godt, dog lidt blæsende. Vi blussede efter Lods flere Gange, men der kom ingen, hvorfor Kaptajnen besluttede at halse, da der var for lidt Fart paa til at vende, men da kom Skibet for nær Skærene og stødte paa med saa stor Kraft, at det sank i Løbet af 10 Minutter. Vi fik dog Tid til at faa Storbaaden ud; men da den havde ligget med Bunden i Vejret oven paa Ruftaget, fyldtes den hurtigt med Vand paa Grund af Utæthed, hvorfor vi maatte se at redde os i Jollen. Vi var 14 Mand og Kaptajnens Kone, saa det kneb med at faa Plads i Jollen, men vi kom godt fra Skibet og roede saa mod Fyret fulgt af Hajerne. Vi kom godt til Land, hvorefter vi alle spadserede op til Fyret, hvor vi saa forblev Natten over. Næste Morgen kunde vi fra Fyret se Masterne af „Aarhus“. Vi kom saa med Damper op til Brisbane. Nogle Dage efter var „Aarhus“ slaaget i Stykker, Ladningen drev i Land, og en Del af vore Ejendele blev bragt op til os i Brisbane. I Brisbane opholdt vi os 1 Maanedstid, hvor vi havde de herligste Dage, da dér bor mange danske Familier, og de kappedes om at faa os paa Besøg, mens vi var dér. Vi kunde have blevet dér og faaet Beskæftigelse, da det dengang var et godt Land med et herligt Klima, men vi længtes hjem til Mor, hvorfor vi paa nogle enkelte nær kom med en Passagerdamper til London og derfra hjem til Sønderho.

Jeg havde været om Bord i „Aarhus“ som Letmatros i næsten 2 Aar, hvorfor jeg mente nu at være fuldbefaren og vilde saa have Hyre som Letmatros; men da der ingen var at faa for Øjeblikket, blev jeg overtalt til at gaa paa Styrmandsskolen i Nordby i Efteraaret 1894 og tog Eksamen i Foraaret 1896, og den 4. Maj s. A. afrejste jeg til København for at aftjene min Værnepligt. Efter 1 Maanedes Skole kom jeg ud med Eskadren om Bord i Panserskibet „Iver Hvidtfeldt“ som Signalgast. Den 1. Oktober s. A. var jeg atter hjemme, hvorefter jeg fik Hyre med Jernbarkskibet „Maren“ af Nordby, Kaptajn M. A. Pedersen. Skibet laa i Hamborg, og den 16. November blev jeg paa mønstret nævnte Skib som Matros. Jeg skulde jo først sejle et Aar som Matros for at kunne faa mine Styrmandspapirer.

Vi afgik fra Hamborg til Yaluit paa Syd- havsøerne med en Ladning Stykgods. Rejsen forløb godt, vi fik udlosset og sejlede til Ponapi og lastede Kopra til Europa. Rejsen forløb godt, indtil vi skulde rundt Kap Horn, saa begyndte Besværlighederne med Storm og Modvind, og en skønne Dag blev Skibet læk, og Pumperne kunde ikke bruges, da vi havde Sandballast under Lasten, og det gik op i Pumperne. Det blev saa besluttet, at vi skulde se at komme til nærmeste Land for at bjerge Livet. Kursen blev saa sat efter Falklands Øerne, som vi heldigt naaede, og Skibet blev sejlet ind i en Bugt og sat paa Land paa en øde Ø, der var beliggende ca. 100 Kvartmil fra nærmeste Havn, Stanley. Der, hvor Skibet blev sat i Land, var alt øde, ingen Mennesker og ingen Forbindelse til Byen, saa dér kunde vi ikke blive. Vi turde ikke blive paa Skibet, da vi kunde risikere, at det kunde glide af Grunden igen og synke med os, hvorfor vort Tøj, Proviant og alt, hvad vi kunde tænke at faa Brug for, blev bragt i Land. Skibet laa kun ca. 40—50 Meter fra Land. Der blev lavet en stor Hytte af Bomme og Sejl, saa vi kunde holde den værste Kulde ude. Næste Morgen var Vinden løjet af, og det besluttedes at gøre Baadene klar til at afsejle til Stanley. Proviant blev bragt om Bord, og Kl. 4 om Morgenen roede vi bort fra Øen og „Maren“, som vi ikke saa mere. „Maren“ havde en Besætning paa 14 Mand, og vi benyttede 2 Baade til Sejladsen, og denne foregik dels ved Sejl og dels ved Roning. Det var en drøj og besværlig Sejlads, dels indenskærs og dels udenom Pynter, øde var der under hele Sejladsen, ingen Menneskeboliger at se. Efter næsen 24 Timers Sejlads naaede vi til Falklands Øernes eneste By og Havn Port Stanley. Vi blev straks indkvarteret paa Sømandshjemmet eller Hotellet, og vi opholdt os dér i længere Tid, da der er daarlig Forbindelse med Fastlandet. Stanley har en Naturhavn, der er ikke noget Sejlads derpaa. Der laa en Mængde Skibe, men det var alle Skibe, der havde lidt Havari, mer eller mindre, de allerfleste kom aldrig derfra igen, for der var ikke nogen Bedding eller Tørdok og ingen Skibsværft. Dér laa nu de stolteste Sejlere som Vrag.

Befolkningen paa Øerne ernærer sig ved Faareavl og Faareklipping, da der findes en Mængde Faar.



Kaptajn
M. A. Pedersen.
Jernb. „Maren“.



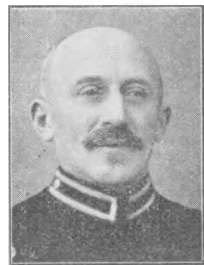
Kaptajn
H. N. Sonnichsen.
Sk. „Neiros“.

Blandt alle de stolte Sejlskibe, som laa der i Havnen, var der et stort nyt engelsk Jern-Fuldskib. Det var under Indsejlingen til Havnen stødt paa et Skær og faaet Hul i Bunden, men det holdt sig flydende, og der skulde gøres et Forsøg paa at faa Skibet repareret og sejlet hjem til England, og det blev gjort paa den Maade, at der indvendig i Skibets Bund blev lagt en ny Bund af Cement paa flere Tommers Tykkelse, og da det var bleven tørt og fast, blev Skibet gjort sejklar, og ekstra Mandskab blev taget om Bord i Tilfælde af, at Bunden under Rejsen skulde bryde op, og at der saa var Mandskab til Pumperne. Ekstramandskabet bestod af hele Besætningen fra „Maren“ med Undtagelse af et Par Mand, der vilde blive paa Øen som Faareklippere, da der kunde tjenes store Penge ved dette Arbejde. Den 19. Oktober 1897 blev vi paamønstret „Pass of Bolmaha“ af Greenoch, og den 20. Januar 1898 blev vi afmønstret i England. Skibet holdt sig paa hele Rejsen, saa der ikke blev Brug for Pumperne. Vi var alle glade, da vi naaede England, for det var jo med en Del Ængstelse, at vi gik ud paa denne Rejse, men vi blev godt betalt, og det fristede.

Saa stod jeg atter uden Hyre og tog hjem til Mor.

Efter et Par Maaneders Ophold hjemme, hvor jeg havde faaet mine Styrmandspapirer i Orden, saa jeg kunde tage ud som Styrmand ved Lejlighed, blev jeg tilbudt Hyre som Styrmand med Skonnerten „Neiros“ af Nordby, Kaptajn H. N. Sonnichsen. Jeg tog imod den, og den 23. Marts 1898 mønstrede jeg om Bord i nævnte Skib, og vi afsejlede til Port Talbot i England efter en Ladning Skifer til Esbjerg. Rejsen forløb godt, indtil vi var ud for Fanø, da vi fik en hæftig Storm, og Skibet slingrede saa haardt med den døde Last, at Rigningen gik over Bord. Heldigvis var der en engelsk Trawler i Nærheden; den tog Skibet paa Slæb, og det blev slæbt ind til Esbjerg, og efter Udlosningen blev det repareret; men i Mellemtiden havde jeg faaet en Hyre med en Ø. K. Baad og tog med denne en Rundrejse til Kina og Japan og hjem igen, men Dampskibe passede mig ikke rigtigt, og efter Ankomsten til København fik jeg Hyre med 3 m. Skonnert „Thyra“ af Marstal, hvormed jeg gjorde en Rejse til Brasilien og tilbage. Efter Hjemkomsten blev jeg tilbudt

Hyre som 1ste Styrmand med Jernbark „Elisabeth“ af Sønderho, den laa i Havre i Frankrig og skulde gaa til Avstralien og Sydhavsøerne. Vi afgik fra Frankrig mellem Jul og Nytaar 1899 og kom ud i haarde Storme i Biscayabugten og mistede Klyverbommen, hvorfor vi besluttede at søge nærmeste Havn; det blev Lissabon. Her fik vi en ny Klyverbom, hvorefter vi fortsatte Rejsen til Sidney i Avstralien. Fik en god Rejse dertil og fik udlosset og gik i Ballast til Sydhavsøerne, hvor vi indtog en Last Kopra til Evropa.



*Politibetjent
Andreas Engsted.*

Efter Hjemkomsten til Evropa tog jeg hjem til Fanø, hvorefter jeg giftede mig og sejlede derefter en Del Aar i de hjemlige Farvande, dels med Sejlskibe og dels med Dampskibe. Derefter forsøgte jeg at faa en Stilling i Vandbygningsvæsenet, men det lykkedes ikke, da jeg var fyldt de 30 Aar. Derfor var det ikke nemt af faa fast Plads dér, hvorfor jeg efter et Par Aars Forløb søgte noget andet, som jeg ogsaa havde Held til at faa, og jeg har nu i 27 Aar „sejlet“ i Byen Esbjerg, dog uden Vand og Søgang. Det har slidt paa Støvlesaalerne, og det har været en roligere Tilværelse end paa Vandet, men mange Gange har jeg tænkt tilbage til Sømandslivet, som dog var en skøn Tid, for det var dengang, der endnu var Træskibe og Jernmatroser til; nu er Skibene af Jern og Matroserne — af Træ.

Esbjerg, i Juni 1935.

Andreas Engsted, Politibetjent.

FØRSTE GANG PAA LANGFART.

Overtoldbetjent Jens Nielsen Jessen fortæller:

Den 9. Avgust 1893 mønstrede jeg som 14-aa'rig Dreng i Liverpool om Bord i Barkskibet „Puck“, hjemmehørende i Nordby paa Fanø, ført af Kaptajn N. P. Pedersen, paa en Rejse til Santos o. v. Hyren var 12 Shilling om Maanedn.

Ladningen bestod af Stykgods, og Besætningens 12 Mand var paa Grund af Frygt for Feberen, som paa den Tid rasede voldsomt i Santos, bleven noget blandet, idet den bestod af Folk fra 7 forskellige Nationer.

Straks efter vi var kommen ud i rum Sø, indfandt den vordende Sømands største Plage, Søsysten, sig. Jeg fik straks at

føle, det var noget andet at være Sømand, end være hjemme hos Far og Mor, for nu begyndte Læretiden.

Styrmanden beordrede mig til Vejrs for at gøre Røjlen fast. Der hjalp ingen kære Mor, op paa Røjlraaen maatte jeg, laa saa dér og baksede med Sejlet under stadigt mislykkede Forsøg paa at faa det gjort fast, alt medens Ofringen til Havets vrede Gud, Neptun, fandt Sted i Form af det ene Gylp Ærter og Flæsk efter det andet. — Det var nemlig lige efter Vagtskiftet Kl. 12 Middag.

Efter 2 Timers forgæves Forsøg paa at tumle det rebelske Sejl maatte Styrmanden, hvor nødig han end vilde, bekvemme sig til at sende Letmatrosen op til mig som Hjælper for at undersøge, at Sejlet, som til Tider slog nogle stærke Slag, gik i Stykker, og han af den Grund skulde faa Vrøvl med den Gamle, som Søfolk ofte kalder Kaptajnen; desuden skulde Letmatrosen, der var en rask Kjøbenhavner, (han døde nogle Aar senere som Kaptajn om Bord i Barkskibet „Emilie“, Reder Jakob Thomsen) give mig Undervisning i den rette Maade at beslaa et Sejl paa.

Efter Stormen i den irske Kanal fik vi god Vind og naaede snart ned i Nordost-Passaten, hvor vi fik travlt med at skruppe Dækket og male, samt efterse al løbende og staaende Rigning med Fornyelse og Reparationer, hvor det tiltrængtes, og medens dette stod paa, naaedes en skønne Dag Ækvator eller Linien, som det hedder i Sømandssproget.

Om Eftermiddagen fik jeg Ordre til at gaa op til Flagknappen paa Fortoppen. Ved Stormastens Flagknapp sad en Englænder parat til at gribe Linien, naar jeg havde faaet den hevet over Fortoppen, for at lade den gaa over den Fløjknapp, han sad paa Lur ved, og derefter levere den videre til sin gode Ven og Bysbarn, Harry, som tronede nok saa stolt paa Mesanmastens Top.

Efter en Stunds Forløb blev vi alle tre kaldt ned paa Dækket, hvor Styrmanden med et smørret Grin forklarede os, at Linien denne Gang var saa slap, at Skibet var sejlet hen over den. Vi fik ikke Tid til at gruble over, hvad Styrmanden havde sagt, for vore Skibskammerater faldt over os, der ikke tidligere havde passeret Linien. Vi skulde nemlig „døbes“ med hertil forudgaaende Barbering.

Sæben bestod af en Blanding af Fedt, Tjære og nogle Klatter, som Skibsgrisen havde for Skik at aflevere hver Dag

til besteme Tider uden for den Gamles Køøje.

Det var alt andet end behageligt at faa en saadan Omgang, men det var jo gammel Sømandsskik, og undgaas kunde det vel ikke. Jeg fik ihvertfald Gang paa Gang Barberkosten, en jævn stor Malerpensel, jaget ind i Munden, medens Barbererens Ansigt, hver Gang det skete, lyste i et stort, bredt Grin, ledsaget af opmuntrende Bemærkninger fra de omkringstaaende Kammerater, idet han nu og da fik Anvisning paa, hvorledes han rigtig kunde slaa Cirkler med Barberkosten, der saa altid ved Cirkkens Endepunkt landede i eller i Nærheden af Kundens Mund.

Efter en grundig Indsæbning kom vi under Behandling af en stor Trækniv med efterfølgende Afvaskning. Uden videre Vrøvl blev vi kastet om i hver sin Balje Saltvand, som til dette Brug var holdt i Beredskab, — ja Styrmændene havde endda været saa opmærksom imod os, at han havde ladet os selv fylde Baljerne med Vand, uden at vi anede, hvortil dette skulde bruges. Der laa vi og plaskede rundt, holdt nede af kraftige Sømandsnæver, spruttende og spyttende af alle Kræfter. Naa — alt faar en Ende, — ogsaa vore Daabsbesværligheder fik det, og bagefter fik hele Besætningen Ekstraforplejning med dertil hørende Antal Glas Grog af den Gamle. De „døbte“ fik hver en Daabsattest udleveret, som for mit Vedkommende havde følgende Ordlyd:

Linien, den 23. September 1893.

Daabsattest for Ækvator.

Foreviseren heraf, J. N. Jessen, har for første Gang den 26. September 1893 med Barkskibet „Puck“ af Fanø passeret Linien og er fra denne Dag optaget i Neptuns Forbund og indskrevet i hans Registerbog, hvilket herved bevidnes af Neptun og hans Hjælpere

Ærbødigst

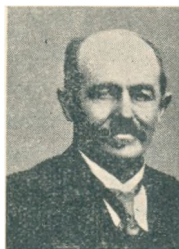
*A. Bensen,
Neptun.*

*G. Irland,
Barber*

*C. Felt,
Overbetjent.*

*Emil Becher,
Betjent.*

*Anders Schou,
Overretssagfører*



*Kaptajn
N. P. Pedersen,
Bark „Puck“.*

To Dage før vi kom til Santos, mødte vi Barkskibet „Hertha“ af Kolding. Ved at udveksle Signaler med den, viste det sig, at „Hertha“ ogsaa skulde til Santos. I Nattens Løb tabte vi den af Syne agterude og saa den ikke igen, førend vi paa samme Tid ankom udfor Fæstningen ved Indløbet til Santos.

Efter at alt var i Orden med Karantæne og Toldvæsen, fik vi Lods om Bord og sejlede saa ind til Byen, paa hvis Red vi kastede Anker, idet vi skulde losse vor Ladning i Lægtære.

Nogle Dage efter vor Ankomst til Santos, ankom Barkskibet „Danmark“ af Kjøbenhavn dertil. Det var et meget smukt Skib; det vakte stor Beundring. Det var paa sin første Rejse.

Efter tilendebragt Udlosning indtog vi Stenballast og afgik til Paranagua, som ligger et Døgns Sejlads fra Santos, for at indlade en Ladning Maté (Maté er Blade af forskellige Kristtornearter) bestemt til Valparaiso.

Rejsen rundt Kap Horn forløb paa normal Vis. Vestlige Storme afløst af en Dags Stille mellem dem, og efter nogen Tids Krydsning frem og tilbage slap vi rundt Hornet, fik god Vind, saa vi 14 Dage derefter laa fortøjet paa Valparaisos Red for 4 Ankere, 2 forude og 2 agterude. Dette for at Skibet kunde ligge fuldstændig stille og derved undgaa at komme i Kollision med andre Skibe. Alle Skibe laa Side om Side i lange Rækker med passende Mellemrum mellem hvert Skib.

Byen Valparaiso ligger smukt inde i Bugten og er tildels bygget opad Bjergskraaninger — længere tilbage som en Dekoration i Baggrunden ligger de høje Andesbjerge.

Efter Udlosning af vor Ladning Maté fik vi Ordre fra Rederiet til at afgaa i Ballast til Sydhavsøerne, nærmere bestemt til en lille Ø i Bismarks Arkipelag, som hed Mioko. — Rejsen dertil var den rene Lystsejlad, idet vi havde god Vind hele Vejen. Kursen fra Valparaiso til Mioko er en saadan, at den følger Sydvest-Passaten, samme Passatvind var paa denne Rejse jævn og frisk hele Tiden, ikke friskere end vi til Stadighed kunde føre Læsejl.

Paa hele Rejsen hang vi ofte uden Bords paa Stillinger og klappede Rust af Skibssiden. Af og til, naar Stillingen var anbragt temmelig nær ved Vandoverfladen, kunde vi, naar Skibet tog en Gitring paa Grund af skødesløs Styring, faa os en lille Dukkert i Havet og havde derfor som en Sikkerhedsforanstaltning en Tovende bundet om Livet, for blev vi vasket af Stillingen, var

der stor Sandsynlighed for, at vi kunde blive en velkommen Lækkerbidsken for en eller anden forsulten Haj.

I Nærheden af Mioko kom der to Baade bemandede med Papuanere (i Sømandssproget kaldes de Kanakkere) ud til os. I den ene Baad var der desuden en Tysker, som var Repræsentant for det Handelshus, der havde fragtet os. Da Vinden løjede helt af, saa vi ingen Vegne kunde komme ved egen Hjælp, blev de to Baade sat til at slæbe os ind i den lille Naturhavn, som Øen havde, og ved en deri bygget Træbro blev „Puck“ fortøjet.

Det var ganske interessant at se ned i Vandet i denne Havn. Havbunden bestod af hvide Koraller, og Vandet var saa klart, at vi kunde se Fiskene svømme omkring nede paa denne, snart her — snart dér — søgende deres Føde overalt, hvor den var at finde.

I Mioko var der Ordre til os fra Rederiet om, at dette havde udlejet Skibet et halvt Aar til at gaa i Fart mellem Sydhavsøerne med Kanakkere.

Paa Mellemdækket blev der lagt et Bræddegulv, over Lugerne blev anbragt en Kappe, derfra og ned til Mellemdækket opstilledes en solid Trappe, og Lokalteterne til Kanakkerne var færdige.

Provianten for de indfødte bestod af Rjs samt Kiks, lavet af Majs, desuden en Mængde Kokosnødder, som alt sammen blev anbragt paa et Sted, hvor Kanakkerne ikke selv kunde faa fat i det. Forude om Styrbord og Bagbord blev der paa Dækket anbragt to kæmpestore Gryder med Ildsted under, og heri skulde Risen koges.

Da alt var bragt i Orden, afgik vi i Ballast og med 100 Kanakkere om Bord fra de omliggende Øer til Apia. Denne By er Hovedstaden paa den største af Samoaøerne. Samoaøerne stod dengang under engelsk og tysk Beskyttelse.

Paa Rejsen til Apia var vi (Besætningen) nærmest Passagerer. Kanakkerne brugtes nemlig til alt forefaldende Arbejde af grovere Art. Kun kunde de ikke bruges til Vejrs, men det kan nok være, at de kunde svinge Ræerne rundt med en vis Appel. Det knagede og bragede overalt i Rigningen, naar ca. 100 Mand, fordelt ved Braserne, tog fat og til skingrende Hyl halede væk i dem. Styrmændene havde nok at gøre med at raabe Stop i Tide; han holdt jo ikke af at faa det hele raslende ned om Øerne paa sig.

Efterhaanden som vi kom længere mod Syd, blev det koldere. Nogle af Kanakkerne blev syge af Diarre, og tre af dem døde.

Saasnart en af dem var død, fik den Gamle Meddelelse dersom; han kom frem med Brændevinsflasken, en stor Dram blev hældt i Halsen paa den døde, formodentlig for at konstatere, om Manden var rigtig død eller ej; og naar det efter denne Undersøgelse viste sig, hvad det altid gjorde, at Manden var død, saa blev han rullet ind i sit Tæppe, fik en stor Ballaststen bunden ved Fødderne og saa uden videre Vrøvl hevet over Bord, og dermed var denne Begravelse færdig.

Kanakkerne holdt ikke af at have med de døde at gøre; de maatte tvinges til at udføre foran beskrevne; forresten var de saa forkuede, at jeg 15-aarige Dreng med en Kæp i Haanden kunde faa hele Kompagniet til at gøre alt, hvad det skulde være.

Ved Ankomsten til Apia blev Kanakkerne sat i Land; de skulde arbejde i Tyskernes Sukkerplantager i 3 Aar, og hele deres Løn for denne lange Tid bestod for de flestes Vedkommende af en Skibskiste, hvori der var nogle tærnede Klude, som de kaldte „Lava-Lava“, til at svøbe om Lænderne, desuden nogle Knive, et Par Bukser og for enkeltes Vedkommende en Harmonika, — det var som sagt hele deres Løn for 3 Aars strængt Arbejde. De, der kom om Bord til os, fik ihvertfald ikke mere, saa man forstaar, Plantageejerne maa have tjent store Penge paa dem. Her maa jeg maaske anføre, at Fangsten af Slaverne, om man vil kalde dem saa, foregik paa den Maade, at der sejlede smaa Skonnerter rundt mellem Øerne. Ved gode Ord og Løfter lokkedes de Indfødte om Bord, hvorefter de sejlede til en enligt liggende Ø, hvorfra de ikke kunde slippe bort igen; i nærværende Tilfælde hed Øen Mieke. Naar der saa var indsamlet saa mange, som Plantagen havde Brug for, blev et Skib befragtet til at overføre dem til Plantagen.

I Betragtning af, at Kanakkerne var fuldstændig vilde Mennesker, ja, nogle af dem endog Menneskeædere, var hele Besætningen om Bord i „Puck“ forsynet med Rifler og Revolvere, og skønt vi jo saa var forholdsvis godt bevæbnede, kunde vi vel ikke have udrettet stort mod saa mange, naar galt skulde gaa; men det maa dog atter bemærkes, at Kanakkerne dengang endnu havde stor Respekt for den hvide Mand.

De Indfødte paa Samoaøerne er store, kraftige Mennesker, de fleste af Mændene deres fulde 6 Fod høje. Kvinderne er ogsaa

kraftigt byggede og i Besiddelse af et langt, kulsort Haar; de benævnes ogsaa Sydhavsøernes Italienerne. Saavel Mænd som Kvinder er meget musikalske, og de sang altid flerstemmige Sange, naar de i deres lange, hvide Baade roede rundt i Havnen. Desuden er dette smukke Folk sikkert de mest intelligente af Sydhavsøernes oprindelige Beboere.

Efter at have ligget til Ankers i Apias Havn i nogen Tid fik vi Ordre til at indskibe 300 Mænd og en halv Snes Kvinder, som, da deres Tid i Plantagen nu var udløben, skulde sendes hjem til deres Fødested. Samtidig fik vi 2 Opsynsmænd, en Tysker og en Svensker, om Bord til at forestaa Opsynet med Ilandsætningen af Kanakkerne ved de forskellige Steder, efterhaanden som vi anløb dem.

Rejsen omkring til de mange forskellige Øer foregik i det fineste Tropevejr, og nu havde vi faaet Søfolk om Bord, idet flere af Kanakkerne før i Tiden havde gjort Tjeneste om Bord i Skonnerter, som gik i Kystfart mellem Øerne med Kopra, og det var et stolt Syn for mig 15aarige Skibsdreng at staa nede paa Dækket med Hænderne dybt begravede i Bukselommerne og se en 6 til 7 af disse Fyre ligge oppe paa min gamle Ven Røjltraaen og tage Tag med Sejlet. Jeg maa tilstaa, jeg ønskede flere Gange, de maatte komme dumpende ned i Hovedet paa Styrmanden med hele Stadsen. — Naa, det skete ikke.

Ankommen til et bestemt Sted paa en Ø, nøjagtig det Sted, hvor han eller hun før 3 Aar siden var taget, skulde de ogsaa sættes i Land, for kom de i Land paa et Sted, hvor de ikke hørte hjemme, vilde de straks blive omringet af de dér boende, deres Kiste blive slaet i Stykker, Indholdet delt, og de selv i 9 a 10 Tilfælde straks slaet ihjel, eventuelt til Kødgryderne, saa man forstaar, det gjaldt for Kanakkerne om at komme i Land nøjagtig paa deres Hjemsted.

Til Brug ved Ilandsætningen havde vi i Apia faaet 2 Hvalfangerbaade om Bord, og det foregik paa følgende Maade:

Hver Baad blev bemanded med 4 Kanakker af dem, der før havde gjort Tjeneste om Bord i Skonnerter og dér lært at ro med en Aare, Tyskeren tog Kommandoen over den ene Baad, Svenskeren over den anden, hver Mand i Baaden var bevæbnet med en Riffel, Opsynsmændene tillige med Revolvere.

Naar nu Baadene med de Kanakker i, der skulde i Land, var ankommen til det Sted, hvor de skulde landsættes, flok-

kedes de Indfødte straks inde paa Stranden og fulgte nøje Baadenes Bevægelser. Den ene Baad gik nu ind til Land, og den til dette Sted bestemte Mand eller Kvinde gik i Land med sin Skibskiste.

Imedens dette foregik, laa den anden Baad et lille Stykke fra Land og fulgte nøje alt, hvad der foregik i Land og i Nærheden af den Baad, der var inde, parate til ved det mindste Tegn paa Fjendtligheder fra de Indfødtes Side at lade Riflerne tale med.

Naar den første Baad havde landsat sine Passagerer, roede den et Stykke ud fra Land og lagde sig som Vagt, medens den anden Baad var inde ved Land for at afsætte de Folk, som skulde i Land dér, for derefter sammen med den første Baad at ro ud til „Puck“ igen, der under hele Landsætningen laa underdrejet et godt Stykke fra Land i ærbødig Afstand fra Korallerne, hvoraf der var mange. Baadene blev hejst op i Davidsderne, Sejlene brastes fulde, og afsted gik det til næste Landsætningsplads, og saaledes blev vi ved, indtil alle 300 Mænd og Kvinder var sat i Land paa deres respektive Hjemsteder.

Et enkelt Sted havde Buskmændene, der bor i Skovene, fortrængt Kystboerne, med hvem de lever i stadig Kamp. Vedkommende Mand, som blev sat i Land dér, blev, efter hvad Baadfolkene fortalte, straks af den fjendtligsindede Stamme slaet ihjel og hans Ejendele delt.

Under Opholdet paa Plantagen paa Samoaerne havde flere af Kvinderne hjemme giftet sig med Mænd af andre Stammer, hjemmehørende paa andre Øer, men Ægteskabet opløstes uden videre Vrøvl fra nogen af Parterne, efterhaanden som Manden eller Konen blev sat i Land paa det for ham eller hende bestemte Sted. Der var tilsyneladende hverken Sorg eller Glæde ved Adskillelsen.

Under Opholdet om Bord holdt de forskellige Stammer sig for det meste for sig selv, kun ved Dansen om Aftenen til Lanternes dunkle Skin dansede de i lange Rækker deres Krigsdanse, — det gamle Skibsdæk sukkede i Angst for at revne, naar 2 a 300 Par Fødder trampede paa den i vild Krigsdans til Takten af en meget ensformig Sang og under Udfoldelse af de særeste Fagter.

Da alle Kanakkerne var blevne ilandsatte, satte vi Kursen mod Mioko, hvortil vi ankom efter en behagelig Rejse, og nu

aandede vi atter frit, — det var i det lange Løb blevet os en Plage med alle disse Mennesker om Bord; de laa og stod overalt paa Dækket, alle Steder var optagne af dem, vi havde intet for os selv undtagen selve Lukafet, og dér var næsten for varmt for os at være om Dagen. Ro til at sove fik vi næsten aldrig, der var en Summen og Brummen i det ustandselige i et for os ganske uforstaaeligt Sprog sammenblandet med enkelte Ord af det saakaldte Kanakker-Engelsk.

I Mioko fik vi en Del Kopra om Bord som Ladning og afgik derfra til en lille Kystplads ved Navn Nusa, hvor vi skulde laste fuld Ladning Kopra.

I Nusa havde vi Landlov, men henimod Aften kom Styrmanden i Land efter os og fik os om Bord. Det var farligt at være i Land efter Mørkets Frembrud; de Indfødte havde før forgrebet sig paa hvide Mænd, der var ankommen til deres By.

Fuldladet med Kopra lettede vi en Morgenstund Anker og stod ud fra Nusa. Ved Udløbet var der en Barre. Det kneb med Vand paa samme. „Puck“ maatte udveksle adskillige Hilsener med Korallerne paa Barren, før den slap over. Jeg tror ikke, der var nogen om Bord, som var bleven kede af, om „Puck“ for Tid og Evighed var bleven hængende paa Barren, og vi for Rederiets Regning sendt hjem med Passagerdamper i Stedet for som det nu blev at skulle sejle den lange Vej rundt Kap Horn til Azorerne med et Skib, hvis Bund var tæt begroet med Græs og Langhalse, hvorved dets Sejldygtighed i høj Grad hemmedes, og Rejsen af den Grund sikkert vilde blive lang og besværlig. —

Sejladsen til Kap Horn foregik uden usædvanlige Hændelser. Efter at være kommen ned i Vestenvinds-Bæltet gik det for en god Vind hjemefter.

Paa den anden Side af Kap Horn i Nærheden af Falklandsøerne kom vi ind i en orkanagtig Storm; ikke engang svigtet Storundermærssejl kunde vi føre. For den bare Rigning laa vi underdrejet en hel Dag. Den brølende Sø stod hele Tiden midt ind paa Dækket. Alt opstaaende Gods i Læ var fuldstændigt under Vand, — alle Mand stod surret fast til Rigningen agter paa Halvdækket. Vi var alle klar over, at blev Stormen ved ret længe mere, vilde det hele ende med en Katastrofe for os, for det var umuligt, at det opstaaende i Læ vedblivende kunde modstaa Vandets Tryk, — og gav det efter, vilde der sikkert gaa nogle Dæksplanker med i Løbet og vor Skæbne dermed være

besejlet. Men det gik her, som det saa ofte gaar her i Livet: naar det ser mørkest ud, kommer Klaringen. Før Dagen helt var tilende, var Stormen løjet af. Vi kunde sætte Sejl og fortsætte Rejsen. Kokken fik travlt med at tømme Kabyssen for Vand og samle de Kabysgrejer sammen, som laa klempt fast de utroligste Steder rundt omkring paa Dækket; nogle af Gryderne saa vi aldrig mere, de var gaaet ud i Havet gennem Lænseporterne, da disse selvfølgelig stod helt aabne. Omsider kunde der koges Kaffe. Vi fik saa en haardt tiltrængt Bryg af denne brune Drik, som vi slubrede i os med Velbehag, ledsaget af en med Maddiker vel meget spækket Skibskiks. Men naar Forholdene stiller sig saadan, som de stillede sig for os, glider selv et saadant Maaltid ned med stor Appetit.

Kommende op i Nærheden af Ækvator regnede den Gamle ud, at den Proviant, vi havde tilbage, ikke var tilstrækkelig for os, til vi kom til Azorerne. Han besluttede sig derfor til at søge Pernambuco som Nødhavn for at proviantere. Samtidig skulde saa 1. Styrmand, der var syg, sendes hjem med Dampskib derfra.

En Dag lod vi saa Ankeret falde paa Pernambucos Yderred. Redningsbaaden blev sat i Vandet, bemandedes med 4 Mand, deriblandt mig. Kaptajnen tog selv Kommandoen over den, den syge Styrmand blev hjulpet ned i Baaden, Sejlet blev sat, og ind stod vi mod Havnen. Styrmanden blev, efter at alle Formaliteter med de forskellige Myndigheder var bragte i Orden, i en Kurv hejst om Bord i en tysk Damper, der tilfældig laa klar til Hamburg, hvorefter vi roede længere op i Havnen, hvor der laa en Marstaller-Skonnert, om Bord i hvilken vi blev for Nat-ten. —

Næste Dag kom der Proviant til os. Vi fik det i Baaden og roede ud til „Puck“, hvor den nye Proviant af vore Kammerater blev hilst med Glæde. Særlig glade var vi alle ved de nye Skibskiks, for de gamle var ved at blive os for levende. Vi havde alt i længere Tid maattet bruge en halv Time til at pille Orm ud af dem, forinden de blev nogenlunde spiselige, — saadan noget fulgte med paa de lange Sørejser i de store Sejlskibes Tid.

Saasnart Baaden var tømt for Provianten, blev den hejst op og sat paa Plads paa Gallien, Ankeret blev lettet, Sejlene satte. Atter var vi paa Farten paa Vej mod næste Stoppested paa vor

lange Rejse mod vort Hjem, det Hjem, hvorefter vi nu alle længtes mere og mere, efterhaanden som vi kom det nærmere.

En Søndag Morgen naaede vi til Azorerne og sejlede for en god Vind langs den høje Ø San Miguel, som med sine mange Vindmøller tog sig smukt ud for os, der nu i 2 Aar næsten udelukkende havde set Palmetræer alle Steder, hvor vi kom.

Ved Ponte Delgado, hvor vi gik til Ankers, laa vi kun nogle faa Timer. Kort efter, at den Gamle var gaaet i Land, kom han om Bord igen med det for os lidet glædelige Budskab, at vi skulde gaa til Nantes i Frankrig for dér at losse vor Koproladning. Vi havde alle sat Næsen op efter at komme til Hamburg, da dette Sted var et centralt beliggende Sted for os alle, et Sted, hvorfra vi nemt kunde rejse til vore Hjem, og vor Skuffelse var stor.

Uden at opleve noget nævneværdigt kom vi til Nantes og blev udlosset dér, og her skiltes jeg fra mine Skibskammerater, med hvem jeg nu i over 2 Aar havde delt Glæder og Sorger.

Den Gamle og jeg blev ene om Bord. Jeg skulde gøre Rejsen med til Amsterdam, hvortil vi skulde gaa med en Ladning Mel.

Vi fik en ny Besætning om Bord, og efter vor Ankomst til Amsterdam blev jeg afmønstret, sagde Farvel til den Gamle og til mine nye Skibskammerater, blev puttet ind i et Tog og dampede saa Nord paa, kom over Grænsen ved Hviding og var saa atter i Danmark.

Efter 26 Maaneders Forløb stod jeg saa atter en Morgenstund i mit lille Fødehjem, hvor Far og Mor og Søskende blev glade for atter at se mig og jeg ikke mindre ved at kunne være sammen med dem en Maanedstid for saa igen at tage Hyre, — ud til nye Oplevelser, baade onde og gode. —

— — —

Jens N. Jessen er født i Nordby 15. December 1878 som Søn af Styrmand Hans Jessen (som er omtalt under Kaptajn P. H. Clausens Beretning). Efter at have sejlet i nogle Aar som Styrmand blev han i 1910 ansat som Toldbetjent i Varde Tolddistrikt, senere Overtoldbetjent i Sønderho, hvor han var Medlem af Menigheds- og Sogneraad. Er dekoreret med Medaillen for Druknendes Redning med Tilladelse til at bære samme. Om Begivenheden, der bragte ham Medaillen, berettes senere. Han er nu ansat som Overtoldbetjent af 1. Grad i Hejls.

FYRASSISTENT M. S. BRINCHS REJSE.

M. S. Brinch, Fyrassistent, Søn af Gaardejer, Dbmd. J. S. Brinch, født i Sønderho 16. Januar 1883, senere Sætteskipper, nu ansat i Fyrvæsenet siden 1906 og tjenstgørende ved Lyngvig Fyr, sender mig følgende Beretning:

I November 1899 laa Barkskipet „Killeena“ af Sønderho, Kaptajn Th. S. Hansen, Sønderho, i Tyne Dock, South Schiels, hvortil Mandskab fra Hamborg og Fanø rejste, deriblandt undertegnede, og paamønstredes den 21. November 1899. Mandskab med Officerer bestod af 15 Mand, dog havde der været 18 Mand, da Skibet sejlede under engelsk Flag.

Lastet med Nøddekul afgik „Killeena“ den 27. November s. A. fra Tyne Dock bestemt for Buenos Aires. Trods Storm og Modvind i Kanalen, som krydsedes ud, ankom „Killeena“ efter kun 48 Døgn til Buenos Aires Søndag den 14. Januar 1900 — en ualmindelig hurtig Rejse.

Omkring April afgik vi med en Ladning Korn bestaaende af Majs og Havre fra Buenos Aires bestemt til Port Elisabeth i Sydvest Afrika for den engelske Stat, og som skulde anvendes til Hestefoder til de mange Heste, der bragtes i Land dér til Brug under Krigen mellem Boerne og England.

Under Rejsen dertil passeredes Øgruppen Tristan da Cunha. Tristan da Cunha er engelsk Besiddelse og en Gruppe paa 3 Smaaøer i det sydlige Atlanterhav, 2845 km fra Det gode Haabs Forbjerg og ca. 400 km fra Rio de la Plata i Sydamerika. Den største af Øerne er Tristan da Cunha, der har et Areal af 110 Kvadratkilometer. Klimaet er mildt, 20 Gr. C. om Sommeren og 14 Gr. C. om Vinteren, og Regnfaldet er stærkt. Øens Beboere, der nu er 170, er Efterkommere af engelske og amerikanske Søfolk, som er strandet dér til forskellige Tider.

Øerne kom i Sigte en Morgen ved Daggry; der er ingen Fyr paa Øerne. Kaptajn Hansen besluttede at gøre den Omvej, det var at sejle ind mellem Øerne, hvis meget høje Toppe var skjult af Skyer; og som den omtænkende, godhjertede og menneskekærlige Mand Kaptajn Thomas Hansen var, var det hans Ønske at forsøge at faa Lejlighed til at hilse paa Øens faa Beboere og muligt yde dem Hjælp eller Tjeneste, da han vidste, at der sikkert var længe imellem, de havde Forbindelse med Omverdenen.

Med alle Sejl i Top og Dannebrog under Gaflen styrede „Killeena“ op mellem Øerne, der laa temmelig nær hverandre,

og nærmest Øen om Styrbord, der var Tristan da Cunha og den eneste af de tre Øer, der var beboet. Kl. var da ca. 9 Formiddag, snart kunde vi øjne Smaahuse i Land, og straks efter saas 2 store Baade komme ud mod Skibet med ca. 8 Mand ved Aarerne i hver Baad. Ikke saa langt fra Kysten brasede „Killeena“ bak, og Baadene, som viste sig at være store Skibsbaade, der var drevet i Land fra forliste Skibe, lagde til ved Skibssiden, og de mange Mand fik efter Hilsen og kortere Samtale med



Matros, nu Fyrass. M. S. Brinch.

Kaptajn Hansen Lov til at komme om Bord. Der var Folk af blandede Racer, rigtig Negertype samt Mulatter og Blanding med Europæere. Deres Fører, som alle pligttro adlød, var en lille Mand med Fuldskæg og lignede en Englænder. De talte alle flydende Engelsk og udtrykte deres store Glæde og Taknemlighed overfor Kaptajn Hansen, fordi han gjorde den Omvej, det var at sejle op mellem Øerne for at hilse paa dem. De havde kun en enkelt Gang for Aar tilbage haft Forbindelse med et Sejlskib, ellers saa de kun Skibene passere i det fjerne, og kun hvert andet Aar havde de Forbindelse med et engelsk Orlogsskib, der medbragte smaa Fornødenheder. De klarede sig ellers selv, ønskede ikke dengang at komme bort fra Øen, de havde nogle Køer, Faar, Ænder og Svin, og levede ellers en Del af Jagt paa vilde Fugle og drev lidt Fiskeri med Kroge. Sundhedstilstanden var god. Den lille Mand, der var deres Fører, var deres Altmuligmand, han var deres Højesteret, idet han afgjorde eventuelle Uoverensstemmelser, hans Afgørelser maatte de alle rette sig efter, han var enstemmig valgt dertil af de øvrige, men de forklarede, at de altid kom godt ud af det med hverandre, han var deres Læge (kloge Mand), og han var den, der tog mod de nyfødte, foretog Vielser og begravede de døde.

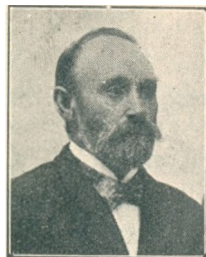
De forklarede, at de var 40 Mennesker paa Øen, hvoraf ca. 16 Kvindfolk. Folkene viste sig at være ret vel opdragne og snaksomme. Penge kendte de ikke og havde ingen Brug derfor.

Men de forklarede, at deres Kvindfolk endnu ikke havde lært at væve, og de manglede derfor særlig Tøj af al Slags undtagen pænt Tøj; det ønskede de ikke, da de ingen havde at stadse for; de manglede ogsaa Synaale, Stoppenaale, Garn og Sytraad m. m. Hele „Killeena“s Besætning gav dem alt, hvad undværes kunde af de ønskede Ting. Vi kunde alene af deres fattige Paaklædning, som bestod af alle mulige Slags Tøj og Sejldug, der var lappet sammen, forstaa, at vi her virkelig kunde hjælpe Mennesker til det nødvendige at dække Legemet med og til at lave noget af til Børnene. De fortalte, at Børnene fik deres Tøj lavet af det, der ikke mere kunde hænge sammen om dem selv. Jeg husker, jeg gav dem et Sæt hjemredt Undertøj, hvoraf min Mor havde givet mig tre Sæt med. Men Kaptajn Thomas Hansen viste sig ogsaa her, som den, der havde Hjertet og det rette Sindelag; han gav dem det meste af det Undertøj, han havde i Slapkisten samt Arbejdstøj, Traad, Garn, Naale m. m. Ja, Tobak fik de ogsaa, hvad undværes kunde, baade af Besætningen og Kaptajn Hansen. Kaptajnen gav dem ogsaa en Del saltet Kød; dette havde de ikke selv. Endvidere fik de nogle gamle engelske Blade og Bøger. Men de ensomme, fattige Mennesker havde ogsaa tænkt lidt paa os; de medbragte nogle Gæs og Ænder, saaledes at vi fik lidt fersk Mad samtidig. De gav os ogsaa nogle lange Ben fra Flyvefjererne paa Albatrosvinger, der var hule, og som de vist brugte til Pibespidses, samt Sko lavet af Sælhundeskind. Det Par, jeg fik, forærede jeg min Mor, da jeg senere kom hjem. Hun havde længe Glæde af dem, da de var lette at gaa med indendørs. Efter ca. to Timers Ophold om Bord bød alle Mand pænt Farvel og var ovenud glade over alt, hvad de havde faaet. Den lille Mand, der var deres Fører, gav Ordre til at gaa i Baadene og sætte af, og nogle faa Favne fra Skibssiden kommanderede han alle Mand til at rejse Aarerne i Vejret. Dette skete saa hurtigt og pænt, som det var udført af trænede Orlogsgaster under Kommando og tog sig smukt ud, og som de næsten imponerede os med. Mens Aarerne var rejst, raabte de alle i Kor efter Ordre fra deres Fører 3 × 3 Hurra for „Killeena“, Kaptajn Hansen og Besætning. Derpaa vinkedes de sidste Hilsener, mens „Killeena“ brasede Sejlene fulde og 3 Gange kippede Dannebrog som sidste Afskedshilsen til de ensomme Mennesker paa den fjerne Klippeø. Mens „Killeena“ sejlede op imellem Øerne, iagttog vi nærmere deres Bosteder, der var en til

Dels flad Strækning ca. 5—6 km lang og ca. 3 km bred ved Foden af den ene Side af den meget høje Klippeø, til hvis Top Beboerne fortalte, de aldrig havde gjort Forsøg paa at komme. Den øvrige Del af den beboede Ø (Tristan da Cunha) stod med store Klippeblokke stejlt ned til Havet, og de andre 2 Øer var ogsaa Klippeøer, der stod stejle ned til Havet og var umulige som Bosteder.

Beboerne fortalte, at naar der var Tanke om, at der havde været Skibsforslis i Nærheden, undersøgte de med godt Vejr med deres Baade Kysten rundt om Øerne, der jo ikke var til at færdes rundt paa. Eventuelt Vraggoods brugte de til at lave deres Smaahytter af, deres Huse var lavet af Vraggoods af al Slags, der drev op mod Øerne.

Man forstaaer, at der i forrige Tider med den megen Sejlskibssejlads paa Afrika og Avstralien i disse Farvande, sikkert er sket mange Skibsforslis, som paa sin Maade er kommen disse ensomme Mennesker til Gode, baade gammelt Træ, Sejldug, Tovværk m. m. samt Skibsbaade, som de kunde bruge til at undersøge Farvandet med og anvende til Jagt og Fiskeri. Nu angives Befolkningen som nævnt paa Tristan da Cunha at være 170. Det er saaledes en Forøgelse af 130 Mennesker siden Aar 1900, da „Killeena“ besøgte Øen, og hvor Beboerne da i deres fattige Ensomhed dog var glade for at være der og ønskede sig ikke derfra. Men nu lader det til, at Hungersnøden truer de ensomme Mennesker, vel sagtens fordi der er blevet for mange paa den lille Plet, der er det eneste Sted paa Øerne, der er egnet til Beboelse. En engelsk Præst, Partridge, der en Tid har opholdt sig paa Tristan da Cunha, har nu kraftigt slaaet til Lyd for, at den engelske Regering bør hente Beboerne hjem fra de fjerne Øer i det sydlige Ocean, før en Katastrofe indtræder. Kulturmæssigt set maa det vel anses som uden egentlig Betydning, at Tristan da Cunha er beboet, da det jo kun er det meget lille Areal af Øerne, der er egnet til Beboelse, og som altsaa ikke mere kan give Føde til den forøgede Befolkning, men det maa siges at være en kedelig Afslutning af det idylliske Liv, der før er levet paa Øen, og som Beboerne til Trods for Ensomheden og det tilsyneladende tarvelige Liv, de levede, alligevel, som de udtalte til os i Aar 1900, ikke vilde ombytte med noget i Verden.



Kaptajn
Th. S. Hansen.
Jernbk. „Killeena“.

I 1923 var det omtalt i Bladene, at disse Beboere da først havde faaet Oplysning om, at der havde været Verdenskrig. Dette tyder da ikke paa, at der har været et engelsk Orlogsskib med Fornødenheder til dem under hele Verdenskrigen og længe derefter. Det er maaske saaledes ikke uden Grund, at Pastor Partridge nu siger, at England har forsømt disse fjerne og ensomme Beboere.

I Anledning af Skoleskibet „København“s Forlis var Tristan da Cunha i 1929 ofte omtalt, i hvilken Anledning der fremkom nogle Prospekter fra Øen, der bl. a. viser, at Kvindfolkene sidder og karter Uld, formentlig har de da ogsaa nu faaet lært at væve. Efter Prospektet synes Paaklædningen nu at være ret god.

Efter en forholdsvis hurtig Rejse ankom „Killeena“ til Port Elisabeth, hvor der laa mange Sejls og Dampskibe, og flere kom til. Alle laa de ca. 2—3 Sømil fra Land paa aaben Kyst med begge Ankere ude, og det var næsten dagligt Arbejde at tage Tørnene ud af Ankerkæderne, der fremkom, naar Skibet svingede for Strøm og Vindskifte.

Begrundet paa den store Transport af Heste og Tropper, der landsattes i Port Elisabeth til Brug i Krigen mellem England og Boerne, tog det ca. 2—3 Maaneder for hvert enkelt Skib at blive losset. De store Transportskibe, der besørgede levende Væsener, maatte først losseses, og der kom stadig nye til, hvorfor næsten alt Mandskab og Lægtere var optaget af at føre de mange Soldater og Heste i Land. Resultatet deraf var, at store Dampere, der var lastet med Hø, kom i Brand ved Selvantændelse. Den Tid, vi laa dér, ca. 3 Maaneder, gik flere store Dampere lastet med Hø i Brand og blev slæbt ind paa Stranden, hvor de saa i flere Dage og Nætter laa og brændte. Om Natten kunde man tælle de hvidglødende Skibsplader, der lyste op i Mørket.

Den Del af „Killeena“s Last, der bestod af Majs, laa og sved i Sækkene saaledes, at hver Sæk før Losningen maatte sorteres og omstyrtes i nye Sække. Den svedne Majs var saa varm, at den vanskeligt kunde tages i Haanden. En stor Del af Lasten gik der ved til spilde.

I de ca. 3 Maaneder, „Killeena“ laa paa Kysten i Port Elisabeth, blev der stadig ført Tropper og Heste i Land fra ankommande Troppe- og Transportskibe. Naar Soldaterne gik ad Falderebet til Lægterne, blev der spillet engelske Nationalsange. Mod Slutningen, vi laa der, troede vi næsten, at England

havde begyndt at sende Kvindfolk med i Krigen. Vi saa nemlig, at Soldaterne, som gik ned i Lægterne, var iført Skørter, men det opklaredes snart, at det var Skotter, der som bekendt bærer Skørter.

Hestene blev fra Transportskibene ført over til Lægterne ved, at de fik anbragt et Bælte om Livet og blev saa med Dampspillet hævet til Vejrs og firet ned i Lægterne. Ofte brast Bæltet, der var anbragt om Dyrene, og de stakkels Dyr styrtede ned; ofte hang de og sprællede i Luften i flere Minutter og blødte, før de firedes ned, fordi Skibet slingrede, og de stakkels Dyr svang fra den ene Side til den anden, og ofte skamsloges de paa denne Maade ind mod Skibssiden.

De døde Dyr kastedes over Bord og kunde med udspilet Bug i lange Tider ligge og drive frem og tilbage med Strømmen imellem Skibene paa Kysten. De Dyr, som døde paa Rejsen og kastedes over Bord, lokkede Hajerne til Skibets Køl vand. De fulgte saa Skibene helt til Bestemmelsesstedet, hvorfor der stadig færdedes store Hajer imellem Skibene, der laa paa Ky- sten.

Naar Engelskmændene havde vundet et større Terræn under en Kamp med Boerne, kom der Ordre om Bord til alle Skibe om at hejse Nationalflag og Signalflag, og om Aftenen brændtes der Fakler. Om Bord paa de engelske Sejlskibe blev Mandskabet sendt op i Ræerne med Fakler; det tog sig smukt ud med hele Besætningen anbragt med brændende Fakler langs paa Ræerne. De engelske Orlogsskibe og Transportskibe, der havde elektrisk Lys om Bord, var under saadanne højtidelige Forhold illumineret med Glødelys fra Mastetop til Dæk.

De Folk, der førte Tovbaadene og Lægterne, var ikke uvil- lige til at opmuntre og støtte de af Mandskaberne i Skibene, som havde Eventyrlyst i Blodet, naar de kunde overtales til at gaa med i Krigen paa engelsk Side, og trods de bedste Forhold om Bord fik de lokket 3 Mand med i Land fra „Killeena“ for at gaa med i Krigen. —

Fra Port Elisabeth gik „Killeena“ i Ballast til Freemantle i Vestavstralien, hvor der indtoges en Ladning Jernbanesveller af rødbrunt tungt Træ, der ikke kunde flyde.

Mens „Killeena“ laa i Freemantle, kom næsten hele Besæt- ningen fra Barkskibet „Norwester“ af Nordby om Bord. „Nor- wester“ var forlist sammen med flere andre Sejlskibe i Haemling

Bay i Avstralien under en Tyfon, der havde kastet Skibene ud fra Havnepladsen, hvor de laa fortøjet med svære Trosser og Jernkæder.

Besætningen paa „Norwester“ bjergede Livet efter, at Skibet var strandet paa en Rok, hvor det blev Vrag. Men af Besætningerne fra et tysk og et norsk Sejlskib, som ogsaa forliste, druknede de fleste, fordi Skibene sloges i Stykker og sank paa Undervandsskær.

Kaptajn paa „Norwester“ var nu afdøde Thomas Nielsen fra Nordby, senere Kaptajn i Konsul Lauritzens Selskab, og Bedstefader til den nu forulykkede Faldskærmsudspringer John Tra-num. Kaptajn Th. Nielsen havde 2 Døtre med om Bord, Katrine og Atlanta, sidstnævnte var født paa Atlanterhavet. De logerede alle om Bord paa „Killeena“, indtil de som Passagerer kunde komme hjem med et tysk Dampskib. Dog beholdt vi 4 Mand af Besætningen, der blev paamønstret „Killeena“ i Stedet for dem, der rømte i Afrika for at gaa med i Krigen; det var de glade for fremfor at sendes hjem. De var alle danske og særdeles rare og flinke Folk samt dygtige Søfolk.

Fra Freemantle gik „Killeena“ til Bahia Blanca i Sydamerika, hvor Skibet efter endt Losning indtog en Ladning Hvede til Falmouth for Ordre. Paa denne Rejse faldt der en engelsk Matros over Bord og druknede under Ækvator, uden at nogen havde bemærket det. Da det skete om Dagen og i godt Vejr, beordrede Kaptajn Hansen en Eftersøgning i ca. 3 Timer, under hvilket alle Mand var anbragt paa Ræerne for muligt at observere Kammeraten, men alt var forgæves, hvilket maaske kan forklares ved, at Farvandet saas fyldt med Hajer. Manden rømte fra en engelsk Damper i Bahia Blanca for at komme med hjem til England. Dette blev hans Skæbne. —

I Falmouth var der Ordre til at gaa til Le Havre, hvor næsten hele Besætningen afmønstredes den 8. Maj 1901, nogle for at komme paa Styrmandsskole, andre for at rejse hjem paa Besøg hos Forældre og Familie.

„Killeena“ selv skulde efter endt Losning i Dok for at renses paa Skibsbunden for sin Vegetation af Langhalse o. l., hvad længere Ophold særlig i Tropefarvande jo medfører, og som ogsaa forlængede Hjemreisen betydeligt.

Storme, Orkaner, Cykloner, Pompaer o. l. var „Killeena“ selvfølgelig ogsaa ude for paa disse Rejser og ogsaa nogle Gange

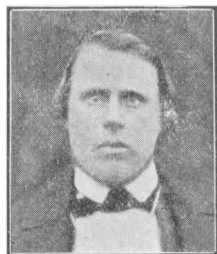
meget nær ved Forlis, men naar der ikke netop sker alvorlige Ting, regnes den Slags vist med til den nødvendige Ekstrakt for at skabe en god Sømand. —
M. S. Brinch.

CHR. VILHELM CHRISTENSENS REJSER.

Jeg er født i Sønderho den 19. Juni 1862, blev konfirmeret den 4. Februar 1877, kom den 1. April ud at sejle med Skonnerten „Maren“, Kaptajn S. A. Sørensen af Sønderho, sejlede i Nord- og Østersøen som Kok og Jungmand med samme Skib i 2 Aar.

I 1879 mønstrede jeg i April Maaned i København med Skonnerten „Elbo“, Kaptajn Mikkell Christiansen af Sønderho. Efter 10 Dages Rejse til Island forliste vi ved Ørbak, hvor Skibet blev totalt Vrag, men jeg blev bjerget tilligemed den øvrige Besætning (6 Mand ialt) i egen Baad. Maatte bo i Land i ca. 2 Maaneder til det næste Skib kom op fra København. Vi skulde ellers have været paa Hesteryg til Reykjavik for at komme med Damper derfra. Kom i Juli Maaned til København, sejlede derfra med en Svendborg Skonnert paa Nord- og Østersøen til Jul, rejste saa hjem til Sønderho.

Et Par Dage efter Nytaar 1880 rejste jeg sammen med et Par Kammerater fra Sønderho til Hamborg, mønstrede med Skonnertbriggen „Clara“ af Kjøbenhavn, skulde gaa til Brasilien, fik Jernplader slaaget for Boven og slæbtes saa til Søs, men da vi kom udenfor Helgoland, blæste det op en Storm af Nord-vest, hvorfor Skibet vendte tilbage til Cuxhafen. Da det var haard Vinter, og Isen kom i Drift fra Elben, maatte vi have Slæbedamper til Hjælp for at komme i Havn. Kl. var da 5 Eftermiddag. Kl. 9 samme Aften blev der raabt af Styrmanden, at Vandet steg hurtigt i Kahytten, og det varede ikke en Time, førend Skibet var fuldt af Vand, men heldigvis blev det Lavvande, saa Skibet kom til at staa paa Grund. Isen havde skaaret Jernpladerne over og Plankerne med, saa der var et Hul i Vandgangen forude. Ladningen var Stykgods og blev losset i Land. Den blev senere solgt ved Avktion. Jeg blev imidlertid syg, mønstrede af og kom paa Hospitalet i Hamborg. Sidst



*Kaptajn
Mikkell Christiansen.
Sk. „Elbo“.*

i Marts mønstrede jeg med 3 m. Skonnert „Brunhilde“ af Nordby, Kaptajn Andersen, paa en Rejse til Vestkysten af Syd Amerika, Arica og Molendo i Peru. 117 Dages Rejse derud. Der var dette Aar Krig mellem Peru og Chile, og ved Arica havde staaet et Slag; vi saa endnu døde Soldater paa Klipperne og i Gaderne ligge i den varme Sol. Beboerne var flygtet fra Byen, men Blokaden var da hævet. Derimod var Molendo endnu blokeret, saa vi maatte losse hele Ladningen i Arica, men det blev et strengt Stykke Arbejde. Efter Kl. 4 Eftermiddag maatte Mandskabet ro ind med Storbaaden for at grave Ballast i Strandbredden og vade med Sække paa Nakken ud til Baaden og derefter ro ud til Skibet og hive det om Bord. Kl. blev somme Tider 10 Aften, førend vi blev færdig, og saa skulde der gaas Vagt om Natten i 1½ Time. Alt Arbejde uden ekstra Godtgørelse. Det tog over 1 Maaned for at blive færdig. Derefter sejlede vi længere op paa Kysten, tæt ved Colleo (i Pisco og Tambo de Mone). Det var alle Pladser ud mod den aabne Kyst, hvor vi ladede Kobbererts, Sølverts, Sukker og Bomuld til Hamborg.

Det var paa Hjemrejsen Kl. 5 Eftermiddag den 27. December 1880. Vi var kommen godt rundt Kap Horn, omtrent paa Bredden af La Plata Floden og sejlede for en god Vind med Læsejlene til og Skøderne helt udfirede paa Storsejl og Mesanen. Jeg blev sendt til Vejrs paa Stortoppen med en Bardun, der skulde støtte for Rigningen, thi det slingrede meget. Jeg tog fat i Brambrasblokken for at hæve mig op paa Godset at fire Bardunen ned, da brast Bændselet, og jeg faldt et Par Favne fra Skibssiden i Vandet. 1. Styrmand og et Par Mand, der stod klar paa Agterdækket med en Talje for at tage imod Bardunen, (det var en Pertline), var saa resolutte at kappe Surringen paa en Høsebænk, der stod ved Agterkappen og kastede denne over Bord; thi Redningsbøjen laa i Sejlkøjen. Skibet løb en 8 à 9 Miles Fart. Det varde noget, inden jeg fik Øje paa Bænken paa Toppen af Søerne, og da var Skibet allerede et godt Stykke borte. Til al Held havde jeg lært at svømme som Dreng i Havnen ved Sønderho, men det varede vel ca. 20 Minutter eller ½ Time, inden jeg fik fat i Høsebænken og klamrede mig saa fast til den for at dø; thi jeg troede aldrig at blive reddet. Om Bord paa Skibet var Frivagten purret ud med Raab: en Mand over Bord, og det var ingen let Sag at dreje Skibet til Vinden med Læsejlene til og Skøderne udfirede og den Fart, Skibet

gjorde. Afstanden mellem Skib og jeg blev større og større. Endelig blev der braset bak, og en Baad blev sat i Vandet. 1ste Styrmand og 2 Matroser kom i den, og efter et Par Timers Søgen fandt de mig stadig klamrende til Hønsbænken, men udmattet, halvfuld af Saltvand; mere husker jeg ikke. Baaden kom langs Siden Kl. 10 Aften, 5 Timer efter, jeg var falden over Bord, men da var det mørkt, og glade blev de ombordværende, da de hørte, at jeg var i Bunden af Baaden, men de maatte have en Tovende til at hale mig op med, da jeg hverken kunde støtte eller staa. Skibet blev bragt til Kurs igen, og efter 120 Dages Rejse ankom vi til Hamborg. Jeg sejlede endnu 3 Aar paa Langs fart, inden jeg kom paa Styrmandsskole hos Vodder og Jes Schmidt i Sønderho, tog Styrmandseksamen i Marts 1885 samt den udvidede Eksamen i Navigation, kom til Orlogs samme Aar med Korvetten „Fyen“. Var siden en Tur paa Vestkysten med et engelsk Barkskip for at hente Salpeter, 150 Dages Rejse ud, 180 Dages Hjemrejse, en lang Tid at ligge i Søen.

Dette Skib, Barken „Ranee“ af Liverpool, havde en Besætning paa 20 Mand. I Lukafet var vi 12 Matroser af forskellig Nationalitet, kun 2 Danske. Vi var lastet med Stykgods fra Valparaiso. Kap Horn, dette frygtede Sted, naaede vi efter 60 Dages Sejlads. Her havde vi stadigtvæk Storm med Haglbyger, og Sejlene fløj i Stykker, begge de store Merseræer knækkede, og en Braadsø raserede hele Dækket og knuste 4 Baade. Kaptajnen besluttede saa at tørne rundt for at naa Port Stanley paa Falklandsøerne, hvor vi maatte ligge i 2 Maaneder for at faa Havariet udbedret, forlod da Port Stanley og kom denne Gang Kap Horn lykkelig rundt, og efter 30 Dage ankrede vi i Valparaiso, fik losset Lasten og indtog 800 Tons Ballast for at gaa til Iquique for at indtage en Ladning Salpeter til Queenstown, hvilken Rejse jo tog 180 Dage, saa Skibet blev helt begroet af Søgræs og avancerede kun slet. Provianten blev det tilsidst knapt med. Vi fik de sidste 2 Maaneder kun halv Ration og tilsidst kun 2 Kiks daglig, og ved Ankomsten til Queenstown var 7 Mand af Besætningen haardt angrebne af Skørbug. Efter Hjemkomsten fra denne besværlige Rejse fik jeg Hyre som Styrmand i en færøisk Kutter, der gik paa Fiskeri ved Island. Da vi var kommen derop, satte Nordlandsisen Skibet ind paa Rødefjord, dér blev vi saa i 2 Maaneder og fik intet fisket, saa vi maatte sejle til



*Chr. Vilh. Christensen
som ung Styrmand.*

Kjøbenhavn med Klipfisk som Last. — Jeg blev gift i November 1877 med Anne Lydom, Datter af Skibsfører J. H. Lydom, og sejlede til 1893 i flere Fanø-Skibe som 1ste Styrmand. Derefter overgik jeg til Dampskibsfart, kom med S/S „Nordsøen“ af Esbjerg som 2den Styrmand i 1½ Aar, flyttede til Esbjerg at bo, da vi sejlede stadig med Kul fra Methil i Skotland til Esbjerg. Blev 1ste Styrmand i 1895, sejlede i forskellige af Dampskibsselskabet „Vesterhavet“s Skibe, derefter Fører i S/S „Nora“ i Januar 1900, første Rejse gik fra Trondhjem til Los Palmas,

Teneriffa og videre til Afrika efter Jordnødder til Antwerpen, derefter i Nord- og Østersøfart. Det var paa en Rejse i September Maaned, vi kom til Sundval med Bjælker til Harlingen, at vi traf 2 Dampskibe, der havde kollideret med hinanden i Taage, det var S/S „Nordstjernen“ af Sundval og S/S „Najaden“ af Esbjerg. Besætningen af „Nordstjernen“ kom om Bord i „Nora“, der var 17 Mand og 1 Kvinde, hvoraf 2 kvæstede ved Kollisionen. Da det klarede op, pejlede vi Utklipperne i N.V. ca. 5 Kvartmil Afstand. Assisterede „Najaden“ ind til Karlskrona, hvorfra Lodsbaaden kom ud og hentede den redede Besætning fra „Nordstjernen“. „Nora“ fortsatte saa Rejsen gennem Kielerkanalen til Harlingen.

Rederiet fik 1600 Kr. for Hjælpen, vi ydede Svenskerne, men ellers ikke nogen Paaskønnelse derfor.

Aaret efter, i 1901, den 18. Juli om Middagen paa Rejse fra Yarmouth til Warkvorth i Ballast observerede vi en lille Dampers med Nødflag oppe, skønt det var godt Vejr. Vi holdt ned efter samme, som nu viste sig at være S/S „Berwick“ af Berwick lastet med Kul. Den havde Maskinskade. Efter nogen Forhandling med Føreren paa „Berwick“ fik vi et Slæbetov om Bord og slæbte den ind til Grimsby. Det var ca. 15 Kvartmil østen for Spurn Fyrskib, vi observerede den. Som Bjergeløn modtog Rederiet 7000 Kr. og min Part som Fører, ca. 1200 Kr. Om Vin-

teren 1902 havde jeg S/S „Neptun“ at føre; holdt dermed op at sejle, flyttede til Kolding at bo, hvor jeg købte en lille Ejendom. Blev i 1916 beskikket til Sørentsmedlem i Vejle Amt for 3 Aar og fungerer endnu som saadan.

— — —
En Søn af Christensen er Lods i Dragør, gift med en Datter af Kaptajn H. J. Thomsen, Sønderho.

EN LINIEDAAB.



Embedsmændene ved en Liniedaab.

Liniefesten var en Begivenhed, som paa en behagelig Maade afbrød Ensformigheden paa en lang Sørejse. Denne Fest blev derfor imødeset med en vis Spænding af dem, som ikke før havde passeret Ækvator, ligesom der ogsaa maatte gøres store Forberedelser dertil med Hensyn til Dragter og Udstyr. Nedenfor gives en Beskrivelse af et bestemt Tilfælde om Bord i Barken „Kylemore“ af Nordby. Denne er i Hovedsagen typisk for dem alle, hvad Ceremonierne angaar, medens Enkelthederne kan varieres, efter som Fantasien er mere eller mindre frodig. Linien passeredes den 31. Januar 1921, men allerede om Aftenen den 28. blev der ringet stærkt paa Klokken forude, og ned fra Bakken kom Neptuns Sendebud iført Olietøj og Søstøvler med sin Protokol under Armen. Paa Vejen hen til Halvdækket hilser han paa gamle Bekendte. Kaptajnen og Styrmandene staar klar til at modtage ham. Efter at have hilst paa dem samt faaet indført i Protokollen Navnene paa dem, som ikke har passeret Linien



Biskoppen.

før, overbringer han sluttelig en Hilsen fra Officererne paa „Oberon“, et Skib fra samme Rederi som „Kylemore“, som var passeret Linien kort Tid før. Der tales nu lidt om Vejr og Vind, og derefter forsvinder han.

Den 31. Kl. 12½ Middag hørtes en frygtelig Støj forude, det var Neptun med Følge, som var kommen om Bord. De var alle udklædte efter deres forskellige Embeder, Neptun med sin Trefork og med forgyldt Krone paa Hovedet samt et langt hvidt Skæg. Følget bestod af Neptuns Dronning, en Astronom, en Biskop, en Læge, en Bar-

ber, en Skriver, to Betjente samt en Page. Toget gaar op paa Halvdækket, hvor de hilser paa Officererne. Astronomen tager Solhøjden med en selvlavet Sekstant af stor Konstruktion, Bestikket bliver udregnet og nedført. Derpaa begav man sig ned paa Stordækket, Neptun og hans Dronning satte sig paa deres Troner, som var smukt pyntede med Signalflag, desuden fik Kaptajnen som Æresgæst anvist en reserveret Plads. Forinden Daaben kunde foregaa, maatte Kandidaterne til Lægen, hvor de blev grundigt undersøgt, derefter fik hver af dem en Spiseskefuld Medicin, som bestod af følgende Blanding: Engelsk Salt, Køkkensalt, Peber, Amerikansk Olie samt engelsk Sauce udrørt i Vand, og ovenpaa to Svedsker, fyldt med helt Peber. Lægen blev assisteret af de to Betjente. Derfra blev de ført til Skriveren, hvor de egenhændigt maatte indføre deres Navne i Protokollen. Til Slut blev de ført til Barberen, som ved Hjælp af en kæmpemæssig Kost og Kniv barberede dem efter alle Kunstens Regler. Efter Barberingen blev de kastet over i en udspændt Presenning, som var fyldt med Vand. Sæben, som blev benyttet, bestod af Mel og Vand. Dermed var Daabsceremonierne til Ende. Af Dronningen modtog hver af Kandidaterne en

Daabsattest. Efter Daaben inviterede Kaptajnen dem alle op paa Halvdækket, hvor han trakterede dem med Vin og Kager.

Angaaende Enkelthederne, saa kunde de jo, som før nævnt, varieres. I de fleste Skibe benyttedes saaledes i Stedet for Presseningen et stort Kar, „Spulebaljen“, som benyttedes til Skibets Rengøring og til Badekar. Denne blev fyldt med Vand, et Brædt lagt ovenpaa, hvorpaa Vedkommende blev anbragt, og naar han var barberet, blev Brædtet pludselig taget bort, saa han dumpede i Karret og fik en god Dukkert, som forøvrigt var en Nydelse i det varme Vejr. Barberen havde som Regel to Knive, den ene, en Trækniv, lidt glat tilskaaren, den var den dyreste. Den anden var et almindeligt Stykke Baandjern, som kradsede dygtigt, den var jo billigere, men Valget var frit. Var der Passagerer om Bord, som jo i forrige Tider var meget almindeligt, maatte de mandlige underkaste sig Ceremonierne, og de var gerne ikke uvillige, der blev jo altid taget Hensyn til dem, og det var jo en Oplevelse. Damerne derimod kunde købe sig fri. I de store tyske Skibe fik Mandskabet gerne lidt rigeligt med Drikkevarer, og om

Aftenen blev Gækken slaet rigtig løs. Adskillige af disse Skibes Kaptajner gjorde sig derfor til Regel for den Nat at gøre alle Sejlene fast paa Stormsejlene nær og dreje under, fordi de ikke vidste, hvad der kunde ske i Nattens Løb, og fordi de ik-



Neptuns Dronning.

ke kunde stole paa, at Folkene var ædru. I det stille Bælte under Ækvator kan Skibet nemlig pludselig blive overfaldet af frygtelig stormfulde Byger.

DAABSATTEST.

Vi Neptunus, fra Tidernes Morgen Herre over det jordomsluttede Hav og alt, hvad dertil hører, gør vitterlig, at Jens Marius Christensen Dags Dato har passeret Linien paa 27° 20' V. Lgd. om Bord i dansk Bark „Kylemore“ paa en Rejse fra Aalborg til Santos. Han er af de dertil beskikkede Embedsmænd behørig undersøgt i alle Ender og Kanter og har faaet Hjerter og Nyrer beredte, saa at han med fattet Sind kan underkaste sig de paabudte Ceremonier og ved vort Husapotheks kraftige Medikamenter at være helbredet fra al Daarlighed og rensat for den ham paa den nordlige Halvkugle paaklæbte Smuds og Urenhed. Da han har modtaget Daaben paa ovennævnte Sted, er han at betragte som lovlig indviet Nyder af den sydlige Halvkugles Glæder og Forjættelser.

Under vor kongelige Haand og Segl, Ækvator 31. Januar 1921.

*Neptunus,
Rex Oceani.*

*Amfitrite,
Regina Oceani.*

*Nautika de Kofilnagle,
kgl. Hof Politimester.*



*Jens von der Svabergast,
kgl. privil. Duntrager.*

*Bonifacius,
kgl. Hof Kirurg.*

*signeret
Th. A. Thomsen,
Fører af „Kylemore“.*

*Salome Astronomius,
kgl. Astronomius.*

Ovennævnte Daabshandling er mig berettet af Daabskandidaten Jens Marius Christensen.

— — —
Paa de efterfølgende Blade vil vi nu læse om Oplevelser af Fanø-Drenge som Styrmand og Skibsførere.

PAA HAVET

GENNEM BRAAD OG BRÆNDING OG I STORM OG STILLE

ET SØRØVERI I KATTEGAT I 1823.

*Jagten „Fru Mette“ af Nordby angrebet af Sørøvere
og hele Besætningen myrdet.*

Efter Sagens Akter fra Askims og østre Hissings Herreders Ret i Göteborg tilligemed en Del af Kaptajnens efterladte Papirer haves følgende Oplysninger:

I 1801 tager en knap 20-aarig Sømand fra Nordby sin Styrmandseksamen med fineste Karakter ved Skipper-Laugets Skole i Kjøbenhavn. Hans Navn var Anders Mathiasen Nørby.

Han er nu Styrmand, og som saadan sejler han til Efteraaret 1806, da han indgiver Begæring om Skipper-Certifikat. Dette bliver ham bevilget, og han skal nu i Følge Loven erhverve sig Borgerskab i nærmeste Købstad; det kunde ske baade i Varde og Ribe, han valgte Ribe. Hans Borgerbrev, der ligeledes endnu opbevares, lyder saaledes:

Borgmester og Raadmand udi hans kongelige Majestæts Købstad Ribe, gøre vitterlig: at have antaget saa og hermed antage Skipper Anders Mathiasen Nørby, bosiddende paa Fanø under Riberhus Amt til at være Borger i Ribe, efter at han for os idag udi en siddende Ret paa Ribe Raadstue ej alene har aflagt den sædvanlige Borger Ed, men endog de Eder, som Forordningerne af 6. Jan. 1802 § 71 og 7. Maj 1803 paabyder, at Skipperne bør aflægge, thi bliver dette Borgerskabs Brev ham meddelt, dog med denne Indskrænkning, at saalænge han ej er bosiddende i Ribe og dér holder Dug og Disk, er han uberettiget til at drive Handel eller nogen anden borgerlig Haandtering, følgelig

berettiger dette Borgerbrev ham ej til videre, end for at ernære sig som Skipper, af Fragt og Søfart ligesom og for derved at kunne erholde Adgang til latinske Søpasser og Certifikater. — Iøvrigt haver han sig som en tro kongelig dansk Undersaat og Borger, pligtsmæssig at forholde, samt at iagttage de Pligter ham, som Skipper paaligger.

Datum Ribe Raadstue 13. Januar 1807.

Under Ribe Stads=Segl.

Dette Borgerbrev er betalt med 7 Rigsd. og 4 Mark.

Simonsen.

Hvornaar han har faaet sit Skib, Jagten „Fru Mette“, at føre, vides ikke — det er bygget i 1797 i Nordby af Lorenz Holst —, sikkert umiddelbart efter, at han har erhvervet sig Borgerbrev. Af et Certeparti af 28. November 1811 ses det, at han er befragtet af „Den kongelige Providerings Kommission“ til med sit ejende Skib at føre 350 Tdr. Rug fra Fanø til Bergen for en Fragt a 3 Rdl. Cour. og 72 Skill. plus 10 Skill. i Kaplak (ialt i vore Penge ca. 4280 Kr.) og har i Forskud paa Fragten faaet 900 Rdl. udbetalt af Providerings Kommissionens Repræsentant paa Fanø, Øens Kommandant under Krigen med England, Kaptajn Winckler.

Han vedbliver nu at sejle med Providerings=Korn til Freden i 1814 undertegnes og, som det synes, med Held, fraregnet et enkelt Uheld, der er vurderet til 2222 Rdl.

Efter Krigen kommer han i regelmæssig Fart mellem Altona og Kjøbenhavn med Stykgods, undertiden en Tur til Sverrig og Norge. Og den 26. April 1823 udklarerer han fra Kjøbenhavn, indehavende en Ladning bestaaende af 50 Tdr. Tran, 7 Foust. Rom, 18 Pakker Skrivepapir, 29 Sække Sagogryn, 78 Sække Gurrkemej, 5 Bnt. Lammeskind, 20 Kasser Bøger, 1 Kasse Naturalier og en Del brugte Møbler. Rejsen gaar godt til op mod Læsø. Her bordedes han den 9. Maj af en svensk Baad, hvori befandtes 4 Fiskere, der bad om Vand, som de ogsaa fik, derefter spurgte de, om de kunde tiltuske sig noget Brændevin mod Fisk, hvilket nægtedes dem.

Fiskerne gik derefter fra Borde, men kom lidt efter tilbage og bad om Ild, i hvilken Anledning de 3 gaar om Bord i Jagten med en Tørv, som de ønskede Ild i. Ikke saa snart var de kommet op paa Dækket, før hver tager en Pistol frem og først skyder Skipperen, der straks døde, derefter Styrmanden, der var en høj og kraftig Mand, og som ved Skudet kun saaredes. Han sætter sig nu til Modværge og kæmper med Røverne i et Kvarter, da han bliver overmandet og levende kastet i Havet; hans Navn var Math. Clausen og 32 Aar gammel, Søn af Claus Nielsen Regitz i Nordby. Derefter blev Drengen, Johannes Abrahamsen, 17 Aar gammel, skudt og tilligemed Kaptajnens Lig kastet i Havet. Drengen var ogsaa fra Fanø. Hele Besætningen var nu myrdet, og Røverne brød ned i Lasten, hvoraf de bemægtigede sig saa meget, som deres Baad kunde bære, endvidere Besætningens Klæder, Ure, Penge og andre Værdigensstande. Et Forslag fra Hovedmanden om at sætte Ild i Skibet blev dog ikke virkeliggjort. Roret paa „Fru Mette“ blev bundet, og Sejlene lod man staa, hvorefter Røverne forlod Jagten, men først henad Kl. 12 om Natten satte de Kursen efter Sverrigs Kyst og landede paa Kæringøen; her var dog ingen Lejlighed til at opløse de røvede Varer, heller ikke paa Rørø. Først om Morgenen den 11. Maj fik man noget af Godset oplagt ved Halsvig, medens nogle Tønder Rom og Tran nedsænkedes i Havet til senere Afhentning.

Men allerede den paafølgende Eftermiddag Kl. 6, efter at Udaaden var begaaet, strandede „Fru Mette“ paa Fotoøde. Den underlige Maade, hvorpaa dette skete, foranledigede de derboende til straks at gaa om Bord. Her fandt de alt paa Dækket i den største Uorden, Storlugen opbrækket og Lasten omkastet. Roret var surret fast, men intet Spor af Besætningen. Beboerne var straks klar over, at der var noget mystisk ved Situationen, og Sagen blev indberettet for Politiet, der øjeblikkelig tog sig af Sagen. Efter Skibets Papirer kunde det fastslaaes, hvilke Varer der manglede i Lasten, og Mistanken henleddes paa en Del dér i Egnen boende Smuglere, hos hvem der blev gjort Husundersøgelse og ogsaa fandtes en Del af Varerne, nøjagtig mærkede paa samme Maade, som Konossementerne angav, hvorefter de paagældende blev anholdt.

Af Forhørerne fremgik det, at Planen til Sørøveriet var und-

fanget af Enken efter Bogholder Fr. Haard, Johanna Haard, paa Vrangaa, og til dens Udførelse havde hun overtalt Tjenestekarl Anders Andersson, Rodebaadsmænd ved andet Bohus Compagni Johannes Andersson Flataas fra Nya Varfvæt, Fisker Christen Andersson fra Hallsvik paa Styrso og Tjenestekarl Carl Børjesson fra samme Sted. Johannes Andersson Flataas beken- der i første Forhør under Taarer og Anger, at han i Selskab med de øvrige Tiltalte efter afholdt Raadslagning og Anstiftelse af Johanna Haard Onsdag den 7. Maj har begivet sig til Søs for at overfalde et eller andet Skib og bemægtige sig dets Last, og da de fik en Jagt i Sigte, besluttede de at overmande denne, hvil- ket dog først skete, efter at de havde været om Bord to Gange, da de manglede Mod til Daadens Udførelse, gik derefter tredie Gang om Bord efter Opmuntring af Anders Andersson for at lægge Haand paa Værket, og Flataas tilstaaer, at han skød den ældste Mand, formodentlig Skipperen. Christen Andersson en Dreng, og Anders Andersson skød den største Mand, der ikke straks døde, men stod op mod Morderen, med hvem han kæm- pede et Kvarter, indtil de alle tre fik ham kastet over Bord, mens han endnu levede.

De andres Fremstilling af Sagen var omtrent i Overensstem- melse med Flataas Forklaring, dog vilde A. Andersson ikke ved- kende sig at have været med til at lægge Haand paa Søfolkene, og alle meddelte, at det var Enken Haard, der var Anstiftersken. Hun, der derefter blev anholdt, benægtede paa det bestemteste at kende noget til Sagen, endnu mindre at have haft sin Andel deri.

Der afholdtes nu adskillige Forhør i Sagen, men Anders An- dersson fastholder fremdeles ikke at have udført et eneste af Mordene, og med Enken Haard kommer man ikke længere, hun vil ikke vide at kende noget som helst til Sagen.

Den 15. September 1823 falder Dommen, der for de tidligere nævnte 4 Mandspersoners Vedkommende lyder paa at miste højre Haand, halshugges og stejles. Om Enken Haard udtales i Dommen, „at uagtet hendes haardnakkede Benægtelser, maa det anses med bindende Bevisgrunde og Omstændigheder, at hun med Raad og Daad har bidraget til Røveri-Forbrydelsens Begaaelse, samt at hun har erholdt en Part af det røvede Gods, men saasom efter Sagens Beskaffenhed ikke fulde Beviser er

forekomne mod hende, maa Sagen hende betræffende udsættes til Fremtiden, da det kan vordre aabenbaret."

Hun dømmes derimod for et under Sagen fremkommen Bevis for et af hende begaaet Tyveri af Sejl.

Dommen bliver for alles Vedkommende indanket for en højere Ret, men om Sagens videre Forløb har jeg ingen Oplysninger kunnet erholde. Der er dog ingen Grund til at tro, at de dømte har faaet nogen Formildelse af Dommen.

Det svenske Folk var ikke mindre end det danske dybt rystet over denne Begivenhed og udtalte sig offentlig med Afsky om Ugerningen og dennes Udøvere og bevidnede de dræbtes Efterladte al mulig Sympati og Deltagelse.

Fanø har maattet tage mod mangen Sorgens Budskab fra Havet, der haardt har ramt Hjemmene, hvor som Regel Fattigdommen straks holdt sit Indtog, naar Forsørgeren blev derude, men ingen Sinde har Sorgen været saa almindelig blandt Øens Beboere, som da Efterretningen om ovennævnte rædselsfulde Gerning naaede hjem.

Anders Mathiasen Nørby efterlod sig Enke, en Søn og en Datter i fattige Omstændigheder, og der var ved Faderens Død ikke de bedste Udsigter for disse Børn, og dog skulde de opnaa at blive de rigeste i Nordby, og Anders Mathiasen Nørby at blive Stamfader til en anset Slægt.

Sønnen Mathias, der er født 1813, kom ud at sejle straks ved Konfirmationen og arbejdede sig ved Flid og Sparsommelighed frem til, at han i 1839 kunde bygge sit eget Skib, Skonnerten „Jørgiane“ paa 43½ Kom. Læster. Det byggedes af Skibsbygmester Søren Sonnichsen, Sønderho, han havde ogsaa Værft i Nordby; med dette sejlede han til 1849, da han byggede Briggen „Anne Jørgiane“ paa 74 Kom. Læster, og endelig byggede han i 1877 i Sverrig 3 m. Skonnert „Brunhilde“ paa 394 Tons. Hans fulde Navn var Mathias Mathiasen Andersen. Desforuden var han Medejjer af og Reder for mange Skibe. I 1887 stiftede han et Legat paa 1.000 Kroner til trængende Enker i Nordby. Han døde 10. Juli 1896.

Anders M. Nørbys Datter blev gift med nu afdøde Kaptajn S. Brinch Hansen, der ligeledes arbejdede sig op til en velstaaende Mand. Han var Ejer og Fører af og Reder for mange

Skibe. Ogsaa han stiftede et Legat stort 2.000 Kr. til Fordel for Enker paa Fanø. Han døde 12. Marts 1900, 80 Aar gammel.

En Søn af S. Brinch Hansen var H. P. Hansen, der i mange Aar var Ejer af Sneumgaard.

Styrmanden paa Jagten „Mette“, Math. Clausen, efterlod sig 4 Børn, af hvilke kan nævnes Kaptajn Hans Math. Clausen, der var Fører og Hovedejer af Skonnert „Anna“, der forliste 1854, Galiassen „Concordia“ og Briggen „Conrad“, foruden at være Medejer af og Reder for flere Skibe. Han har ligeledes stiftet et Legat paa 1.000 Kr. og døde 17. December 1885, 63 Aar gammel, og har altsaa kun været et Aar gammel, da Faderen blev myrdet.

Hans Ægteskab var barnløst.

ET FRYGTELIGT SKIBSFORLIS I KATTEGATS IS 1855)*

Skibsfører Thomas Sonnichsen af Sønderho lod sig i Januar 1855 befragte med sin Galease „Anna Louise“, 30 Kom. Læster stor, med Korn til Dundee fra Korsør. Han afgik derfra den 27. Januar, og Skipperen og hans raske Mandskab, 3 unge Mænd, troede Rejsen at være godt begyndt, da de efter 2 Timers Sejlads kvitterede Lodsens Kl. 10 Fmd. Ved Aftenstid naaede de Refsnæs, hvor Farvandet var frit for Is. Paa Grund af Stille maatte de gaa til Ankers efter at være drevne ind efter Kalundborg Fjord. Den 28. om Morgenen kunde Rejsen fortsættes, men Kl. 12 var Søen saa svær, Ismasserne saa høje og Luften saa tyk, at de maatte gaa til Ankers i Gjerrild Bugt. Kl. 6 lettede de og krydsede ud efter, men Kl. 12 Aften fandtes alt stærkt tiliset, og den 29. om Morgenen var Bugsprødet og Godset i ét Stykke Is. Roret kunde kun drejes ubetydeligt. De gik nu for énrebent Storsejl, Mesan og Stagfok til Kl. 4, da Roret blev næsten ubevægeligt, og da de havde faaet Land i Sigte, efter Gisning Muldbjerg i Aalborg Bugten, holdt Besætningen Raad om, hvad der burde foretages med den Ismasse, som Skibet var blevet forvandlet til, og man besluttede at anstrenge sig for at halse op efter for om muligt at naa en Havn,

*) Efter Ribe Stifts-Tidende Nr. 33 1855.

inden alt blev til Is. Kl. 1 Middag passeredes Fornæs; Kl. 12 om Aftenen Sejerø; Kl. 4 den paafølgende Dags Morgen (30. Januar) passeredes Refsnæs, og man anstrengte sig til det yderste, da Haabet om at naa Kalundborg Fjord lovede Frelse; men en pludselig Snestorm tilintetgjorde i en Hast alt Arbejdet; Kl. 5 stod Skibet aldeles fast i Isen, som førte det ud efter, og den 31. Januar, 1., 2., 3. og 4. Februar førtes Skibet omkring i forskellige Retninger. Nødflaget, som altid vajede fra Toppen, syntes ikke nogen Tid at blive bemærket, før den sidstnævnte Dag, da Skibet blev liggende imellem Havknuden og Grenaa. En Lods med 12 Mand og en Baad saas da komme kørende og med megen Anstrengelse kom disse Mænd og Baaden tilborde. De var enstemmige af den Mening, at intet kunde paabegyndes med Nytte, da det netop vilde være farligt at bringe Skibet ind under Land, selv om dette kunde udføres; og efter at have anbefalet Besætningen at holde ud og haabe paa, at Isen vilde holde Strømmen og fri Skibet fra Grundene, arbejdede de sig tilbage. I 5 Døgn blev Isen og Skibet liggende omtrent paa samme Sted. Den 10. om Morgenen gik Vinden vestlig, og den sørgelige Sejlads begyndte igen. Den 11., 12., 13. og 14. førtes Skibet omkring i forskellige Retninger. Den 12. var dets Ødelæggelse paa en Stenmasse at forudse efter Mærkerne; men Strømmen vendte pludselig, og dette medførte et Skuespil for de ulykkelige Rejsende, som de ikke havde kunnet tænke sig. Taarnhøje Ismasser mødtes under et frygteligt Bulder en Skibsbredde fra Galeasen og truede med at ødelægge alt i Nærheden, men man slap med Skrækken indtil den 14. ds. Denne Dags Formiddag Kl. 10 laa Ismasserne stille, og Skibet befandt sig ud for Stevns hoved, efter Gisning i 3 Miles Afstand. I et Nu brækkede Isen fra Styrbordsside, men i næste Øjeblik tørnede den med saadan Magt imod Skibet, at dette sprang læk og straks viste 4 Fod Vand i Rummet og knust Ror. For at redde Skibsbaa den, som atter og atter var ført ud paa Isen og om Bord igen, maatte den største Hurtighed og Anstrengelse anvendes;



Baadfører Jens Andersen.

men Kulden og Nattevaagen samt Arbejdet med at fange, hugge og bryde med Baaden, saa snart en større Vaage viste sig, havde meget angrebet enhvers Kræfter. Med stor Møje blev Baaden dog ført ned og nogle Klæder og en Smule Proviant bragt ud paa Isen. Inden en halv Time efter hint ene Stød, forsvandt Skibet og Ladningen spørløst under Isen, hvorom vore Rejsende beretter, at den paa nogle Steder var for svag til at bære dem, paa andre Steder saa tyk, at de ikke med Aarerne kunde naa dens Gennemsnit. Da Mørket faldt paa, var Mandskabet kun avanceret et ringe Stykke. Om Morgenen den 15., Kl. 6, begyndte man atter at arbejde sig igennem Søen og Ismasserne, men en nødvendig Forandring af Kursen paa Grund af tiltagende Sammenstuvning af Ismasserne medførte, at denne Dags Arbejde gik tabt. Kl. 5 maatte man ty til Nattekwarteret i Baaden. Den 16. ved Dag gry begyndte man atter Anstrengelsen, men Kræfterne var faa, og man maatte grue for Natten. Den 17. om Morgenen besluttede man at vove den yderste Anstrengelse, da man intet mere havde at drikke, og enhvers Læber og Gane var hudløse af at suge paa Isstumperne; men Haabet om denne Dags Aften at naa til Land glippede. Baaden kunde Mandskabet nu ikke mere slæbe længere, men besluttede at forlade den næste Morgen og at føre en Smule Tøj med sig paa en Slæde, dannet af Aarerne. Den 18. i Dagbrækningen slæbte man sig frem Resten af Vejen og naaede Sødringsholm (tæt ved Udbyhøj), 4 Mil fra Randers, Kl. 10 Formiddag.

Gaardens Ejer viste største Deltagelse og Omhu. Skipperen, Styrmanden og Jungmanden følte ikke livsfarlige Følger af den udholdte Anstrengelse og Nød; men Letmatros Jens Andersen ligger nu her i Randers under Lægebehandling for Koldbrand i Fødderne, og det er nok endnu temmelig uvist, om han ikke kommer til at miste nogle af sine Tæer, uagtet praktiserende Læge Hr. Møller øjeblikkelig tog sig af ham med en Nidkærlighed og Udholdenhed, som han og hans Ulykkesfæller ikke nok som kunde paaskønne.

— — —

Letmatros Jens Andersens Tæer stod ikke til at redde; de blev alle amputeret, og han kunde af den Grund aldrig gaa i andet end en speciel Slags Træsko. Da han var kommen sig af sine Lidelser, blev han Baadfører i Sønderho; og om Vinteren var

han Spillemand og Træskomager. Han døde i Esbjerg 1915, 78 Aar, boende hos sin Søn, Toldvagtimester og Dannebrogsmænd Hans Andersen, hvis Søn er Læge Søren Andersen i Ølgod.

ERINDRINGER FRA SØEN I STORM OG STILLE.

Skibsfører Bertel Cl. Jensen fortsætter Fortællingen fra Side 56 om sine Oplevelser til Søs:

Da jeg i 1873 begyndte min Søfart med Fanø-Skibene, fandtes der baade i Sønderho og Nordby et betydeligt Antal Galia-ser og Skonnerter, som sejlede i Nord- og Østersøfart. Disse byggedes efterhaanden større paa Øens Værfter, og de gik da til Middelhavet om Efteraaret med Klipfisk fra Norge og Island og indtog i Middelhavslandene Sydfrugter særligt til Østersøen. Mange af Fanøskibene var udmærkede Sejlere, rene Hurtigfarere, der paa deres Fart gennem Nordsøen var let kendelige paa deres smukke hvide Sejl fremfor de smaa Nordsøfarere, hvis Sejl var sværtede af Kulrøg fra de engelske Dokker. Der var af Ladningernes Modtagere udsat Præmier til Førerne, der kom hurtigt frem med den let fordærlige Sydfrugt, og en ekstra stor Præmie til den, som kom først. Af saadanne Præmier er mange erhvervet af Fanø Skippere.

Tidligt vaktet min Længsel efter at komme ud paa Langfart, men der gik mange Aar, inden det skete, men saa en Dag rømte jeg fra et dansk Skib i England og kom i Langfart med engelske Skibe i over 5 Aar. Op i Østersøen kom jeg først 30 Aar senere. Med de engelske Skibe kom jeg viden omkring, og i den Tid tjente jeg Penge til min Eksamen. Da jeg i 1884 blev afmønstret i London, havde jeg samlet mig 1400 Kr. og tog saa til Nordby, hvor jeg tog min Styrmands Eksamen og Eksamen i Maskinlære, det var i 1885, kom derefter til Orlogs paa Togt i Middelhavet med Fregatten „Fyn“; siden sejlede jeg med Fanø-Skibe, i 1888 blev jeg gift og bosiddende i Nordby; her boede jeg i 30 Aar.

Stolt af Fanø, dets Folk og deres Skikke kunde man være; der var Udvikling og Fremgang paa Fanø. Selv om Skibene endnu var smaa i Forhold til andre Nationers, saa kunde man dog i Begyndelsen af 80erne træffe de smaa Fanø-Skonnerterbriger i Indien, Kina, Avstralien, New Zealand og op langs Vestkysten til Californien. Naar man saa det danske Flag i Hav-

nene derude, tvivlede man aldrig om, at dér laa mindst ét Fanø-Skib.

Siden, da Skibene blev større (Barkskibe) og de kom ud i Langfart, drev Kaptajnerne ofte en lille Handel. Skulde Skibet ud rundt Kap Horn, op til Central Amerika, saa kunde der godt blive en god ekstra Fortjeneste ved at handle; det var nærmest Beklædningsager, man solgte til de Indfødte. Det var engang, mens jeg var Styrmand, at vi skulde anløbe flere Steder, nogle Pladser laa vi til Ankers paa aaben Kyst og kunde ingen Forbindelse faa med nogen fra Land, men andre Steder, hvor Folk kunde komme om Bord, kunde der sælges meget, thi man undgik da at betale Told; selv Toldembedsmændene kom for at købe.

I Equador, hvor vi lastede, havde vi hele Tiden to Toldere om Bord, de fik af Kaptajnen i Kommission at sælge nogle Værer, og naar Tolderne kunde gøre det, maatte det vel være om trent lovligt, ræsonnerede Kaptajnen. Brugte de fleste Kaptajner at handle, saa var der ogsaa nogle, som forsøgte at forøge Indtægterne ved Smugleri; det var ganske vist forbunden med en betydelig Risiko, men gik det godt, var det en 100 pCt. Forretning. Engang, da jeg var Styrmand, havde min Kaptajn købt for 1000 Mark Patroner i Hamburg; dem haabede han at sælge i Venezuela. I de smaa mellemamerikanske Republiker var der ofte Revolution og stor Efterspørgsel efter Ammunition. Vi var dog nær kommet galt af Sted; der havde nemlig været en Spion i Hamburg, som havde meddelt til Venezuela at passe paa os, naar vi kom til Maracaibo. Der laa saa en Kaptajn Thomsen fra Sønderho, han havde hørt noget om, at Tolderne ventede os, og han kom ud i en Baad og advarede os. Saa blev Patronerne af Kaptajnen og mig ved Nattetid stukket ind mellem Garnering og Tømmeret, hvorfra de faldt ned i Skibets Bund i Vandet, som dér stod. Der kom saa Militær med Geværer og Bajonet ud at holde Vagt over os Dag og Nat, men den meget grundige Undersøgelse af Skibet bragte ikke Tolderne Patroner. Da vi siden kom til Evropa, og Mandskabet var afmønstreret, maatte vi en Nat ned i Lasten at tage et Par Sandbord op for at faa samlet Patronerne op. Vi var under hele Rejsen gaaet i en stadig Angst for, at Patronerne skulde komme til Pumperne og Mandskabet opdage noget. Vi samlede nu flere Spande af Patroner op og dumpede dem over Bord; der var altsaa gaaet 1000 Mark i Væ-

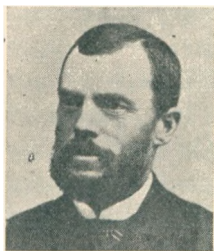
sken foruden den Ængstelse, som det havde forvoldt Kaptajnen. Jeg tror ikke, han senere forsøgte sig med Smugleri. — — —

Jeg var engang Styrmand med det store Fuldskip „Gladstone“ af Nordby. Vi var lastet med Salpeter fra Iquikui til Landskrona, og vi var nu i Kattegat i Nærheden af Kullen. Vinden var skral, vi kunde knap lægge vor Kurs mod Sundet, og det blæste kun lidt. Saa kom der en af F. D. S.'s Skibe nord fra og passerede os helt tæt ved; man var nysgerrig efter at se et saadant Skib. Vore Flag viste selvfølgelig, at det var et Fanø Skib. Idet Damperen løb os forbi, raabte vor Kaptajn: vær saa venlig at meddele ved Helsingør, at vi ønsker en Slæbedamper. Vi havde al Grund til det, thi „Gladstone“ egnede sig ikke for snævre Farvand, naar der skulde krydses, Skibet var 305 Fod langt og vilde ikke stavgende, og vi kunde, som Vinden da var, ikke gaa Sundet ind. Damperen strøg os forbi med god Fart, og der blev lovet, at en Slæbebaad nok skulde blive bestilt, men snart begyndte Vinden at friske, vi faldt i Læ Braserne for om muligt at kunne ligge Vinden lidt nærmere, og med spilende Sejl løb vi nu en Fart, saa vi snart indhentede Damperen, som var løben os forbi, men vi sejlede ham langt agter ud, jo, „Gladstone“ var en ypperlig Sejler, et stolt Skib under dansk Flag. Det var ogsaa en Begejstringsstund saaledes under skarp Bidevind at løbe forbi et Dampskib, og det var Begejstringsstunder i Havn, naar Folk kom om Bord og beundrede dette store, prægtige Skib.

Det skete jo gennem de mange Aar paa Søen, at man kom ud for haarde Tørn engang imellem. Et enkelt Tilfælde vil jeg her skrive om.

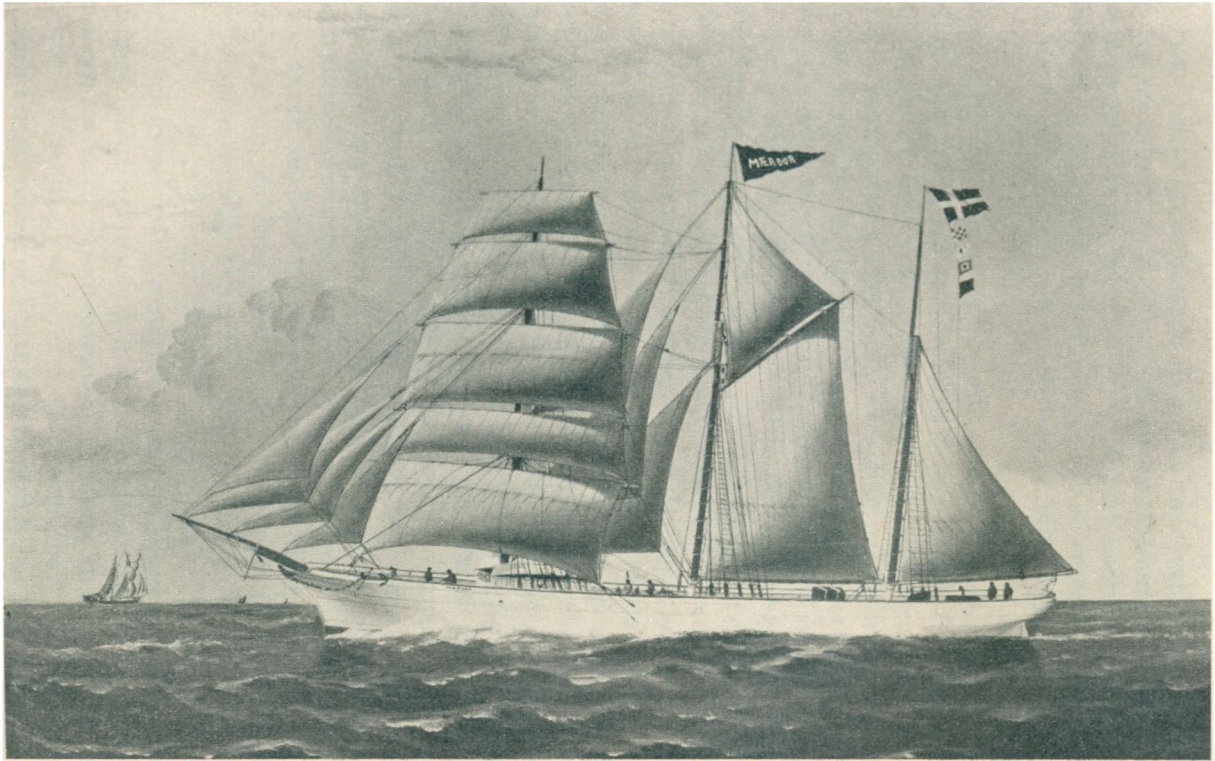
Det var en af de første Dage i Januar 1895, da jeg var Styrmand om Bord i „Mærdor“, Kaptajn P. Brinck af Nordby. Vi var naaet op under Irland for hjemgaaende fra Brasilien til Queenstown for Ordre, Vejret var uroligt og stormende med stærkt faldende Barometer, og vi, Kaptajnen og jeg, havde en Følelse af, at noget slemt var i Vente, ja, vi følte ligesom vi selv var et Barometer; mon vi skulde være saa heldige at naa Queenstown, før det blev for slemt.

Snart efter blæste det op til Storm med Paalandsvind og Sne; vi var vel en lille dansk Mil fra Kysten, da Natten faldt paa. Vi havde set et Fyr og saa det af og til, naar Sneen ikke faldt saa tæt. Næste Fyr, som vi skulde faa at se, skulde være Queens-



Kaptajn P. Brinck.

town. Kunde vi nu bare faa Ende paa den lange slemme Nat. Vi førte Stormsejl, thi det blæste haardt, og vi turde ikke bjærge flere Sejl, da vi maatte sejle haardt for at klare Kysten. Havet var meget oprørt, og det var, som om Søen væltede op fra Havbunden og skyllede hele Tiden over Skibet og gennem blødte os alle, trods vort Olietøj. Skibet krængede meget under Stormens Pres, og derfor kunde vi ikke holde Lampen ved Kompasset brændende, fordi Søens Vandmasser stadigt overskyllede os. 2den Styrmand maatte staa ved Siden af Kompasset hele Natten og skærme Lyset med en Sydvest; alle Mand var iøvrigt paa Dækket hele Natten. Det var vel omkring Midnat, at vi fik et Fyr i Sigte, og det skulde jo være Queenstown. Bare vi nu kunde holde den gaaende til Dag. I Nattens Løb saa vi ofte en Lanterne fra et medgaaende Skib, men noget nærmere Land, og vi holdt hele Tiden ens Fart. Ak, vilde Dagen dog aldrig gry! Vi var nu meget forkomne og havde intet faaet at varme os paa hele Natten. Der kunde ikke være Tale om at faa Ild paa Kabysen, og ikke turde vi forlade Dækket; omsider brød dog Dagen frem; men vi spejdede forgæves efter Lods-kutteren. Skulde da Vejret virkelig være saa slem, at selv de sødygtige Lods-kuttere var søgt i Havn. Vi var nu, saa vidt vi kunde se, tværs af Indløbet til Havnen. Vi bar af for Vinden og styrede ind efter, saa kom Lods-en nok, mente vi, men ellers klarede vi os nok foruden. Imidlertid styrede vi mod Land, men opdagede, at hvad der først tog sig ud som en bred Indsejling, viste sig som en Række lave Klipper eller Skær, hvor Søen brød voldsomt. Hvad var dog dette? Kaptajnen havde aldrig været i Queenstown og vidste ikke, hvorledes det dér saa ud; men jeg havde været dér og kendte Stedet og siger da: Dette er ikke Queenstown. Men hvad er det saa, spurgte han. Ja, svarede jeg, det ved jeg ikke, men Queenstown er det ikke. Hvad skal vi dog nu gøre, sagde Brinck, hvortil jeg svarede, at der vist ikke var andet for os at gøre end holde paa, der synes at være et smalt Sted i Brændingen, hvor igennem vi maaske kan slippe ind; at halse rundt nu vil være den visse Undergang, vi kan ikke klare Kysten, dertil er vi for nær under Land. Saa holdt vi paa mod det smalle Sted i Brændingen; saa sprang jeg op i Mesanvantet om Bagbord og Kaptajnen



3 m. Skonnert „Mærdor“, ført af Kaptajn P. J. Brinck.

ligesaa om Styrbord for at have et bedre Overblik og dirigere Styringen. Der var lige Plads nok blandt de kullede Skær til at komme imellem, og vi slap godt fra det ved Guds underlige Styrelse; thi vi red ligefrem ind paa Toppen af en mægtig Bølge. Vi var nu kommen ind i en større Bugt eller Vig; dér laa Redningsbaaden bemanded og ventede vor Undergang paa Klipperne; thi aldrig, fortalte man os, var noget Fartøj sluppet ind dér, end ikke et Fiskefartøj. Dér, hvor vi var kommet igennem var tørt ved Lavvande.

En Mand fra Redningsbaaden sprang om Bord til os og ordrede straks Ankerne klar i en Hast, og snart laa vi frelste og duvede for begge Ankere. Vi spurgte da, hvor er vi? Bale of Cotton, svarede man, ca. 6 danske Mil forbi Queenstown. Vi var altsaa sejlet forbi uden at have set Fyret. Der viste sig ellers at være Plads nok at komme ind i Bugten, hvor vi laa, uden at hoppe over Skærene, men det havde vi ikke kunnet se ude fra Søen. Kaptajnen gik efter et Par Timers Hvile i Land med Redningsbaaden for at meddele telegrafisk til Queenstown vor Ankomst her. Ved Landingen stod mange Fiskerkvinder samlet og lykønskede ham og sagde: De maa være en meget heldig Mand, Kaptajn, saaledes at kunne slippe igennem Brændingen.

Men nu om vor medgaaende Bark fra Natten. Den havde været ude for samme Fejltagelse som os, han halsede rundt, da vi begyndte at styre mod Land, men Skæbnen indhentede ham snart, han var Kysten for nær, og Storm og Sø satte ham nærmere og nærmere mod Land, og et Par Timer efter, at vi ankrede op og laa frelste, løb Barken imod de stejle Klipper, hvor den i Løbet af faa Minutter splintredes. Da Skibet var løbet imod Klippen, løb 17 Mand forud paa Skibet, men ingen kunde komme op ad den stejle og høje Skrænt, 2 Mand af Besætningen forblev agter og var entret op i Vantet; saa lige paa en Gang brød Skibet midt over, og Agterskibet blev kastet op over Forskibet. De 17 Mand, som var søgt til Forskibet, omkom alle, druknede eller sloges ihjel mod Klippen, de to Mand fra Agterskibet blev bjerget, halet op ved et Reb af Folk paa Klippens Top. Skibet var en Jernbark, hjemmehørende i Belfast og lastet med Hvede fra Californien.

Vi havde vel nok Grund til at takke Gud for vor Frelse.

— — —

Det var i Aaret 1882, at jeg i Fremantle, Vest-Australien,

mønstrede i Bark „Qubana“ af London at gaa til Kina med en Ladning Sandeltræ. Det var med megen Betænkelighed, at jeg gik dér om Bord, eftersom „Qubana“ havde et ilde Rygte, især som en slem Sultekasse, men Skibet var det eneste paa Stedet, thi det var i Storms og Regnperioden, altsaa, om ikke jeg vilde fortære min Afregning fra mit sidste Skib, maatte jeg tage til Takke med det, som var forhaanden. Da Tiden kom og vi havde faaet vor Last og skulde sejle ventede Mandskabet, at der i Lighed med andre Skibe skulde komme fersk Vand og nogen Proviant om Bord, men vi fik intet, kun en Tønde Rom, en Vare som Kaptajnen og i Særdeleshed Kaptajnens Hustru viste sig at være meget hengiven til, og før vi tabte Avstraliens Kyst af Sigte, var Kaptajnen og Konen aldeles fulde. Det kunde for saa vidt være os ligegyldigt, thi Vejret var godt og varede ved i mange Dage. Før jeg gaar videre, maa jeg fortælle lidt om vort lille Samfund. Kaptajnen var en ældre Mand, antagelig 50 Aar, en ret godmodig Mand, Konen en stor og svær Kvinde i omtrent samme Alder, rød og oppustet uden Spor af kvindeligt Væsen og en stor Foragter af simple Søfolk, hvilket vi fik at mærke. Kaptajnen var som før nævnt en godmodig Mand, men forfalden til Drik og kun lidt eller intet værd som Sømand, dog havde vi Agtelse for, hvad han før i Tiden havde været. Det var os bekendt, at han engang havde været en af Englands dygtigste Skibsførere og sejlet Rekord-Rejser med Theklippere, alene derfor respekterede vi ham. Mandskabet var blandet, og nogle af dem alt andet end gode. Om Bord i Skibet var nogle Husdyr, nemlig en stor Gris, en Kat og en Hund, som tilhørte Konen, og ca. 20 Høns, ogsaa Konens. Jeg har nævnt de Dyr, fordi jeg vil komme tilbage til dem senere.

Vi havde vel sejlet en halv Snes Dage med den dejligste Pasatvind, da vi fik Øen Timor i Sigte, en af de hollandske Øer (Molukkerne); mellem de Øer skulde vi sejle for at komme ud i Kina Søen. I Timorstrædet døde Vinden bort fra os, og Havet blev blankt som et Spejl. I mange Dage laa vi og drev med Strømmen i Strædet til en Nat, da der kom lidt Vind, som førte os nogle Mile frem ud gennem Strædet, men derpaa atter Stille. Solen stod ret over Hovederne og gennembagte os, vi led meget under den brændende Sol, vore Dyr, især Hønsene, gik ude omkring paa Dækket for, at de ikke skulde dø af Varme, Grisen, alle Søfolkenes Ven, kom og plukkede os

i Benklæderne, saa vidste vi, hvad den vilde, saa lagde den sig udstrakt paa Dækket, mens vi halede Vand op fra Søen og overøste den, alt imens den vendte snart den ene og snart den anden Side til og gryntede af Velvære. Dagen svandt, og Ugerne, ja en Maaned og en til, men samme Stille og Varme, vi var nær ved at fortvivle, og saa den elendige Føde, vi fik, lidt af alt havde vi, men det slap efterhaanden op, saa vi tilsidst kun havde nogle fordærvede Beskøjter.

En Nat trak en Tordenbyge op, og vi gjorde klar til at samle Regnvand, saa sagde jeg til Styrmanden, skal jeg ikke tage en Kost og skrubbe Dækket rent. Det var Halvdækket, hvorfra vi vilde samle Vandet, for dér gik Hønsene jo hele Dagen frit omkring. Behøves ikke, sagde Styrmanden, Vandet er til Vaskevand og til Dyrene, vi skal ikke drikke det. Saa samlede vi Vand fra Halvdækket fuld af Hønsenes Ekskrementer og andre Uhumskheder og fyldte det i en Tank paa Dækket. Meget blev det ikke; thi snart holdt Bygen op. Vaskevand blev der ikke noget af; Vandet, vi havde samlet, blev alligevel fyldt i en Tank under Dækket. Tiden sled sig slæbende frem, vi var nu begyndt paa 3. Maaned under de samme fortvivlede Forhold; vi sulter og tørster og kan ikke faa Vand at drikke, Kød eller Flæsk er sluppet op, og Grisen skal slagtes trods det varme Vejr, men vi har intet at give Dyret at æde. Styrmanden maatte slagte den; ingen anden vilde, thi Grisen var vor Ven; naa, selv om den var vor Ven, saa haabede vi at smage et Stykke af dens lækre Krop, men saaledes blev det ikke; thi endnu mens Kroppen var varm, blev den syet ind i Sejldug, for at ingen simpel Sømand i Nattens Løb skulde bjerge sig et Stykke. Men om Natten havde En med en sort Malerpensel skrevet: „For Kahytsbrug, simple Søfolk intet tilladt.“ Ja, hvem havde nu skrevet det, naturligvis ingen! Saa blev Sejldugen fjernet. Men ak og ve! Natten havde været varm og Grinsen i sig selv varm, hele Kroppen var da grøn. Saa skulde den saltes, men atter ak og ve! Vi havde ingen Salt, kun nogle faa Pund med lidt Salt, lige i en tom Kødtønde; det blev saa anvendt, men hvad foreslog det til en Krop paa ca. 16 Lispund (128 Kilo). Efter to Dages Forløb var der en Stank, som var ved at forpeste Skibet; da blev alt Flæsket kastet over Bord, og uden at nogen af Mandskabet havde smagt en Mundfuld deraf, endskønt vi trængte saa haardt dertil. Megen Bitterhed var ved at gro i os, især

mod Konen, som vi beskyldte for alt ondt. 3 Maaneder var gaet i denne forfærdelige Stille og Varme uden at komme frem mellem de Øer, som vi ofte var ret nær, dejlige frodige Øer, dækket af Skove og Palmer. Ingen Fugl kom flyvende for at live lidt op i vort Øde, ingen Fisk saa vi eller kunde fange, kun utallige Søslanger laa rullet sammen paa det spejlblanke Vand.

Endelig var vi da kommen saa vidt, at vi passerede den nordligste af Øerne, og da begyndte en Dønning at komme imod os fra Kina Søen, og en forfriskende Vind fra N. Ø. kom imod os, og eftersom Vinden øgedes, og Søen rejste sig, samledes Mandskabet forude for at lade den friske Vind gennemblæse os; vi rev vore Skjorter op og blottede vore Bryster for at tage imod de første Sprøjt af Søerne, som vaskede ind over Boven, og vi omfavnede hinanden af Glæde. Det havde været en dræbende Tid for os, over 3 Maaneder for at komme de ca. 10 Breddegrader frem. Det viste sig dog snart, at vor overstrømmende Glæde kom noget for tidligt til Udbrud. Vi havde endnu en lang Vej til Shanghai, og Nordøst Monsunen blæste en stormende Kuling imod os hver Dag. Skibet, som var et Jernskib, var under alt det stille og varme Vejr blevet saa begroet af Koral og Søgræs, at det næsten ikke kunde styre eller sejle. Rejsen maatte under de Forhold blive lang og besværlig; efterhaanden som vi arbejdede os Nord efter, blev det koldt; thi den stormende Kuling kom blæsende ned langs Kina Kysten oppe fra Berringstrædet, og vi døjede meget af Kulde. Vi havde ikke Klæder paa for koldt Vejr, vi, som lige før var bleven saa gennembagte af Solen, og desuden var vi sultne og underernærede, thi allerede før vi kom ud i Kina Søen, var alt sluppet op, tilbage var kun lidt The og Beskøjter, som allerede var halvfortæret af Orme og Biller. Mel, Gryn, Ærter, Kød, Flæsk og Sukker var alt sluppet op og Tobak ligeledes, men jeg maa sige til Sømændenes Ros, at ingen søgte at gemme noget for sig selv, men delte gerne med Kammeraterne saa længe, der var noget at dele af; siden røg man Kaffegrums, til ogsaa den slap op; saa tog man sin Tilflugt til optrevlet Tovværk og de faa udtrukne Theblade, som blev tilovers og tørrede. Humøret kom efterhaanden ned paa Frysepunktet; Julen nærmede sig, mon da ikke Mrs. Howard skulde forbarme sig over os stakkels forkomne Søfolk ved den forreste Mast og give os en Høne til Jul, tænkte vi.

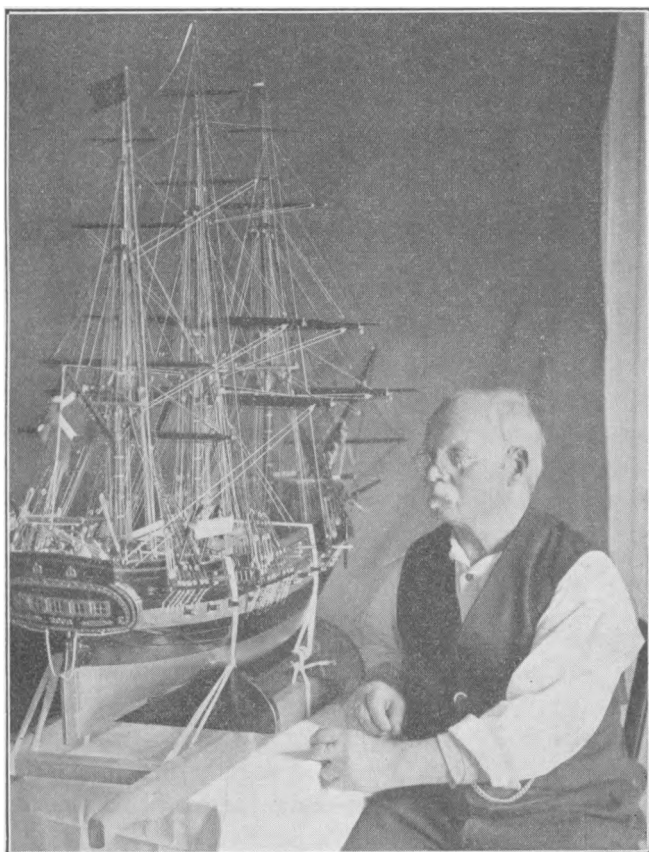
Julen kom med Storm og Kulde, og Humøret stod paa Nul. Nogen Høne vankede der ikke; vor Juleaftens Mad bestod af et Stykke fordærvet Biskuit med en Kop tynd The til uden Sukker. Jeg ser Scenen tydelig for mig, trods de mange Aar som svandt, Mandskabet siddende i en kold Lukaf, gennemvædet af Søvand og siddende i Olieklæder. Ingen talte; vi gloede bare paa hinanden med onde Øjne gennem Halvmørket. Belysningen bestod i en gammel osende Tranlampe eller rettere raaddent Fedt fra Kokkens Fedttønde.

Derefter begyndte det at svinde i Fru Howards Høns; en Nat var et Par Stykker forsvunden og den følgende Nat atter et Par. Hvorledes kunde det gaa til; Høns huset stod paa Halvdækket, og dér gik Styrmanden frem og tilbage paa Vagten, men han havde intet hørt eller set (?). Saa maatte Fruen have de Høns, som var tilbage, ned i Kahytten. Stemningen var paa Bristepunktet, og en stormfuld og mørk Nat, vi skulde halse rundt, rottede nogle engelske Matroser sig sammen og vilde kaste Kaptajnen over Bord. Resultatet blev, at hvis Udsigterne ikke inden 3 Dage havde bedret sig, da vilde vi bære af for Vinden og anløbe Hongkong; thi vi hverken kunde eller vilde finde os i vore usle Kaar længere; det gik Kaptajnen med til.

Paa 3. Dag var Vejret moderat, og vi fik en Damper i Sigte; den krydsede vor Bøve vel en $\frac{3}{4}$ Mil borte; op gik da vore Signalflag, at vi var i Nød. Man havde straks set vore Flag, og Damperen ændrede Kurs og kom os saa nær, at vi kunde raabe til hinanden. Fra Damperen, som var Russer paa Rejse fra Nagasaki til Shanghai, blev der spurgt: hvad er der i Vejen med Eder? Svaret lød: vi mangler Proviant; vi mangler alt, kan De give os noget? Svaret var et ja, send en Baad, men lad det ske hurtigt, thi jeg har Hast. Mens dette foregik, havde jeg Tørn ved Roret, knapt var Ordet lydt: send en Baad, før Mandskabet for til en Baad, som stod paa Agterlugen og kappede Surringerne. Man ventede ikke efter Ordre fra Styrmand eller Kaptajn. Med ét alle Mandes Tag løftedes Baaden fra sin Plads op over Rælingen og kastedes uden Bords, 4 Mand med 2. Styrmand sprang ned og roede over til den rare Damper. Jeg saa fra min Post ved Roret, der blev Røre om Bord, og adskillige Sager blev langet ud, ned i Baaden, jeg stod og saa paa det med største Opmærksomhed og tænkte, hvad mon de faar. Snart vendte Baaden tilbage; der var en Sæk Kartoffler, der var Suk-

ker og ligesaa mange Hvedebrød, som en Mand kunde bære i Armene, og der var en Tønde saltet Kød, som knapt var kommet paa Dækket, før et Par Haandspager stødte Tøndens Ende ind, og en Mand for til Kabysen med et stort Stykke. Man spurgte ikke om Lov, man faldt over Sagerne som Rovdyr.

Saa kom en af Kammeraterne hen til Roret, og med straalende Øjne sagde han: Se her, Bert, hvad vi har faaet, og han rakte mig en Plade Tobak. Jeg havde ikke følt den store Savn af Tobak, da jeg dengang ikke brugte det; men nu syntes jeg at glædes med de andre, ogsaa over Tobakken og tog mig en ordentlig Skraa. Dette skulde jeg dog ikke have gjort; thi stod man ikke der ved Roret og glædede sig over Festmaaltidet, man skulde have, naar Afløsning ved Roret kom, men



*Kaptajn
B. Cl. Jensen
ved sit kære
Tidsfordriv,
Bygning af
Skibsmodeller
til
Ophængning
i Kirker.*

den Skraa forvoldte, at jeg blev saa syg, at jeg intet kunde spise af de gode Sager.

Imidlertid var Damperen ankommen til Shanghaj og meldte, at der laa et engelsk Skib ude i Søen, og Folkene var ved at omkomme af Hunger, saa sendte Myndighederne en Slæbedamper ud for at finde os og slæbe Skibet i Havn. Hvor herligt da Ankeret faldt! Det var ellers noget paafaldende, at der straks blev sendt Bud efter en Vandbaad til at bringe os fersk Vand, hvilket Jag! Jo, Sagen var den, at Tanken var tom, og en Dag eller to mere i Søen og vi vilde ikke have haft en Draabe Vand. Naa saaledes, forstod vi. Vi havde altsaa i længere Tid holdt Livet ved det Vand, vi samlede fra Dækket fuldt af Hønsenes Ekskrementer, føj for den lede! Naa, vi havde jo ingen Skade taget deraf og saa blæse være med det; nu var vi ved Land, og vi skulde nok for vore egne Penge købe os noget at spise. Rejsen paa 4½ Maaned med alle Genvordigheder var glemt, ogsaa Storm og Stille. — — —

Under min sidste Rejse til Søs, en Rejse til Argentina, døde min Hustru. Saa følte jeg mig ensom og flyttede fra Fanø efter at have boet dér i 30 Aar.

Her i Ribe har jeg været i 13 Aar, og i 8 Aar havde jeg en lille Lejlighed og klarede mig uden Hjælp, men ønskede nogen Beskæftigelse og Fortjeneste, som jeg dog ikke kunde faa. Jeg var jo ved at blive gammel og kunde ikke længere være med til haardt Arbejde. Saa lavede jeg et lidet Skib, et Fuldskib „Dagmar“, som blev bortloppet til Jul og bragte mig 100 Kroner; næste Aar et lignende Skib „Karen“, ogsaa bortloppet og bragte atter 100 Kroner. Saa begyndte det at gaa bedre for mig; jeg fik en gammel Fregat fra Søllerød Kirke sendt til mit Hjem for at give den en Hovedreparation. Alt uden lige Skroget maatte fornyes; thi Skibet var over 100 Aar. Arbejdet lykkedes godt for mig, og Præsten dér udbetalte mig 300 Kroner. Fregattens Navn var „Avgust“; dernæst et Fuldskib til en Privatmand i Fredericia, Navnet „Grethe“; 3. m. Skonnert „Ragnhild“ for fulde Sejl til „Bethel“, Kjøbenhavn; Fuldskib „Madsbøls Minde“ til Sønderhaa Kirke i Thy; Fuldskib „Darling“ med indlagt elektrisk Lys til Privatmand, Kjøbenhavn; Fuldskib „Fremad“ til Direktør A. Jensen, Fredericia; Fuldskib „Asgerd“, fører Mærsejl, Bramsejl, Klyver og Mesan til Kirkesalen i Dansk Sømandshjem, Gent; Fuldskib „Tercera“ af Fanø til Bankboghøls

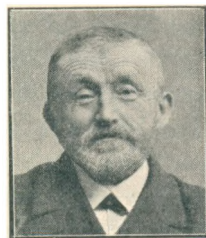
der Vilandt, her; Fregat „Rota“ til Sct. Catarina Kirke, her; Fregat „Katrine“ til Gjellerup Kirke pr. Herning; Brig „Rømø“ af Rømø til Konsul og Plantageejer List, Jamaika; Fuldskip „Haabet“ til Lønstrup Kirke i Vendsyssel; 4 m. Bark „Archibald Russel“ til Skibsreder Lauritzen, Kjøbenhavn; Fuldskip „Margrete“ til Møgeltønder under Arbejde. Ialt 16 Skibe.

*SØNDERHO SKONNERTEN „SOPHIE“
SØRGELIGE FORLIS PAA JYLLANDS VESTKYST 1880.*

Skibets Styrmand, Søren Brinch Fischers Beretning derom:

I November Maaned 1880 afgang Skonnerten „Sophie“ fra Pillau bestemt for Sunderland med en Ladning Træ. Skibet førtes af Kaptajn J. S. Kromann af Sønderho. Allerede paa Rejsen i Østersøen og Kattegatet mødte Skibet stormfuldt Vejr. Efter at være kommen Skagen ud fik vi atter haardt Vejr i Nordøen. Den 10. December var en særlig haard og stormfuld Dag, paa hvilken Skibet laa for klodsrebede Sejl. Kaptajnen og 2 af Besætningen havde Eftermiddagsvagten. Jeg og Kaptajnens 15aarige Søn, Søren, afløste og overtog 1. Vagt om Aftenen. Omkring Kl. 11 tog Skibet en svær Braadsø over, der fyldte Storsejlet og slog Skibet over Stag. Da der var Plads nok for Skibet at drive paa, lod jeg Skibet ligge paa denne Halse og meddelte Kaptajnen ved Vagtskifte Kl. 12, hvad der var sket; og da Skibet befandt sig i rum Sø, mente Kaptajnen godt, det kunde blive liggende paa samme Halse indtil næste Vagtskifte. Kaptajnen og de 2 andre Mænd overtog nu Hundevagten, hvorefter jeg bad Kaptajnens Søn gaa med mig ned i Kahytten paa vor Frivagt i Stedet for at gaa til Køjs forude i Lukafet, grundet paa det daarlige Vejr, hvilket ogsaa blev min og Drengens Redning.

Efter at have drukket Kaffe i Kahytten lagde jeg og Kaptajnens Søn os paa Sofaen med Tøjet paa for hurtigt at kunne være ved Haanden, hvis Frivagten blev kaldt op. Vi var netop ved at slumre, da vi vaagnede ved, at der vendtes op og ned paa alt; Lampen var slukket, og Vandet begyndte straks at vælte ind til os, og vi befandt os nu rodende rundt i Vandet i Mulm og Mørke. Vi var

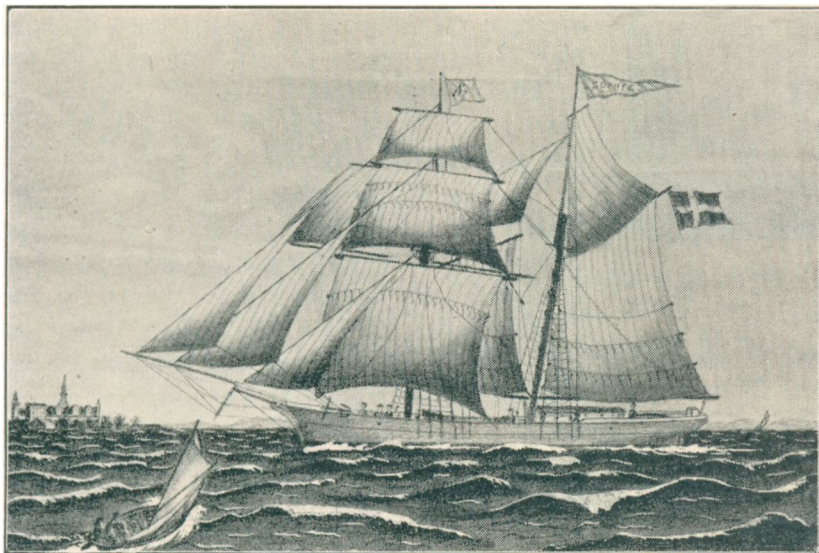


*Styrmand
S. Brinch Fischer.*



*Skibsdrengen,
senere Bankdirektør
Søren Kromann.*

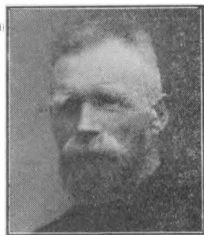
straks klar over, at Skibet var kuldsejlet; jeg kaldte stadigt paa Drengen, som jeg hørte græde, og famlende sig rundt i Mørket søgte han paa bedste Maade at orientere sig. I Smaaskibene var der gerne en Lem, under Kahytbordet, den førte ned til Kælderen i Agterskibet, og ved at Skibet nu havde Bunden i Vejret, var Lemmen falden af og flød rundt i Vandet sammen med andet Inventar i Kahytten; gennem dette Hul i Dørken, som jeg, stadigt famlende om mig, fandt, kravlede jeg saa op i Kælderen og fik ogsaa Drengen halet op til mig, hvorefter vi begge bad en Bøn til Gud om at frelse os. Drengen kaldte ofte paa sin Far, som jo nu maatte formodes at være druknet. Men Vandet naaede os ogsaa snart dér; da jeg kom i Tanker om, at der i Agterskottet mellem Lasten og Kælderen var en Lem, og stadig famlende mig frem, fandt jeg ogsaa, hvor den sad og fik den omsider reven ud fra Skottet. Min Tanke, at Lasten maaske var sunket noget bort fra Kølen ved, at Skibet laa med Bunden i Vejret, slog til Dels til; dog var der ikke mere Plads, efter at jeg have faaet Drengen skubbet ind i Hullet, end at jeg netop selv kunde komme derind med Overkroppen og maatte saaledes ligge paa Brystet med Benene i Vandet. Sove kunde vi ikke i denne Tilstand, særlig da Tørsten snart begyndte at plage os. Jeg kom da i Tanker om, at vi havde haft et Sirupsanker i Kælderen, og at det maaske laa og flød paa Vandet blandt andet Inventar. Jeg lod mig nu med Anstrengelse af mine sidste Kræfter glide ud i Vandet, kun holdende mig fast i Hullet i Skottet med den ene Haand, omsider mente jeg med det ene Ben at støde mod noget i Vandet, som jeg troede kunde været det attraaede Sirupsanker, hvilket ogsaa viste sig at være rigtigt. Jeg fik det omsider med Benene og den ene Haand skubbet om foran mig, saa at jeg med Drengens Hjælp kunde faa det op i Hullet under Skibsbunden, dog blev der derved endnu mindre Plads til mig selv, hvorfor jeg stadigt maatte ligge med Benene i Vandet. Under stort Besvær i Gravens Mørke fik jeg nu omsider med min Lommekniv skaaret Spundsen ud af Sirupsankeret; hvorefter vi med Fingrene dyppede i Siruppen og begyndte at lække os dermed, hvilket gav os nyt Mod. Nu og da blundede vi lidt, men da jeg i



Skonnert „Sophie“.

Søvne fantaserede og raabte, blev Drengen bange og kaldte grædende paa mig. Selvfølgelig havde vi i denne Tilstand ingen Rede paa Dag og Tid, men vi bad stadig til Gud om at redde og frelse os. Paa 3. Dag efter Katastrofen drev Skibet ind paa Kysten ved Nr. Fjand paa Jyllands Vestkyst; da Skibet stødte haardt paa Revlen, var vi klar over, at det nu var drevet paa Land. Da Skibet senere lagde sig til Ro oppe i Havstokken, faldt vi begge i Søvn, men da jeg stadig fantaserede og raabte i Søvne, vækkede Drengen mig grædende igen. Nu og da læskede vi os paa Siruppen, men vi led efterhaanden begge frygteligt af Kulden og det vaade Tøj, og Bevidstheden begyndte nu at omtaages for os.

Stormen vedvarede endnu, og først da den efter to Dages Forløb stilnedes af, kom Strandfogden og hans Folk ud til Vraget for om muligt at komme til Kendskab om Skibets Nationalitet m. v., i hvilken Anledning Politimesteren beordrede hugget et Hul i Skibet, hvad vi kunde høre. Vi gav os til at banke med vore Træskostøvler, hvad Folkene blev opmærksomme paa, ligesom vi ogsaa raabte. Og snart derefter hørte vi Økserne begynde at hugge i Skibsbunden ind til vort Opholdssted. Efter ca. 3 Timers Arbejde lykkedes det Kystboerne at faa hugget



Gaardejer
Hans Evald Jensen,
Fjand.

Død 14. Jan. 1935.
83 Aar.

igennem Skibsbund og Garnering. Endelig blev vi nu begge to draget frem gennem det i Skibsbunden huggede Hul og befandt os snart liggende paa den tørre Strand, hvor vi bad og takkede Gud for vor Redning.

Vi blev nu hurtigt kørt til den nærmeste Gaard hos Hans Evald Jensen i Fjand, hvor vi begge to fik en omsorgsfuld og kærlig Pleje af Gaardejeren og hans Hustru. Dette var den 15. December, 5 Døgn efter at Katastrofen var indtraadt, at vi saaledes blev reddet ud fra vort trange og frygtelige Opholdssted og befriet for vore Lidelser.

Efterat vi hos de gode og opofrende Folk var kommen til Kræfter igen, rejste jeg hjem til Sønderho.

— — —
Styrmænd Fischer kom senere ind i Fyrvæsenets Tjeneste og fik Ansættelse paa Vyl Fyrskib den 1. September 1893. Med Vyl Fyrskib kom Fischer endnu en Gang til at strande paa Jyllands Vestkyst, ca. $6\frac{3}{4}$ danske Mil syd for, hvor „Sophie“ drev paa Land i 1880. Dette skete, da Vyl Fyrskib under en Orkan og Stormflod den 4. December 1909 sprængtes fra sine Fortøjninger og drev tværs over Horns Rev og ind paa Kysten ved Bjerregaard paa Holmslands Klit ca. 2 Sømil nord for Nymindegab, hvor Fyrskibet efter i lang Tid at have hugget paa Revlen drev helt op i Havstokken.

I 1913 tog Fischer sin Afsked af Fyrvæsenets Tjeneste i en Alder af 64 Aar, men levede endnu i 19 Aar som Pensionist i Sønderho, hvor han stadigt omtrent til sin Død havde noget at sysle med. I Juni 1932 afgik Fischer ved Døden i en Alder af 83 Aar og begravedes under stor Deltagelse paa Sønderho gamle Kirkegaard.

Drengen havde faaet Koldbrand i begge Fødder og var i det hele meget medtaget, hvorfor han blev kørt til Sygehuset i Ringkjøbing. Efter 3 Maaneders Ophold dér kom ogsaa han til Sønderho og gik hjemme i to Aar, inden han genvandt sit Helbred, men forvandt Følgerne efterhaanden fuldstændig, saa han endog senere kunde aftjene sin Værnepligt som Soldat.

Fischer var gift med en Datter af Skibsfører Hans N. Mikelsen (se Redningsdaad). De efterlod sig 5 Børn: Den ældste

Søn, Mikkel, er Pedel ved Kvindernes Hus i Esbjerg, en nu afdød Datter, gift med Formand Jensen hos Hoffmann og Sønner, en Søn, Peder, er i Fyrvæsenets Tjeneste, en Søn, Hans, er Slagter og en Datter gift med Strandfoged Jens Jensen i Sønderho.

Den forulykkede Skibsfører J. S. Kromann efterlod sig 3 Sønner og 1 Datter. Den ældste Søn, N. S. Kromann, blev senere Skibsfører, men omkom paa en Fisketur i 1904.

Den næstældste var Søren. Trods den forfærdelige Oplevelse havde han ikke mistet sin Lyst til Søen, men da han i de første Aar efter Forliset ikke kunde have Støvler paa de daarlige Fødder, maatte han opgive Tanken om igen at komme til Søs. Efter at have taget lidt privat Undervisning hos Lærer Kristensen i Sønderho fik han i 1882 Plads som Elev i Sydjysk Landmandsbank i Ribe. Her avancerede han efterhaanden til Bogholder og Direktør og levede et lykkeligt Familieliv indtil sin Død i 1918 i en Alder af 53 Aar.

Han var gift med en Datter af Købmand og Dannebrogsmænd P. Sonnichsen i Sønderho. I Ægteskabet var 5 Børn, af hvilke 2 er døde. En Datter gift med Lærer Ingvard Bach i Gram, en anden Datter med Gaardejer Viktor Wedege Mathiasen i Horbelev paa Falster og en Søn er, som i sin Tid hans Far, Bogholder i Sydjysk Landmandsbank.

Kaptajn J. S. Kromanns tredje Søn er Direktør M. Kromann i Kolding, Datteren er gift med nu pensioneret Fyrskibsfører, Dannebrogsmænd J. S. Ibsen i Sønderho.

BARKSKIBET „TERCERA“s FORLIS 19. FEBRUAR 1906 I MOZAMBIQUE KANALEN.

Barken „Tercera“, Kaptajn N. P. Pedersen af Nordby, paa Vej fra Cardiff til Dar es Salâm med en Ladning Kul, strandede og forliste paa et Stenrev ved Øen Juan de Nova den 19. Februar 1906. Besætningen bestod af 16 Mand, og Skibets Reder var C. P. Holm, Nordby (død 1909).

Rejsen var forløben godt, et udmærket Mandskab var om Bord, og da Kap det gode Haab passeredes efter 63 Dages Rejse, var alt vel om Bord og Skibet i god Orden.

Sydpynnten af Madagaskar kom i Sigte den 8. Februar, og der styredes op gennem Mozambiquekanalen vesten om Juan de Nova, og den 11. Februar passeredes denne; men nu blev det

Stille; den stærke Strøm førte Skibet sydpaa og 3 Dage efter var var Skibet drevet 150 Kvartmil tilbage. Den 19. Februar befandt det sig ca. 35 Kvm syd for Juan de Nova. Kl. 8 Aften var der haard Kuling, svær Dønning af S. V., Regntykning og bælgmørkt. Kaptajnen gav Ordre til at holde skarpt Udkig og at kaste Loddet mellem Kl. 10 og 11, imens vilde han hvile sig lidt. Loddet blev kastet Kl. 10¹/₂ uden at faa Bund. Et Kvarter efter raaber Udkigsmanden: „Hvidt Skær forude“, som Kaptajnen hørte i sin Kahyt, og han farer straks op paa Dækket. Roret lægges ned for at dreje Skibet til Vinden, og alle Mand er i et Nu ved Braserne; men før Skibet kommer til Vinden, hugger Agterskibet igennem, saa at Kaptajnen, der staar ved Roret, bliver kastet derfra med Stumperne af Roret om Hovedet. Nu faldt Skibet ret af for Vinden og gik klods ind paa Revet. Da det gjaldt om at komme saa højt op som muligt, brasedes Agterræerne i Firkant, men med stort Besvær; thi Søen brød voldsomt over. Denne Manøvre reddede Mandskabets Liv; thi Skibet arbejdede sig nu højt op paa Revet.

Storbaaden sættes over Lønningen midtskibs, og 4 Mand sørger for Brød og Vand deri.

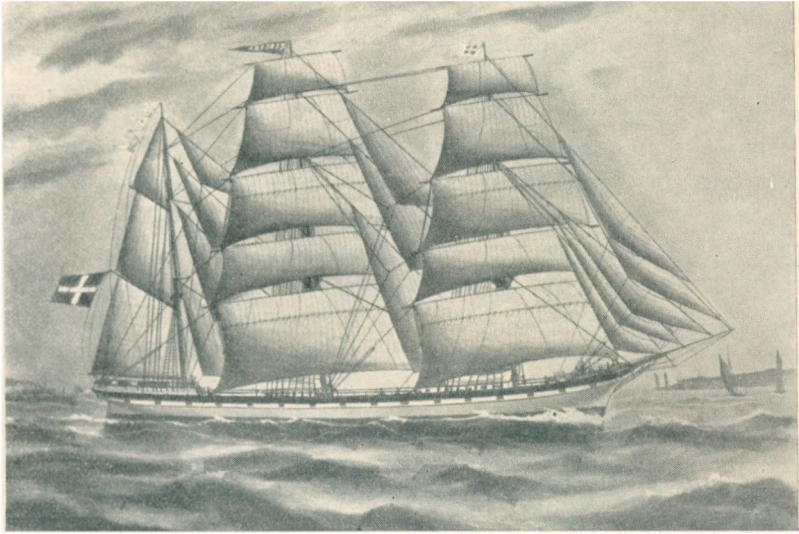
Ved store Anstrængelser kommer Baaden ned paa Lønningen og surres fast dér. Det er nemlig umuligt at forlade Skibet i den forfærdelige Brænding. Det vilde være den visse Død.

Alle maa nu forefter, da ingen kan opholde sig andet Steds, og da Folkene lige er kommen derhen, kommer en Braadsø over, slaar Baaden ind paa Dækket og fylder Lukafet. Alle maa nu op paa Ruftaget, hvor de gaar i Gang med at tage Surringen af Redningsbaaden, der er af Jern. Skibet arbejder voldsomt. Kl. 1 synker det, særligt agter, og falder lidt ud efter.

Søen bryder nu lettere over, og det er med Besvær, at Mandskabet kan holde sig paa Ruftaget. Da Dagen gryr, ses Land ca. 2 Kvm. borte.

Vandet falder noget; op paa Formiddagen staar Forskibet temmeligt højt, og det lykkes Mandskabet at faa lidt Proviant ud gennem Kahytvinduerne hen paa Bakken tillige med et Kompas, et Kort og Skibspapirerne samt lidt Tøj. Begge Baadene lykkes det ligeledes at faa derhen, men det er ikke til at forlade Skibet; der maa ventes dermed til en Bedring i Vejret indtræffer.

I Løbet af Natten springer Vinden om til V. N. V. med



Jernbark „Tercera“.

svære Byger; Søen bryder nu voldsomt over hele Skibet, slaar Jernbaaden itu og skyller det meste af, hvad der er samlet paa Bakken bort, bl. a. Søkortet og Kompasset.

Mandskabet maa nu ty ud paa Klyverbommen, eller hvor det bedst kan holde sig fast.

Da Dagen bryder frem er kun den gamle Storbaad og lidt Proviant tilbage.

Det er umuligt at kunne udholde endnu en 3. Nat paa Vraget, og Kaptajnen er meget medtaget med Besvimelsesanfald. Det bliver derfor besluttet at søge Land i Storbaaden ved indtrædende Lavvande.

Heldigvis var der lidt roligere Vand paa Læsiden, og Kl. 8 kom Mandskabet lykkelig fra Borde og ved et Guds Under gennem Brændingen. Ved Middag landedes paa Øen med Baaden halvfuld af Vand. Alt, hvad man havde med, er en Sæk vaadt Brød, lidt præserveret Kød og ganske lidt Tøj.

De Skibbrudne modtages af 4 sorte Mænd og Kvinder, hvoraf 1 Mand kan tale Fransk. De var de eneste Mennesker paa Øen, men de tager venligt mod dem og byder dem Husly. Af Fødevarer har de kun Majs, Skildpadder og Fisk, ikke en Smule The, men heldigvis rigeligt Vand.

Skønt de nu maa lægge sig paa den bare Jord, sov de dog snart trygt efter de udstaaede Anstrengelser.

Næste Morgen er Vejret bedre, og det bliver besluttet at gøre et Forsøg paa at naa ud til Skibet saa nær som muligt og derpaa svømme gennem Brændingen og komme om Bord efter Proviant, da Udsigten til at komme fra Øen foreløbig er ringe.

Sejlmageren og en ung Matros vover Forsøget og naar op paa Skibet, hvorfra der faas Forbindelse med en tynd Line. Halvdækket viser sig helt nedslaaet, og Skibet brækket mellem Stor- og Mesanmasten. Der blev nu bjerget 1 Td. Hvedemel, 1 Td. Rugmel, noget præserved Kød og noget Smør. Dagen efter splintredes Skibet, og $\frac{1}{2}$ Td. Rugmel og noget Margarine drev ind. Mandskabet lavede nu Brød ved at ælte det vaade Brød med noget tørt Mel og bagte det paa et Stykke Jern.

Vagt blev nu holdt paa Stranden om Dagen med Flag og om Natten med Baal, samtidig blev den gamle Baad repareret.

Den 13. Dag efter Strandingen saas en Damper, og Baaden gik straks ud og kom Damperen saa nær, at alt kunde iagttages om Bord paa den, saa man følte sig overbevist om, at Damperens Fører baade kunde se Baaden og Signalerne i Land, men „Umennesket“ sejlede bort.

Det var et haardt Slag for Baadens Mandskab at skulle gaa uforrettet tilbage til Øen, og den fransktalende sagde, at først om 3 Maaneder kunde det ventes, at Folk kom til Øen, men saa længe kunde de Skibbrudne ikke holde det ud. Det blev derfor besluttet, at 5 Mand skulde forsøge at naa Madagaskar. Kaptajnen, som langt fra var rask, blev tilbage hos de 9 Mand.

Den 5. Marts afsejlede Baaden fra Juan de Nova med Kurs for Madagaskar. En af de sorte Mænd tog med som Bekendtsmand, og efter 3 Dages Forløb naaede de ind til Maintirano, hvor Kommandanten lovede at afsende et Fartøj, der imidlertid først skulde repareres, for at afhente den øvrige Besætning, og da det endelig kom til Øen, var den blevet optaget af den engelske Damper „Northumbria“, der havde set Signalerne. Opholdet paa Øen havde da varet 26 Dage, og de havde alle lidt af Mangel paa ordentlige Næringsmidler og været plaget af Sandfluer, der gjorde dem Opholdet uudholdeligt, saa de ofte tænkte paa at forlade Øen i en skrøbelig, selvlavet Baad, gaa som det kunde. Om Bord paa „Northumbria“, der var undervejs til Kalkutta, fik de den omhyggeligste Pleje med Medicin,

Mad og Tøj, og efter 12 Dages Sejlads satte Kaptajnen dem elskværdig i Land i Port Galla, og en Maanedes Tid efter var begge Grupper af de Skibbrudne velbeholden hjemme i Danmark. — — —

Af Kaptajn Pedersens Data kan anføres følgende:

Allerede i 12 Aars Alderen kom han om Bord i en Billumslægter, der gjorde mange Ture indenskærs, bl. a. sejlede den mange Ture til Føhr med Fisk. Men saasnart han var konfirmeret, gik han ud paa de lange Rejser, først med Briggen „Dorthea“. Senere sejlede han et Aar paa Island med en Københavnerskonnert. 1877 tog han Eksamen fra Fanø Navigationsskole, men da han var for ung til at blive Styrmand, sejlede han en Tur med en Fanøskonnert og derefter med en tysk Bark som Matros. I 21 Aars Alderen kom han saa om Bord i Briggen „Conrad“ som Andenstyrmand. Sin Orlogstjeneste gjorde han om Bord i Kongeskibet „Dannebrog“. 31 Aar gammel overtog Pedersen i Marseille Stillingen som Fører af Barken „Puck“. Med den gjorde han mange og lange Rejser. Han var overhovedet altid paa lange Rejser — ja, saa lidt var han hjemme, at han en Gang i Løbet af 8 Aar kun havde ca. 3 Ugers samlet Ophold herhjemme. Under en Rejse over Stillehavet blev han syg og sat i Land paa Molukkerne, hvorfra han maatte rejse hjem ved første Skibsløjighed. Da han var kommet nogenlunde til Kræfter, fik han Plads om Bord i Fanøfærgen; men Længslen efter at færdes



Kaptajn N. P. Pedersen og Hustru som Guldrudepar.

paa de store Skibes Dæk under Sejlenes vældige Portaler paa Skibet over de uendelige Oceaner laa ham stadig i Blodet, og saa gik han som Kaptajn om Bord i Barken „Tercera“ (Reder C. P. Holm). Med dette Skib strandede han paa en Ø i Mosambique Kanalen, som foran beskrevet.

Saa fik Kaptajn Pedersen Fuldriggeren „Copley“, som han førte i 3 Aar. Fra dette Skib maatte han i Liverpool rejse syhjem. Og saa kom han ikke mere paa de store Stræk. I 5 Somre førte han den lille Damper „Prins Hamlet“, der gik i Fart mellem Rinkjøbing og Hvide Sande. Det var det sidste, og den gamle Skipper, der kun som faa havde endevendt Jordkloden, slog sig saa til Ro paa Fanø.

Den 24. Marts holdt Kaptajn Pedersen (der er Søn af Vognmand S. Pedersen (Dyssen) Guldbryllup med sin Hustru, Marren, f. Beck. Kaptajn Pedersen er født i Nordby 27. November 1858 og Guldbruden, der bærer den smukke gamle Fanødragt, 11. Januar 1859. I Ægteskabet er der 8 Børn, alle i gode Stillelinger.

ELLEVE GANGE RUNDT KAP HORN.

Skibsfører Søren P. Brinch fortæller herom og om flere Oplevelser:

Jeg er født i Sønderho 12. September 1859. Kom efter Konfirmationen i Skibstømmerlære i mine Fødeby, hvor Sejlskibsbyggeriet endnu florede. Efter udstaaet Læretid lod jeg mig hyre som Skibstømmermand med min Fætter, Jes M. Knudsen, der førte Skonnertribriggen „Karen“. Det var i September 1879. Vi gik ud fra Hamborg lastet med Stykgods bestemt for Vestindien. Allerede paa denne min første Rejse skulde jeg opleve noget rædselsfuldt. Efter at være kommen ind i den engelske Kanal, fik vi om Aftenen Storm med Snebyger, der vanskeliggjorde Sejladsen. Jeg var paa Udkig og blev pludselig en Lanterne var forude. Raabte af mine Lungers fulde Kraft: „En Sejler for Boven!“ Omtrent i samme Nu skete Sammenstødet, der var saa voldsomt, at alt paa Dækket ramlede omkuld, og en hel Del af Rigningen kom ned paa Hovedet af os. Lidt efter var vi klar af Oversejleren, der forsvandt. Vi saa da, at Forskibet var omtrent skaaret af til Kabelrummet. Der blev straks holdt Skibsraad, og i dette foreslog Skipperen, at vi skulde søge at naa ind til Ramsgate, hvad den øvrige Besætning mente vilde

være umuligt i den Tilstand, Skibet befandt sig i. Calais var nærmere, mentes der, og Kursen sattes derefter. Henad Morøgenstunden fik vi Lods om Bord, men forinden vi naaede Calais, fik vi en Styrtesø, der lavede stor Ravage og knuste mange Grejer. I Calais fik vi Skaden repareret og fortsatte derefter Rejsen til vort Bestemmelsested. Jeg var om Bord i „Karen“ i 2 Aar, i hvilken Tid intet særligt passerede mig.

Derefter kom jeg med Barken „Feiga“ af Nordby, Fører Jens H. Christiansen. Med dette Skib gjorde jeg min første Rejse rundt Kap Horn, et Sted der som bekendt er alle Søfolks Skræk; men det gik vel.

Senere tog jeg Styrmandseksamen og blev forhyret som Styrmand med Jernbark „Henny“ paa 498 R.²T., et stolt og hurtigsejlende Skib, der førtes af min Svoger, Søren Rask Nielsen. — Vi var paa Rejse fra Sydhavsøerne med Marseille som Maal. Ligesom vi troede at have rundet Kap Horn og alt vel overstaaet, gik jeg ved Middagstid til Køjs efter en anstrengende Vagt. Havet var som sædvanligt paa dette Sted i Oprør, hvorfor vi endnu gik for Smaasejl, da der pludselig brød en vældig Sø ind over Skibet og tog med sig alt paa Dækket af løst og fast. I Kahytten, hvor jeg laa, blev alt saa at sige knust, og af det vældige Stød blev jeg smidt ud af Køjen. I det samme lød Raabet ned til mig: „Styrmand, kom hurtig op!“ Jeg var snart paa Dækket, hvor det saa frygteligt ud. Drengen, der havde staaet til Rors, var forsvunden; han fandtes dog siden forude, halvt besvimet og ude af Stand til at røre sig; han var af Søen bleven slynget fra agter til forude. Redningsbaaden syntes ogsaa borte, indtil jeg opdagede, den sad oppe i Rigningen paa Fokkemasten, og en Del af Rigningen var slaet ned paa Dækket. Vi maatte nu lænse for smaa Sejl; men Søerne slog stadig ind over Skibet, der tilsidst sprang læk. Under Arbejdet med at faa Lækagen stoppet, faldt Redningsbaaden ned fra Rigningen og knuste en anden Baad paa Dækket. Vi var saaledes ilde stillet, hvis vi skulde nødsages til at forlade Skibet, hvad i og for sig vilde være umuligt i saadan et frygteligt Vejr. Dog, vi reddede Liv og Skib, kom godt ud i Atlanterhavet og naaede velbeholden Marseille.

I 1880 blev jeg forhyret som Tømmermand (Hyren 80 Reichsmark maanedlig) med en stor Hamborg Bark „Magellan“, Kaptein Sternberg; den havde 14 Mands Besætning. Rejsen gik til

Sydhavsøerne, hvor vi indtog en Ladning Kopra bestemt for London. Alt gik vel for fulde Sejl, til vi naaede Kap Horn. Her bjergede vi de fleste af Sejlene, mens jeg stod til Rors. Havet var selvfølgeligt, som altid paa dette Sted, i Oprør. Pludselig opdager jeg en vældig Sø agterude og varskoede øjeblikkelig Folkene. Da Skipperen opdagede Faren, raabte han: „Mein Gott!“ og forsvandt saa ned i Kahytten. Jeg var ogsaa klar over Faren og fik i en Fart Armene anbragt saaledes ind i Rattet, at jeg holdt mig fast, da Søen brød ind. Hvor voldsom Søen var, viste sig ved, at en Mand, der stod oppe paa Fokkeraaen, fik Støvlerne fyldt af Vand. Lidt efter fik vi en lignende Sø, og den tog Kommandoen fra mig; den slog Rorstammen fra Bladet og umuliggjorde al Styring. Skipperen saa vi ikke til, Styrmanden skældte og tog paa Vej, som kun en Tysker kan gøre det. Imidlertid var vi kommen klar af Kap Horn og fik noget roligere Vand. Jeg maatte nu som Skibets Tømmermand i Gang med at faa lavet et Nødror, hvilket lykkedes mig at faa lavet af et Reservespir og Barduner. Under Arbejdet hermed maatte jeg uden Bords. Jeg fik et Par solide Liner om Livet og forsøgte da hver Gang, Skibet gav et lille Hop, at faa en Surring anbragt ned om Rorstammen; flere Gange maatte jeg arbejde under Vandet som en Dykker, men som sagt, det lykkedes mig at faa et Nødror lavet, selv om det kun kunde drejes en halv Gang, hvad det mindst skulde. Heldigvis blev Vejret bedre. Vi satte nu Kursen nord paa for at naa Rio Janeiro og faa et nyt Ror lavet, men da vi naaede en fin Passat, vovede vi at følge den og satte da Kursen efter vort Bestemmelsessted. Skibet var et af „Salpeterkongen“s. Skipperen lovede mig en god Ducør for mit Arbejde. Det glemte han, men jeg fik en fin Anbefaling af ham. Vi naaede saa velbeholden til Falmouth, hvorfra vi med Bugserbaade blev hjulpen ind til London.

I 1896 blev jeg Fører af Barken „Killeena“ og maatte igen rundt Kap Horn, idet vi efter at have lastet og gik ud fra Cadix først skulde gaa til Buenos Aires og derfra til Vestkysten af Amerika. Paa denne Rejse gik alt vel, ligesaa senere Rejser rundt Kap Horn, som jeg har passeret ialt 11 Gange.

I 1901 skulde jeg som Fører af „Killeena“ ud til Delago Bugten paa Syd Afrikas østlige Kyst med en Ladning Kul fra Cadix. Alt gik vel, til vi skulde runde Kap det gode Haab. Her blæser det som oftest haardt, da der her mødes en vestlig og



Jernbark „Killeena“.

østlig Vind, en kold og en varm Havstrøm; det giver Uro i Vind og Hav. Saaledes ogsaa da vi skulde passere Pynnten med „Killena“. Stormen var den Dag voldsommere end sædvanlig, og vi kunde kun føre smaa Sejl agter, lige saa meget, at vi kunde holde Skibet fra Søerne, der vilde bryde ind over det. Det var den 28. September 1901; jeg var optaget i Kahytten, men sad med Olietøj paa, da jeg var forberedt paa alt; noget efter gik jeg op paa Dækket for at se, hvorledes det gik. Det blæste da en stærk Storm ud af Landet, og jeg maatte holde mig fast ved Gaflen paa Mesanmasten. Jeg ser saa en Braadsø komme agter til Luvart, mens jeg hører Styrmanden raabe: „Pas paa!“ I det samme havde vi Braadsøen over os, og vi var som begravet i Bølgerne, der gik helt til Mesanen. Jeg kunde ikke holde mig fast under alt dette, men blev revet bort og af Søerne kastet hen mod Rorbænken, hvor jeg blev liggende forslaaet og hjælpeløs — mit ene Ben var brækket. Søen havde raseret alt paa Dækket, og da der blev klarer lidt op, kommer Styrmanden stærkt forslaaet frem, med blødende Hoved og klægende sig af Smerter. Drengen sad indeklemt et Sted mellem nogle Grejer, hvorfra han med meget Besvær kom løs. Det var i det Hele et frygteligt Syn, der mødte os overalt paa Dækket. Under Skibets voldsomme Slingring, der besværliggjorde alt Arbejde, fik Folkene baaret mig ned i Kahytten. Jeg led frygtelige Smerter. Jeg blev anbragt paa Sofaen og var klar over, at jeg ikke længere kunde føre Kommandoen paa Skibet; dette maatte jeg overlade til Styrmanden. Vinden løjede lidt af, men Benet, der var brækket ved Knæet, hovnede op, og Smerterne tiltog. Skibets Rulning øgede mine Smerter. Jeg blev tilsidst anbragt i Køjen, fik kolde Omslag anbragt paa det daarlige Ben; dette lindrede Smerterne noget. Saaledes gik en søvnløs og pinefuld Nat. Om Morgenen blæste en stiv Vind, saa vi maatte krydse (nordpaa). Vi vilde forsøge at gaa ind til Port Elisabeth, men Vinden tog til at blæse os imod og blev saa haard, at det var os umuligt at komme ind til denne Havn. Imidlertid fik jeg høj Feber, der lindredes noget ved en Mikstur, vi havde i Medicinkisten. Til at passe mig maatte jeg nøjes med Skibets Dreng; de gjorde, hvad de formaaede for mig; men en Dag tog de Fejl af Miksturen, jeg skulde have, og gav mig Borsvand. Under saadanne triste Omstændigheder henlaa jeg 14 Dage, først da kom vi ind til vort Bestemmelsessted i Delagoa

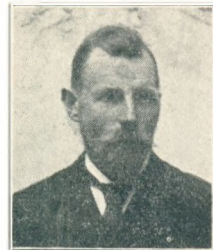
bugten; men her var der desværre for Tiden ingen Læge til Stede; de var alle optaget i Johannesburg i Transvaal som en Følge af Krigen; men en Dansker, der kom om Bord, kendte et Par medicinske Studenter, og dem fik han sendt om Bord til mig. De undersøgte Benet, der havde alle Regnbuens Farver af Stød og Slag, men morede sig forøvrigt over den primitive Maade, Benet var forbundet paa. De vidste dog ikke, hvad de skulde foretage sig, saa deres medicinske og kirurgiske Kundskaber viste sig kun at være ringe. De talte Spansk, og ihvorvel mit Kendskab til dette Sprog var ringe, kunde jeg dog gøre dem forstaaeligt, at jeg helst saa dem gaa i Land. Noget efter kom Danskeren om Bord igen, ledsaget af en Dyrlæge, en gammel, hvidhaaret Mand, der vilde prøve at hjælpe mig. Hans Undersøgelse voldte mig store Smerter, og da han ikke troede Benet var brækket, var jeg lige vidt; imidlertid besvimedede jeg af de store Smerter, der næsten ikke var til at udholde. Dyrlægen forlod Skibet uden at have bragt mig Hjælp. I det samme varskoede 2. Styrmand, at der var et stort engelsk Krigsskib i Sigte. Det kom nærmere og i Haab om, at der var Læge om Bord, blev der signaliseret om Hjælp. Kun et Kvarter derefter havde vi en Gigbaad ved vor Side med en Læge, en ung Mand, der beredvilligt ydede mig Hjælp. Jeg havde da henligget i 14 Dage i den samme hjælpeløse Tilstand. Han havde Forbindingssager med og fik Benet lagt i Gibs; dette skete i en frygteligt Fart, da det engelske Krigsskib jo var ved Fjendeland og skulde hurtigt bort. Der blev jævnligt fløjtet efter Lægen, at han skulde skynde sig at komme tilbage. Endelig var han færdig, og Smerterne tog allerede af. Lægen var ikke til at formaa at modtage nogen Betaling for sin Hjælp, men et Par Kasser gode Cigarer tog han dog med Glæde imod. Vi satte saa Kursen efter Kalkuttabugten, men da det nu blev Stille, tog Rejsen 2½ Maaned for at naa derop.

Da vi var kommen Land ca. 100 Sømil nær, varskoede Styrmanden, at et mærkeligt Fartøj var i Sigte langt forude. Da der ofte paa dette Sted skete Overfald af Sørøvere, var vi meget urolige ved Synet. Da Fartøjet kom nærmere, kunde vi se, der var en Mængde Folk om Bord, hvilket øgede vor Angst. Vi havde intet at forsvare os med i Tilfælde af Overfald, kun 1 Kanon og nogle Geværer, men ingen Ammunition. For om muligt at forskrække de ankommende, fik vi de nævnte Vaar

ben saaledes anbragt, at de kunde ses fra det kommende Fartøj; det kunde maaske forskrække de formentlige Sørøvere. Selv laa jeg fremdeles i Køjen og kunde intet udrette. Da Fartøjet kom nærmere, hørte vi Folkene sang, og deres Adfærd syntes ikke at være fjendtlig, hvilket beroligede os. De kom langs Siden af os og viste sig alle at være Braminere, der tilbød at ville lodse os i Havn. Vort første Spørgsmaal til dem var, om der fandtes Læger paa deres Plads, hvilket de bekræftede. En af Braminerne fungerede saa som Lods, og efter 2 Dages Forløb var vi vel i Havn. Her kom Ladningsmodtageren straks om Bord og bebrejdede os den lange Rejse og antydede, at vi allerede havde mistet 8 af vore Liggedage. Vi skulde indtage en Ladning Ris hos samme Mand, men paa Grund af forskellige Uoverensstemmelser mellem os desangaaende opstod der ligefrem Skændier, der førte til, at jeg truede med at afsejle uden Ladning til Avstralien, hvor jeg vidste, der var gode Fragter at opnaa. Dette hjalp, og vi kom til en Forstaaelse med hinaden. Jeg havde dirigeret alt fra Køjen, hvor jeg stadig henlaa, men maatte nu se at finde Lægen. Han boede helt oppe paa en næsten utilgængelig Høj, hvortil jeg blev baaret af 4 Braminere, der havde sammensat en simpel Ambulance med lidt Solsejl over. Denne ubekvemme Maade at blive transporteret paa voldte mig store Lidelser, og jeg maatte mange Gange bede Bærerene om at gaa langsom og stille. Endelig var vi ved Lægens Hus, og han fjernede Forbindingen og anlagde en ny. Nogen stor Forstand paa Lægevæsen havde han næppe; han var nærmest en indfødt Medicinmand.

Efter 8 Dages Forløb var Lasten indtaget, og vi afgik straks derefter til Trinidad L. Men Vinden blev kontrarig; i en hel Maaaned havde vi Stille og kom ikke ud af Pletten, og uheldigvis fik jeg Malariefeber med meget høj Feber, saa jeg derover næsten helt glemte mit daarlige Ben. 1. Styrmand maatte klare alt; han var en dygtig ung Mand. Den Mand, der fungerede som 2. Styrmand, var ikke Navigator og selv kunde jeg ikke navigere, da jeg stadig laa til Køjs. Endelig kom vi paa Reden ved Durban, hvor jeg agtede at komme paa Hospitalet, hvilket ogsaa lykkedes mig efter en hel Del Genvordigheder med Legitimation, Kavtion o. m. a. Skibet vedrørende; men da var mine Kræfter ogsaa udtømte. Efter at være kommet paa Hospitalet faldt jeg hen i en bevidstløs Tilstand, og saaledes laa jeg i 14 Dage.

Imens laa Skibet ogsaa stille af Mangel paa en Styrmand. Endelig fik jeg en Styrmand, det var en engelsk Løjtnant, der benyttede sig af Lejligheden til at fordre en ufor- skammet høj Hyre, nemlig 12 £ maanedlig. Alt var forøvrigt dyrt dér paa Pladsen. Jeg maatte betale 5 £ for at blive sejlet i Land og 5 £ alene for at faa Vand om Bord. „Killena“ afsejlede saa, mens jeg blev tilbage paa Hos- pitalet, hvor jeg blev i 6 Uger. Feberen fik man Bugt med, den kendte de Behandlingen af, men mit daarlige Ben blev der intet gjort ved, derpaa havde de ingen Forstand paa Hospitalet. Min eneste Opmuntring paa Hospitalet var de flittige Besøg, som en dansk Mand, Mægler Storm, aflagde hos mig, og jeg mindes ham derfor den Dag i Dag med stor Tak- nemlighed, thi Humøret var selvsagt langt nede hos mig. Her laa jeg i en fremmed Verdensdel, langt borte fra Hjemmet, uden til- børlig Hjælp og med kun ringe Udsigt til nogen Sinde igen at kunne fortjene mit Brød ved Skibsfart, der var min kære- ste Beskæftigelse.



Kaptajn
S. P. Brinch.

Endelig blev der saa Lejlighed til at komme hjemefter. En tysk Damper anløb Pladsen for hjemgaaende, her kom jeg med. Vi gik igennem Suez-Kanalen, og efter 42 Dages Rejse var jeg i Hamburg, hvorfra jeg fortsatte Rejsen til mit Hjem i Sønderho.

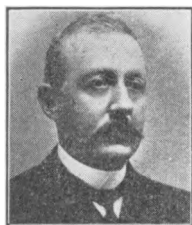
— — —

Denne Beretning afleverede Kaptajn Brinch til mig nogle Maaneder før han døde, hvilket skete i Esbjerg 9. Maj 1934, 75 Aar gammel. Da han ikke længere kunde sejle paa Grund af det daarlige Ben, begyndte han en Handel i Sønderho, som han drev i flere Aar. Han var da tillige Kirkeværge.

Siden blev han Vejerassistent hos den kgl. Vejer i Esbjerg. Hans Hustru Anne Marie f. Hansen døde i Esbjerg 31. Oktober 1935. Begge ligger begravet i Sønderho. De efterlod sig en Søn Søren P. Brinch, der er Styrmand i Esbjerg, og en Datter, gift med Forvalter Iversen, ogsaa i Esbjerg.

NORDBY BARKEN „KRONPRINS FREDERIK“s FORLIS.
Efter Kaptajn Struckmanns Optegnelser.

Besætning: Kaptajn Frithjof Struckmann, Nordby, Fanø,



Kapt. Struckmann,
død 1913.

1. Styrmand Hans Christian Lauridsen †, Nordby, Fanø; 2. Styrmand Lauritz Rasmusen †, Aberdeen; Steward Ludwig Lustz †, Kjøbenhavn; Sejlmager Peter Johnson †, Norge; Tømmermand Georg Duelund, Kjøbenhavn; Matros Johan Blumqvist, Aaland; Matros Charles Johansen †, Finland; Letmatros Christian Christensen, Nakskov; Letmatros Robert Struckmann †, Kjøbenhavn; Letmatros Jørgen Hansen †, Vejle; Letmatros Johannes Kring †, Kjøbenhavn; Letmatros Henrik †, Kjøbenhavn; Dreng Hans Arentz †, Kjøbenhavn.

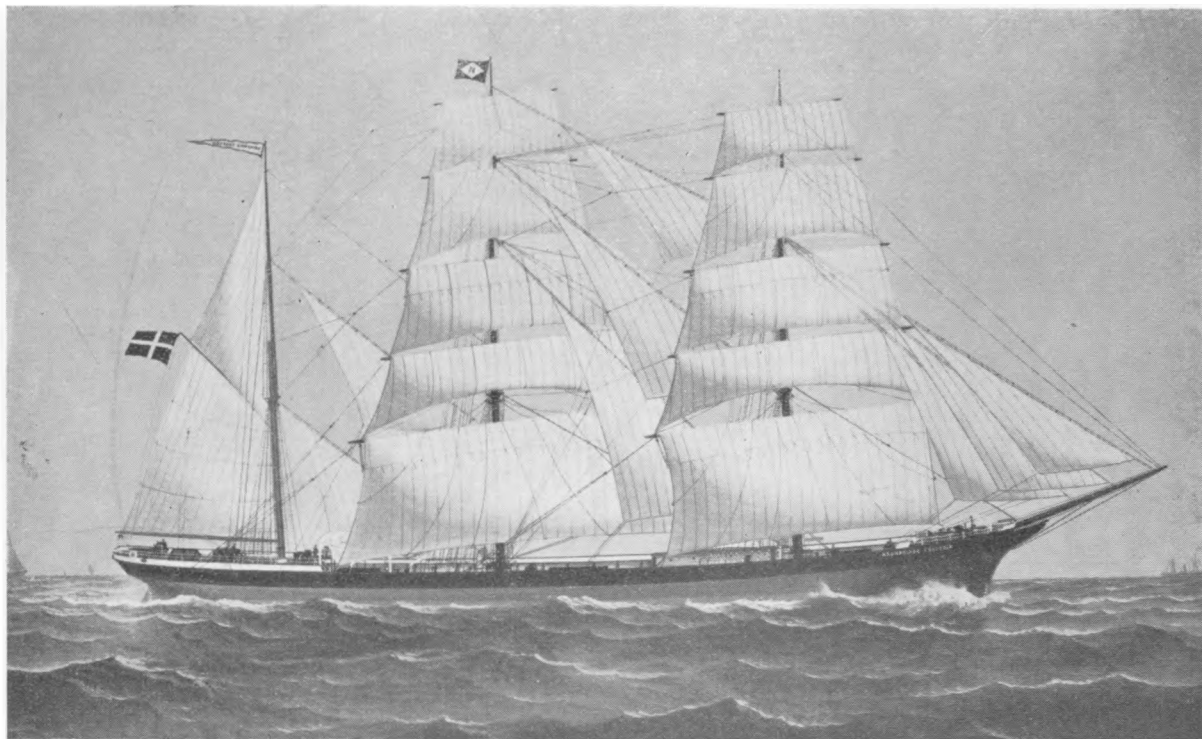
De med † mærkede omkom ved Forliset.

Skibet havde i Grimsby lastet 1.020 Tons Kul til Buenos Aires.*) — Afgik fra Grimsby den 1. April 1894.

— — —
Fredag den 1. Juni 1894: Stiv, ustadig Kuling, skiftende fra V. S. V. til S. S. V.; undertiden haard stormagtig Kuling; halsede Kl. 8 Morgen S. O. over. Om Middagen haard Kuling, beslog Storsejl og For^sMersejl, Yder Klyver. Om Eftermiddagen Kl. 5, beslog Mesan og St. Stagejl. Om Aftenen Kl. 8, halsede Vest over. Kl. 9, tiltagende Storm med Regn, kaldte Vagten, beslog St. Over^sMersejl, Fok og Inder^sKlyver. — Lønnen stadig under Vand, rullede haardt, Mandskabet paa Dækket hele Natten. — Pumpen stadig pejlet; ingen Vand.

Lørdag den 2. Juni 1894: Kl. 3 smed Skibet sig haardt over i en haard Byge. Fore^sStagejl blæste ud af Liget; svikkede Fore^sUndermerssejl og gjorde det fast. — Kl. 5, prøvede at halse; Inder^sKlyver blæste ud af Liget. Fik Skibet til Vinden igen og svikkede Store^sUndermerssejl. Søen mere og mere voldsom og uregelmæssig. Barometret stadigt. Folkene meddelte, at Døren til Ruffet var slaaet ind og Lukafet fuldt af Vand samt de fleste Kister og det meste Tøj var vasket over Bord; under Bakken vaskedes ligeledes Skabene bort. — Plankerne, som Storlugen var dækket til med, vaskedes ligeledes bort, men Pressninger og Skalkninger holdt dér, saavel som paa For^s og Agterlugen.

*) Hele Skibet igennem var der et svært langskibs Skot fra Mellem^sdæksbjælkerne og til Dækket.



Bark „Kronprins Frederik“.

Kl. 5½ blæste det forrygende af V. S. V., og Skibet laa da N. V. over og faldt stadig mere og mere over, saa jeg indsaa, at Lasten nu maa have kastet sig. — Kl. 6 hev det af og til over, saa Nokkerne af Store- og Fokkeraaen kom i Vandet. Indsaa, at der var Fare, gav Ordre til at gøre Livbaaden, der stod om til Agter, klar. Sluppen stod og huggede i Klamperne og var undertiden halv fuld af Vand, naar Skibet hev over. — Livbaaden forsynedes med begge Baadsejlene og alle Grejer dertil; Kompas, 2 Fade Vand var i Baaden. Baaden forsynedes endvidere med Proviant, bestaaende af Brød og preservede Mutton samt nogle Flasker Genever, og der bragtes Taljer op til at holde Baaden oprejst med, da Skibet faldt mere og mere over. Mandskabet beordredes til at staa klar ved Baaden, skulde Skibet pludselig kæntré. Af og til hørtes Kullene rulle, naar Skibet tog en Overhaling. Skibets Journal og Kladdejournale og øvrige Papirer pakkedes ind og surredes ind i en vandtæt Gummifrakke og anbragtes i Sikkerhed i Baaden; ligeledes anbragtes nogle Uldtæpper i Baaden.

Kl. 7 laa Skibet over med Vand til midt op paa Storlugen. Barometret begyndte at rejse, og det flovede noget, antog endnu at kunne redde Skibet. Kl. 7½ friskede det igen. Skibet tog igen en Overhaling og kastede Ræerne i Vandet. Mandskabet klar ved Livbaaden ved Surringer og Taljer. — Kl. 8 kastede Skibet sig fuldstændigt paa Siden, og Livbaaden kom saa i Vandet, og hele Mandskabet kom i den; selv var jeg den sidste. Der forsøgtes nu at komme bort fra Vraget, som ogsaa lykkedes, skønt Baaden halv fyldtes med Vand; men Baaden kom uklar af et Stag eller Bras og kæntréde rundt; det lykkedes dog alle Mand at holde sig fast i Redningslinen rundt om Baaden, og derefter krøb vi alle op paa Kølen. Efter at have tilbragt nogle Minutter i denne Stilling varskoede jeg Folkene til at gaa ned i Vandet paa den ene Side af Baaden og forsøge at bringe den paa ret Køl igen, hvilket ogsaa lykkedes uden Anstrengelse, og alle Mand kom nu ind i Baaden igen. Stewarden viste sig at være meget afkræftet. Ved Eftersyn af Baaden viste det sig, at alt, hvad der havde været anbragt i den, var gaaet tabt, undtagen Aarerne og ½ Sæk Brød samt 1 Flaske Genever og den indpakkede Journal og Skibspapirerne. Der forsøgtes at lænse Baaden, men det lykkedes ikke, da Søen stadig brød over. — Vraget var ved denne Tid fuldstændig

kæntret og laa med Kølen i Vejret og sank stadig mere og mere. Søen brød voldsomt omkring Baaden, og den var stadig fuld af Vand. Pludselig kastede en Sø Baaden rundt igen, og vi fik alle fat i Linen rundt om Baaden og holdt os dér noget, til vi igen fik Baaden rundt, og vi kom op igen; men ved Eftersyn savnedes nu Stewarden og Sejlmageren. Det antages, at Sejlmageren har forladt Baaden for at svømme til Prammen, der drev i Nærheden af os. — Aarene, der endnu fandtes i Baaden, lagdes nu tværs over denne og med Bovaarerne arbejdedes nu paa at holde Baaden imod Søen. — Mandskabet var ved denne Tid meget forkommen, hvorfor Geneveren, der endnu var i Behold, uddeltes imellem dem. Skibet var nu sunket saa dybt, at kun et Par Fod af Kølen agter kunde ses, og Søen gik fuldstændig over det. — Første Gang, Baaden gik rundt, havde jeg, Styrmanden og adskillige af Folkene afført os Olietøj og Støvler for ikke at være besværet af det i Vandet, og Kulden følte nu haardt. Jeg, Kaptajnen, tog derfor Regnfrakken (hvori Journalen var), tog den paa, og Journalen med Papirerne om anbragtes paa Brystet og bandtes fast. Jeg, Kaptajnen, sad agter i Baaden og havde Drengen Hans mellem Knæene. Drengen var meget forkommen, hvorfor han stadig understøttedes med en Haand. Da skete det, at en Sø kom agter fra, tog Kaptajnen og Drengen og skyllede dem ud af Baaden; men det lykkedes dog, at begge kom ind igen; ved denne Lejlighed mistedes Journal og Papirer. Skibet var nu fuldstændig borte, og der drev kun noget Vrag omkring. Der skiftedes nu af Folkene til at ro med Bovaarerne, og Baaden holdtes nu nogenlunde mod Søen; de andre Aarer holdtes stadig tværs over Baaden. Det blæste stadig haardt og voldsom Sø. Imod Aften var Drengen Hans meget forkommen; da en Sø gik over Baaden, skylledes han ud og saas ikke mere. — I Løbet af Natten led Folkene meget af Kulden og Vandet, og Letmatros Robert fandtes — antagelig ved Midnatstid — død, og Liget sattes over Bord. Om Morgenen, da det blev lyst, fandtes 2. Styrmand og Letmatros Jørgen liggende døde i Baaden, og Ligene sattes over Bord. — Letmatroserne Johannes og Henrik var meget urolige og talte vildt og kunde med Nød holdes i Baaden. Styrmanden og Matros Charlie var ogsaa i en meget daarlig Tilstand. — Baaden drev nu selv, uden at der kunde gøres noget for at holde den mod Søen, og alle Aarerne paa

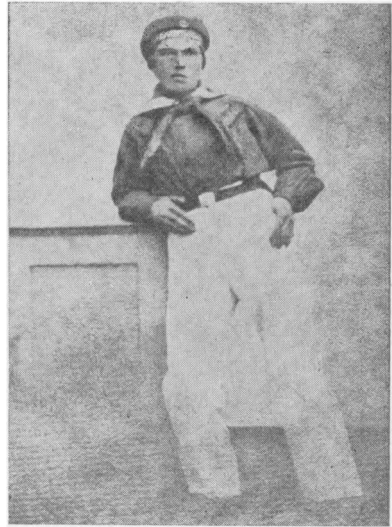
en nær var vaskede bort. — I Løbet af Formiddagen døde Letmatroserne Henrik og Johannes, og ved Middagstid Styrmanden. Matros Charlie krøb gentagne Gange ud af Baaden, men haledes ind igen og holdtes i Baaden, indtil det lykkedes ham igen at komme ud, og han holdt sig fast agter i Baaden, men hvorfra han saa skylledes bort. — De tilbageblevne var nu: Kaptajnen, Tømmermanden, Matros Johan, Letmatros Christian. Vejret bedagede sig, og Søen blev mere rolig; henad Aften lykkedes det os at faa Baaden læns. Den næste Morgen rejstes den tilbageblevne Aare med Trøje paa som Flag i Sjøv, og vi holdt Udkig efter en Sejler; men intet saas; saaledes i flere Dage. — 3 Nætter havde vi en Dampskibslanterne i Sigte, men paa lang Afstand. Vi led meget af Tørst, da der ingen Regn kom. — Den 9. Eftermiddag kom et Skib imod os og mindskede Sejl, og vi antog sikkert at være set og styrede nu imod det for det Sejl, som vi havde lavet af en Luftkasse; ligeledes havde vi et Ror, sammenslaaet af Brædder. Skibet kom ganske tæt, og vi gjorde os klar til at blive optaget, da Skibet igen satte Sejl og sejlede bort. — Vi styrede saa igen ind mod Land, som det var min (Kaptajnen) Mening at se at faa fat i. — Den næste Morgen var vi alle meget forkomne, skønt vi havde samlet nogle Mundfulde Vand om Natten. Baaden fik Lov at drive fuldstændig, som den vilde, da vi nu var ude af Stand til at styre eller sætte Sejlet. —

Den 11. Dag, den 12. Juni, ved Middagstid saas et Skib komme ned imod os og dreje bi i Nærheden af os, kaste en Line med et Stykke Træ, som vi fik fat i. Vi gjorde Linen fast, og Baaden holdtes paa Siden, og vi blev tagne om Bord og bragte til Køjs og behandlede efter Lægebogens Forskrifter. Baaden blev ikke taget om Bord paa Grund af tiltagende Kuling og Sø. — Skibet var Brig „Rosa“ af Fanø, Kaptajn N. H. Brinck, paa Rejse fra Pernambuco til Rio Grande do Sul. Mandag indkom Skibet til Rio Grande. Konsulen meddeltes det passerede, og Folkene kom i Logi, og Søforklaring optoges.

SKIBSFØRER JES M. KNUDSEN FORTÆLLER.

Jeg er født 22. Oktober 1841 i Sønderho. Mine Forældre var Skibsfører Math. J. Knudsen og Karen Jesdatter (Datter af Skibsfører Jes J. Sonnichsen, yngre). Som 14-aarig kom jeg

til Søs som Kok og Skibsdreng med min Fader paa Galeasen „Karen Bothilde“. Vi sejlede i Fragtfart om Sommeren paa Norge og Sverrige til Ribe med Træløst til Tømmerhandler Hans Hansen i Ribe (død 1888); han var Medejer af Skibet. Om Efteraaret hentede vi Kul fra England til Jernstøberiet i Ribe. Senere har jeg sejlet som Letmatros med Skonnerten „Karen“, ført af Hans Jessen (død 1860) og som Matros med min Onkel S. P. Brinch (død 1890) paa Skonnerten „Habil“ og gjorde Rejser med den paa Middelhavet; derefter gik jeg paa Navigationskolen i Nordby i 4 Maaneder; det var i 1863; men min Eksamen tog jeg i Kjøbenhavn og fik Karakteren „det store B“, det betyder bekvem eller første Karakter. Jeg havde været indkaldt til Orlogs baade i 1861 og 1862, blev saa permitteret, men ikke fri og maatte derfor kun sejle i de hjemlige Farvande. Jeg fik saa Hyre med Skipper Jeppe H. Madsen (død 1902) paa Skonnerten „Lene“; men i Foraaret 1864 blev jeg indkaldt igen og kom da om Bord i Linieskibet „Frederik d. 6.“, derpaa som Kvartermester om Bord i „Hekla“, der laa i Sønderborg; herfra blev jeg beordret om Bord i Linieskibet „Frederik d. 7.“, der laa i Høruphav. Her havde jeg gode Dage. Officererne var flinke og venlige. Der var 1.200 Mand om Bord, deraf skulde 300 Mand i Land paa Skandserne ved Kajnæs; derefter blev vi beordret op paa Flensborg Fjord for at hjælpe „Rolf Krake“ med at løbe en Bro i Stykker, som Tyskerne var ved at bygge over Alssund, men „Rolf Krake“ signaliserede, at vi skulde vende om. Vi blev beskudt fra Land og kunde ikke besvare Ilden, da nogle Huse laa i Vejen derfor. Selv fik vi kun nogen Skade paa Rigningen. Derefter gjorde vi Patrouilletjeneste i Alssund. Efter Krigen kom jeg med min Fader i hans nybyggede Skonnert „Karen Bothilde“ som Styrmand. I 1866 blev jeg Fører af dette Skib, til jeg i Foraaret 1869 købte en Skon-



*J. M. Knudsen
som Orlogsgast 1864.*



Kaptajn J. M. Knudsen og Hustru.

nertbrig, der fik Navnet „Karen“ efter min Hustru, med hvem jeg holdt Bryllup 27. Februar 1869, og blev, da den var sortmalet, altid kaldt „Sorte Karen“ til Forskel fra min Fætter, H. Frederiksens Skonnertbrig, der var hvidmalet og derfor kaldtes „Hvide Karen“. Jeg sejlede nu med „Karen“ paa Brasilien og Afrika, særligt paa Lagos. Her havde jeg engang det Tilfælde at strandede 2 Gange paa én Dag, dog ikke med mit eget Skib. Jeg var kommen om Bord paa et engelsk Skib som Besøgende, og da det skulde gaa ind over Barren, løb det paa

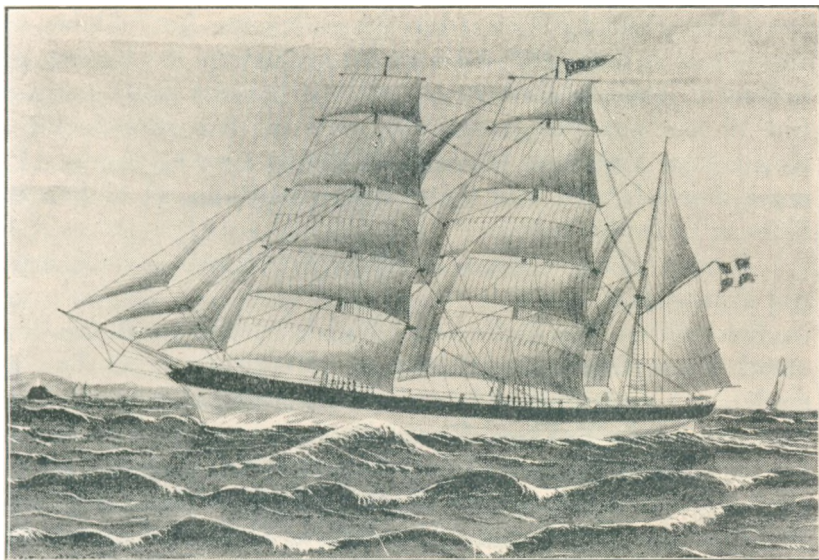
Grund og blev Vrag. I Skibsbaaden gik vi saa fra Borde og kom om Bord paa én Slæbedamper, der skulde slæbe en Skonnert ind, men Slæbedamperen løb ogsaa paa Grund. Det hele kom af, at de to Kaptajner var kommen op at slaas.

I Foraaret 1888 købte jeg for 34.000 Kr. i Liverpool en Jernbark paa 489 Reg. Tons; den fik Navnet „Eliza“. Den førte jeg i to Aar, da jeg lagde op og sagde Søen Farvel og overgav Skibets Førelse til min Svigersøn, Jes S. Jessen.

En Gang, jeg var i Afrika, blev jeg af en Høvding, der boede længere inde i Landet, inviteret til at besøge ham. Rejsen dertil foregik med Æsler og gik over Bjergene forbi dybe Afgrunde og til sidst gennem et meget smalt Pas, inden vi naaede Høvdingens Residens. Her blev jeg modtaget med største Honor af den sorte Høvding og hans Folk. Høvdingen spurgte mig bl. a. (ved Tolk) om det var sandt, at Vandet i de Hvides Land kunde blive saa haardt, at man kunde gaa og ride derpaa, hvilket jeg jo kun kunde bekræfte.

Advarsel gennem en Drøm.

Efter Fortælling af Jes M. Knudsen nogle Aar før han døde.



Jernbark „Eliza“.

I Efteraaret 1872 laa de to Fætttere, Hans Frederiksen og Jes M. Knudsen, med hver sit Skib i Udsejlingen fra Rotterdam for Modvind. Frederiksens var hvidmalet og kaldtes derfor altid „Hvide Karen“. Knudsens var sortmalet og kaldtes derfor „Sorte Karen“. Endelig blev Vinden gunstig, og de stak derfor til Søs med stiv Kuling af Nordøst med voldsomme Braadsøer over Barren, saa Skibene huggede haardt i og tog Grunden. De kom dog begge godt over Barren og satte Kursen gennem den engelske Kanal, og næste Dags Morgen var de oppe ved Slært og havde smult og klart Vand. De opdagede da begge, at Kølen var borte under begge Skibene. De besluttede saa at gaa ind til Plymouth for at faa Skaden udbedret. Kom saa tidlig i Havn, at de kunde faa Tørdok bestilt og Tilsladelse til at gaa i Tørdok med fuld Ladning. Skibene var begge lastet med Genever, Rom og andre Spirituosa.

I Tørdokken blev Skibene saaledes placeret, at de laa med Agterenden til hinanden, og ved et Brædt fra Agter til Agter var der Forbindelse mellem Skibene. Da Skaden var udbedret, og Skibene færdige til at forlade Dokken, var det Niptid med stærk Storm. Jes Knudsen gik om Aftenen sammen med Formanden ud at se paa, at Redningsbaaden og Raketapparaterne

var i Virksomhed for at redde Besætningerne fra 7 Skibe, der var ved at drive i Land. Efter at Besætningerne var bjerget, gik han hjem. Det var da hen paa Natten, hvorfor han tog sig en Lur til hen paa Morgenstunden, men før han tørnede ud af Køjen, kom Fætteren, Hans Frederiksen, over og sagde: „Du tager den lidt med Ro, Fætter, kom snart op, at vi kan faa Skibene ordentlig fortøjet!“

„Fortøje mens vi ligger i Tørdok? Du maa jo fejle noget paa Forstanden.“

Frederiksen blev ved sit og tilføjede, at han havde sin Paa-stand fra en Drøm afvigte Nat og fortalte da, at da han for nogle Aar tilbage forliste Svigerfaderens Skib paa Jyllands Vestkyst, druknede Kokken. Denne havde nu sidste Nat vist sig for ham i Drømmen og paalagt ham at fortøje Skibene, da der ellers vilde overgaa dem en Ulykke. Knudsen mente dog ikke, at der derfor var Grund til at fortøje Skibene, hvorved han mente, de vilde blive til Latter. De blev dog enige om at se efter, hvordan det saa ud ved Dokportene, om disses Tilstand gav Grund til Ængstelse. Da de ikke gjorde dette, vilde Knudsen paa ingen Maade fortøje. Frederiksen holdt paa Nødvendigheden deraf, og tilsidst lod Knudsen sig overtale og beordrede sit Skib forsvarligt fortøjet, ligesom Frederiksen gjorde det samme ved sit Skib. Da dette var besørget, gik de ned i Kåhytten og nød en Morgenbitter i al Gemytlighed. Næppe var de færdige hermed, før de hørte et øredøvende Brag. Det var Dokportene, der sprænges af den høje Vandstand udenfor, og Søen brølede ind i Tørdokken og gjorde en Del Ravage af mindre Betydning; men var Skibene ikke blevet fortøjet forsvarlig, vilde de være blevet knuste mod Bolværkerne. Der kom mange Tusinde Mennesker tilstede for at se paa Ulykken, og da de erfarede, hvad Grunden var til, at den var forløben saa skaansom mod Skibene, nemlig Troen paa Frederiksens Drøm, udbrød de i begejstrede Raab. Begivenheden blev gengivet i de fleste engelske Aviser, der alle var enige om, at de to danske Kaptajner ved at følge Drømmens Antydning havde gjort sig fortjent til almindelig Anerkendelse.

— — —

Efter at Jes M. Knudsen i 1890 havde sagt Søen Farvel, blev han Reder for flere Sejlskibe, Bankbestyrer, Medlem af Sogneraadet og Sønderho Enkekasses Bestyrelse m. fl. offentlige

Hverv. I 1910 blev han Fangemester i én af ham sammen med en Broder og en Svoger anlagt Fuglekøje, og i de 12 Aar, han ledede Fangsten deri, fangede han ialt 31.430 Ænder til en Værdi af over 20.000 Kr.

Han opnaaede en høj Alder, men var aandsfrisk og livlig interesseret i Dagens Spørgsmaal. Han døde 6. Maj 1924 næsten 83 Aar. Hans Hustru var død 1911.

Han efterlod sig 7 Børn. Datterens Mand, der overtog Førelsen af „Eliza“, forliste Skibet totalt med hele Besætningen paa Englands Kyst 1899. En Søn, Math. P. Knudsen har i mange Aar opholdt sig i Amerika, hvor han drev en udstrakt Fabriksvirksomhed, men bor nu paa Høstmark Hovedgaard ved Aalborg, hvor han ogsaa driver industriel Virksomhed. Sønnen Jørgen S. Knudsen døde 1930 i Amerika, hvor han ligeledes var Fabrikejer, en Datter er gift med Købmand M. V. Thomsen i Vendsyssel, en Datter er gift med Konditor Otto, en Søn, Jens, er Landmand i Amerika, og den yngste Datter er gift med Postbud Jørgensen i Esbjerg.

EN BØNHØRELSE PAA VILDENE HAV.

I Sønderho fødtes 26. Oktober 1852 Drengen Peder Frederiksen. Forældrene var Skibsfører og Gaardejer Hans Frederiksen og Mette Cathrine f. Jesdatter. Drengens Hu stod til Sølivet, og lige efter Konfirmationen kom han derfor ligesom hans tre ældre Brødre ud at sejle. Han begyndte, hvad der var Skik dengang, som Kok paa en lille Galease, blev senere Jungmand, Letmatros og Matros før efter behørig Tid at tage Styrmandseksamen, hvilken han tog fra Navigationsskolen i Sønderho, vist i 1878. Han sejlede nu i nogle Aar som Styrmand og for viden om, og med sin specielle Evne til at kunne lære Sprog, lærte han efterhaanden til Fuldkommenhed at tale Tysk og Engelsk og til Dels Hollandsk; endvidere kunde han ikke alene gøre sig forstaaelig paa Spansk og Portugisisk, men ogsaa paa Negersproget, der tales i Old Calabar paa Afrikas Vestkyst, hvor han ofte har været.

Han førte nogle Gange Broderen Hans Frederiksens Skib, Skonnertbriggen „Karen“, naar Broderen tog Ferie. Paa en af sine Rejser som Fører af „Karen“ var det, han oplevede en Bønnehørelse paa sit Raab til Gud om Frelse i en farlig Stund. Denne

Begivenhed, som han flere Gange har omtalt, fik en afgørende Betydning for hans aandelige Standpunkt og hans Forhold til Gud. Hans Fortælling derom lød omtrent saaledes:

„Paa Hjemrejsen fra Old Calabar med en Ladning Palmolie bestemt for Hamborg, mødte os i Biscayabugten en forrygende Storm, der nødvendiggjorde den største Agtpaagivenhed fra hver af Mandskabets Side for ikke at kuldsejle. Jeg stod selv ved Roret, da en voldsom Braadsø brød ind over Dækket og kastede Skibet om paa Siden, og da det ikke rejste sig, var jeg klar over, at der vilde ske en Ulykke. I min Angst raabte jeg højt: „Herre Gud, frels os, ellers er vi fortabt!“ I samme Nu lagde Bølgerne sig, og det blev smult Vand omkring Skibet, som nu rejste sig, og Faren var overstaaet. Førend jeg fik takket min Gud for Frelsen, kom den lille Skibsdreng hen til mig, tog Huen af og sagde bønligt: „Skipperen maa ikke blive vred paa mig, men hele den store Dunke Olie, der stod forude, er løben i Søen; jeg glemte at faa Proppen paa, da jeg tog noget Olie af Dunken i Morges.“ Straks stod det mig klart paa hvad Maade, Gud havde hørt min Bøn og frelst Skib og Besætning. Olien, der flød ud i Søen, havde virket som Bølgedæmper, og derved var vi blevet reddet. Jeg trykkede Drengen i Haanden og klappede ham paa Kinden og sagde til hans Forbavselse: „Du skal ikke faa Skænd, men have tusinde Tak for din Forsømmelighed, der denne Gang blev vor Frelse.

Vinden løjede nu af, og vi naaede velbeholden i Land efter nogle Dages Forløb.“

Peder Frederiksen naaede ikke, trods sin Djærvhed og øvrige Kvalifikationer som Sømand, at faa sit eget Skib at føre. Det gik som bekendt tilbage med Sejlskibsfarten paa Fanø, og Frederiksen gik derfor paa Kogeskolen i Kjøbenhavn og blev dér uddannet til Hovmester. Som saadan sejlede han i flere Aar med Barken „Maagen“, Kaptajn L. Lauridsen af Esbjerg, og senere i endnu flere Aar med Dampskibet „Merkur“, der gik i ugentlig Fragtfart mellem Esbjerg og Hamborg og tilhørte Rederiet Pagh & Qvist Petersen.

P. Frederiksen var i Besiddelse af en vis Evne til at virke tiltrækkende og var ved sit gode Humør, Vid og Lune afholdt i de Kredse han kom. Han kunde paa en pudsig Maade sige Folk drøje Sandheder, uden de blev stødt derved. Engang sagde han i Hamborg til en tysk Tolder, der havde Opsyn med Los-

ningen af Skibet: „Vi to er Fjender.“ Det mente Tolderen ikke, eftersom de jo dog altid var kommen godt ud af det med hinanden. Frederiksen forklarede ham saa, at eftersom Tyskland havde taget Sønderjylland fra Danmark, var det hans menneskelige Pligt at betragte enhver Tysker som sin Fjende; men, føjede han til, „det er min *kristne* Pligt at elske mine Fjender og gøre dem godt, som haader mig, kom derfor med ind i Kabyssen og faa en Kop Kaffe.“ Tolderen lo gemytlig og tog imod Tilbudet.



P. Frederiksen.

Han besad en glimrende Evne til at skrive Vers, hvilken Evne han udnyttede ved mange Lejligheder. En Gang, han var kommen til Hamborg, hvor Skibet skulde ligge nogle Dage, opdagede han, at han ved Afsejlingen fra Esbjerg havde glemt at faa et Anker Øl om Bord fra Kajen. Han sendte da Havnebetjenten et Kort af følgende Indhold:

Der staar et Anker ved Bolværkets Kant
 ensomt og forladt.
 Se, om du det finde kan
 og tag da dristigt fat,
 gem det i et sikkert Rum
 og tal slet ikke til nogen derom,
 saa forbliver du altid Ven
 med Peder Frederiksen.

En anden Gang, han sendte en Mand en Regning for leverede Varer, hvad han flere Gange havde gjort uden at faa Betaling tilføjede han forneden paa Regningen:

For Sandhed og Ret
 forøvrigt komplet
 mit Maal og min Agt skal være.
 Enhver skal ha' sit,
 og jeg skal ha' mit.
 Det være da hver sin Ære
 hver Maaned kontant
 at betale galant,
 saa gør man saa yndig Affære.

Det varede kun faa Dage derefter, saa var Manden med Pengene. —

I 1908 sagde Frederiksen Søen Farvel og købte en lille Ejendom i Jerne. Den gav knapt det Udbytte, han havde ventet,, og han gav derfor Ejendommen Navnet „Knaptrupgaard“. Paa Ejendommen var der ved Overtagelsen et Par islandske Heste. En Dag, da han vilde spænde dem for Vognen, stak de begge af, og først efter et Par Dages Forløb fik han at vide, de var havnet i Gjessing. Han gav derefter Hestene Navnene „Knold“ og „Tot“.

En Dag, han skulde en Tur til Fanø, vilde han gerne have Drengen fri for Skolen og sendte da en Seddel med følgende Indhold til Læreren:

Jeg vilde saa gerne ha' Arthur syg
paa Mandag hele Dagen.
Jeg er paa min Rejse da mere tryg,
men hvordan skal jeg gribe Sagen?
Af Sygdomme er som bekendt en Del,
mere og mindre slemme.
Mon ikke skinsyg var mest reel,
om end den er hæftig at hæmme?
Giv mig et Raad, men sandt maa det være,
da ellers det vil berøre min Ære.

Frederiksen havde opdaget, at det ikke var ualmindeligt, at Folk for at kunne faa Børn fri for Skolen angav, at de havde været syge.

Han fik Lov til hos nogle bekendte inde i Esbjerg at opstille en Tønde i Gaarden, hvori Køkkenaffald kunde anbringes, hvilke Tønders Indhold han afhentede en Gang om Ugen, og benyttede det til Svinefoder. I en Gaard kom han nogle Uger i Træk uden at finde noget i Tønden. Han skrev en Seddel og anbragte den paa Tønden. Paa Sedlen stod:

Her staar jeg arme Tønde
kuet af Sult og Nød,
tynd og slank som en Mynde,
aner min snare Død.
Fyld og prop dog mit Indre.
Fordøjelsen den er god. Vær med til at lindre
en stakkels Tøndes sure Nød.

Baade næste og paafølgende Uger var Tønden altid fuld af Køkkenaffald.

Da han flyttede til Jerne, var det ham som Sømand en Sorg

at se, at de Flag, der flagedes med, var hjemmesyet og ureglementeret baade i Facon og Farve, og at Størrelsen heller ikke stod rigtigt i Forhold til Flagstangen. Dette lod han Beboerne vide engang ved et Møde og bad dem lægge Mærke til hans eget Flag og Flagstang, som begge var reglementeret paa alle Maader. Dette bevirkede, at kort Tid efter havde enhver Flag-ejer i Jerne anskaffet sig et reglementeret Flag og en smuk Flagstang.

Før sin Død forlangte han, at hans Kiste skulde indsvøbes i Dannebrog, det Flag, under hvilket han havde sejlet baade i Storm og Stille. Dette Ønske fik han ogsaa opfyldt.

Han døde 6. Januar 1923 og ligger begravet paa Esbjerg nye Kirkegaard.

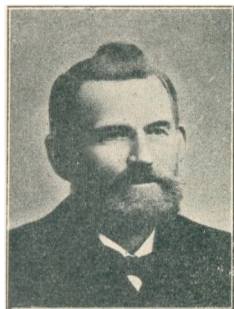
KAPTAJN A. H. RØDGAARDS OPLEVELSER.

Anders Hansen Rødgaard er født i Nordby 1. November 1848. Forældrene ejede den gamle Slægtsgaard „Rødegaarden“, hvis Tilværelse kan føres næsten 300 Aar tilbage i Tiden.

Thomas i Rødegaarden nævnes i et Paabud om Sandflugtens Dæmpning 1686. Navnet paa Gaarden har sikkert sin Oprindelse i, at Døre og Vinduer har været rødmalede i Modsætning til andre Huse og Gaarde, der paa Fanø var malet grønne.

Slægten har fortrinsvis været Landmænd, der drev lidt Hjemmefiskeri, som Skik og Brug var dengang, dog findes af Navnet Rødgaard allerede i Slutningen af det 18. Aarhundrede et Par dygtige Skibsførere, der drev Fragtfart, Handel og Fiskeri paa Island. Anders kom til Søs tilligemed 3 af sine Brødre. Af disse er mest kendt Hans M. Rødgaard, der i mange Aar førte Sejl- og Dampskibe fra England og siden blev stærkt interesseret i Badet ved Nordby og blev dets Direktør. En anden Broder, Morten, blev ogsaa Skibsfører og sejlede i mange Aar paa Kinakysten med sit Skib, Briggen „Cathrine“. Den 3. Broder, Jens Morten Rødgaard, var Fører af Skonnertbriggen „Maren“.

Anders Rødgaard kom ikke straks paa Langfart. Ved hans Konfirmationstid gik ikke mange af Fanø-Skibene i oversøisk Fart. De to første Aar sejlede han som Skibsdreng med S. A. Sørensen af Sønderho; han førte Skonnerten „Maren“, der mestendels sejlede paa Ribe—England. Siden sejlede Rødgaard viden om. Sin Styrmandseksamen tog han ved Fanø Navigations-



Kaptajn
A. H. Rødgaard.

skole, og i 1874, 27 Aar gammel, holdt han efter 8 Aars Forlovelse Bryllup med sin Forlovede Dorthea. Da han havde sejlet sin reglementeret Tid som Styrmand, byggede han hjemme i Nordby i 1882 Briggen „Dorane“, et smukt Skib paa 300 Tons. Skibets Navn var sammensat af Hustruens Navn, Dorthea, og Rederens Hustrus Navn, Ane. Med dette Skib var han snart i Ostindien, snart i Chile og Kalifornien, og Heldet fulgte ham altid. Mange særdeles hurtige Rejser gjorde han. Engang havde han fra Syd-Ka-

lifornien til England, rundt Kap Horn, kun 84 Dage. En anden Gang, han laa i Valparaiso, kom han sammen med to tyske, ret overlegne Kaptajner, der førte Skibe, der var over dobbelt saa store som „Dorane“. De var ikke langt fra at mene, at det var altfor farlig en Sejlads saa langt ud i Verden med det lille Skib „Dorane“. Saa gik de alle tre Skibe ud paa samme Tid med Falmouth for Ordre. Ankommen hertil udtalte de to tyske Kaptajner til Havnemesteren, at han snart kunde vente en lille dansk Brig. — „Dorane“? spurgte han, „ja, den var her for 3 Uger siden og er afgaaet til Hamborg.

Der laa Tyskernes Hovmod!

Om Bord paa „Dorane“ var Forholdet mellem Fører og Besætning det allerbedste. Det blev betragtet som en stor Oplevelse og Ære at faa Hyre med „Dorane“ og at komme under denne ærlige og redelige Førers Formynderskab.

Her skal lige berettes, tildels efter „Fanø Ugeblad“, om Kaptajn Rødgaards Oplevelse paa St. Domingo, hvor en samvittighedsløs Købmand vilde forføre ham til at forlise Skibet under Tilbud om en større Sum Penge, hvilket Rødgaard selvfølgelig afslog:

Kaptajn Rødgaard blev med Briggen „Dorane“ 26. November 1898 befragtet i Barbados og ankom 1. December til Agua. Her fik Skibet Ordre til at laste i Barahana og Punta Palmas. Efter at have ligget i 8 Dage for at faa ordnet Papirerne, der gav Ret til Kystfart, ankom Skibet den 9. December til Barahana for at lade Træ. Straks da Kaptajnen den 17. fik det første Træ om Bord, saa han, at det var saa slette Varer, at det ikke vilde kunne dække Fragten og gjorde Afladeren opmærksom



Brig „Dorane“.

herpaa; men denne tog intet Hensyn dertil. Senere kom Kaptajnen under Vejrs med, at naar saa daarlige Varer kom om Bord, var Hensigten den, at Skibet skulde forlise paa et passende Sted. Det var derfor kendeligt for ham, at Afladeren og Konsorter havde en Slyngelstreg for, og da man vedblev med at komme med saadanne elendige Varer, udtalte han lige ud til Afladeren, at dennes Hensigt ikke skulde lykkes, men uden Held, da der fremdeles kom slette Varer om Bord. Han gav derpaa Afladeren en skriftlig Meddelelse om, at hvis der vedblivende sendtes saa slette Varer, vilde han (Kaptajnen) ikke kunne aflevere en „reel og komplet Ladning“ og forlangte derfor udbetalt Differencefragten mellem hvad „Dorane“ burde føre, og hvad der virkelig blev indlastet, men ej heller dette hjalp.

Tiden gik saaledes til den 17. Januar, til hvilken Dag der kun var indlastet 150 Tons. Kaptajnen fik den Dag Ordre til at afsejle til Punta Palmas, hvilken Plads Kaptajnen imidlertid ikke ansaa for en god og sikker Havn, som Certepartiet bestemte. Han nægtede derfor at afsejle, da han anede Afladerens skumle Hensigter, forinden Stedets øverste Myndighed under sin Haand og Segl erklærede, at Stedet rolig kunde anses for „en god og sikker Havn“. Da han fik en saadan Erklæring, var han nødt til at afsejle, og dette skete den 19. Januar.

Det viste sig ogsaa, at Kaptajnens Anelser ikke var ubegrundede, thi ankommen til Punta Palmas, vilde Lodsens ankre paa et saadant Sted uden for Klipperne, at Skibet maatte drive ind derpaa ved en Paalandsvind og derved sønderlaas, saa det var klart, at Lodsens var underkøbt til at lægge Skibet saaledes, at et Forlis kunde ske. Rødgaard tog derfor Kommandoen fra Lodsens og ankrede paa en mere sikker Plads, men næste Dag kommer Lodsens om Bord med Afladerens Søn, der forlangte, at Skibet skulde komme nærmere Land, da det ellers ikke fik mere Ladning. Kaptajnen lettede derfor længere ind mod Land, dog ikke paa den forrige Plads, hvad Lodsens gjorde sig alle Anstrengelser for at gøre. Afladerens Søn og tre andre Mænd, der Dagen efter kom om Bord, havde mystiske Ting for, hvorfor Rødgaard jagede dem i Land, og da det var hans Overbevisning, at Skibet skulde bores i Sænk om Natten, paabød han Vagten den største Agtpaagivenhed med, hvad der passerede, særlig at varsko, hvis Baaede skulde nærme sig Skibet.

Da Skibet var færdig til Afsejling, viste det sig, at Afladeren vilde formaa Kaptajnen til at underskrive falske Konossementer og bød ham 200 £, hvis han vilde manøvrere Skibet saaledes, at det kunde blive sat paa Grund paa et farligt Sted. Selvfølgelig mødte dette skammelige Tilbud et ubetinget Afslag fra den brave Kaptajn Rødgaard, som nu ikke var rolig et Øjeblik for, hvad der kunde ske med Skib og Ladning, thi at det var Slyngeernes faste Agt, at Skibet skulde bringes til Forlis med sin daarlige, men sikkert højt assurerede Ladning, derom nærede Kaptajnen ikke den mindste Tvivl. Han besluttede derfor at stjæle sig bort med Skibet, hvilket lykkedes for ham en taaget Nat 17. Februar, og han ankom 3 Dage efter til St. Domingo, hvor han henvendte sig til den derværende danske Konsul om Hjælp, men han erklærede, at han intet kunde udrette for ham(?), hvorpaa Kaptajn Rødgaard den paafølgende Nat atter stak til Søs.

At Rejsens Udbytte paa denne Maade blev elendig er ikke til at undre sig over.

Siden har det vist sig, at den Fremgangsmaade, Afladeren benyttede sig af, var bleven anvendt over for andre danske Skibe, hvis Førere dog ligesom Kaptajn Rødgaard paa tilbørlig Maade havde afvist det bedrageriske Tilbud.

Ved sin Hjemkomst gjorde Kaptajn Rødgaard de forskellige Søassurandører bekendt med disse skammelige Forhold paa St. Domingo, for at de kunde tage sig i Agt for lignende Tilfælde i Fremtiden.

Denne Rejse var vist den eneste, Rødgaard havde Underskud paa, men det gjorde ham intet, hans Samvittighed var forbleven ren.

Rødgaard var en alvorlig troende Kristen, der havde Ordet i sin Magt, hvorfor han ikke alene holdt Gudstjeneste om Bord paa sit Skib, men i de Havne, han anløb, var han en kendt Taler paa Sømmandshjemmene, hvor skandinaviske Søfolk i Flokkevis samledes for at høre ham. Han var i Udvalget for indenlandsk Sømandsmission, Forkæmper for Oprettelsen af Sømandshøjskolen, i hvis Bestyrelse han havde Sæde. Han var ogsaa i Bestyrelsen for den danske Afdeling af „Broderkredsen paa Havet“, og Dueflaget, Kredsens Samlingsmærke, vajede altid fra „Dorane“s Mast.

Han var en Pryd for sin Stand.

Da han „lagde op“, blev han Uddeler i Brugsforeningen i sin Fødeby, og her fik han flere Aars Virke, som tiltalte den nu aldrende Kaptajn. Ret pludselig døde han. Han blev syg midt i sin Gerning om Formiddagen 30. Marts 1918, og allerede om Eftermiddagen udaandede han glad og fredfyldt.

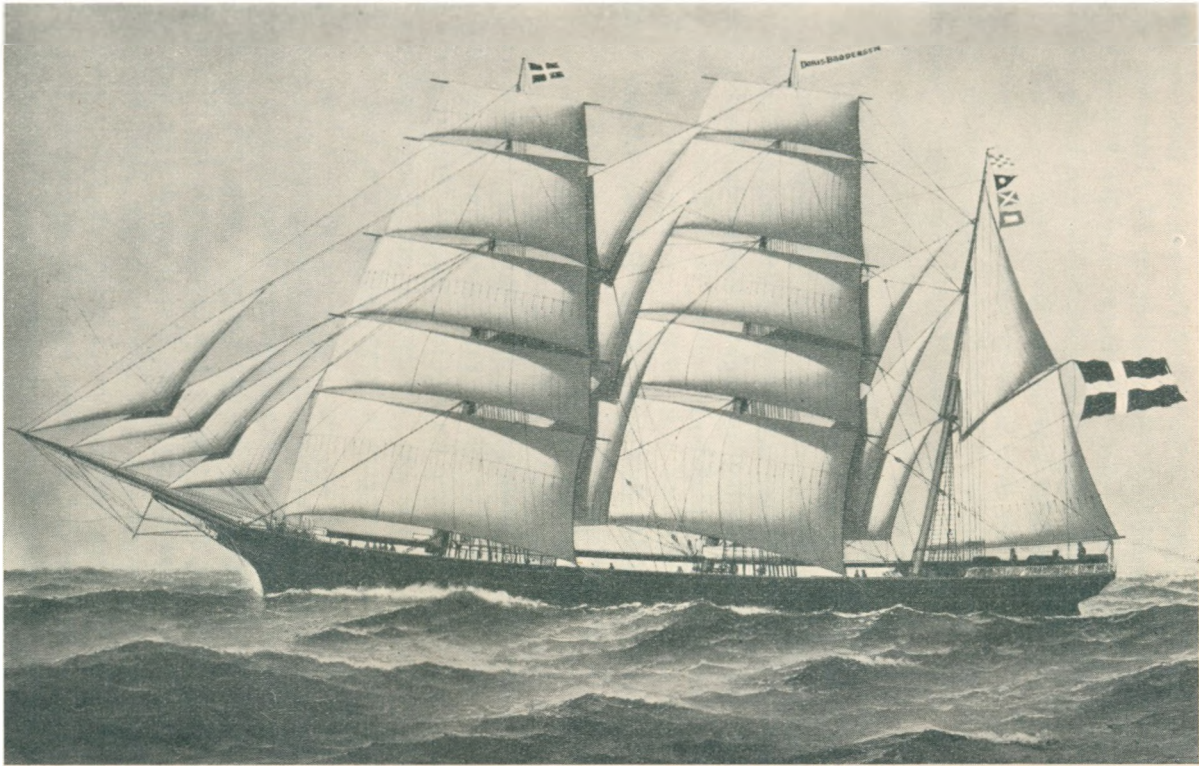
Han efterlod sig Hustru og en Datter.

NORDBY BARKEN „DORIS BRODERSEN“s HAVARI VED KAP HORN I 1899.

Kaptajn H. L. Hansen skriver herom i „Fanø Ugeblad“:

„Fra Liverpool til Kap Horn gik Rejsen saa nogenlunde, kun var den lidt lang paa Grund af Modvind, ialt 70 Dage. Ved Kap Horn blæste det vedholdende i 30 Dage med svære vestlige Storme og med høj Sø, saa det ikke var muligt at avancere. Den 15. Oktober om Natten Kl. 1 fik vi over Forskibet en meget svær Braadsø, der borttog Skanseklædningen fra Bakken til agterste Spant samt Fokkevantet, desuden afsloges For- og Kabelrumslugen, saa Vandet strømmede ned i Lasten. Fokkerøstene brækkede paa ét nær, saa Masten kun støttedes af Topbardunen, og et Held var det, at den holdt; thi ellers vilde Masten være gaet over Bord. Da Skibet efter Bestikket befandt sig paa 56 Gr. s. Bredde og 76 Gr. v. Lgd., og der ingen Udsigt var til, at Vejret vilde bedage sig eller Vinden forandres, besluttede vi os til, efter afholdt Skibsraad, at holde af og søge Nødhavn. Vi vilde have søgt Montevideo, men da Fokkerigningen daarligt lod sig ansætte, formedelst at Røstene var knækkede, og da Vandet i Vandtankene tillige var blevet brak, og Mandskabet begyndt at blive syge, saa jeg mig nødsaget til at søge Port Stanley paa Falklandsøerne, hvortil vi ankom 22. Oktober.

Endskønt der ingen Bugserbaade findes her, kom vi dog godt i Havn, og det første, jeg gjorde, var jo at melde Protest og faa Besigtigelsesmænd om Bord. De takserede Skaden til 1200 £, hvorefter Skibet blev forhalet til den indre Havn og indehavende Krudt losset den 23. Oktober. Samme Nat blev jeg og begge Styrmand samt Kokken baaret ud af Kahytten i bevidstløs Tilstand. Kullene havde nemlig ved Selvantændelse taget Ild og udviklede Gas, som havde forgiftet Luften. Jeg kom dog hurtig til Bevidsthed, hvorimod det tog længere Tid med Styrmandene og Kokken. Kaptajnen paa et hosliggende norsk



Bark „Doris Brodersen“.

Skib kom os til Hjælp. Om Morgenen aabnedes Lugerne og straks stod en stærk Røg og Gas op af samme. Jeg tog Besigtelsesmænd om Bord, som beordrede Vand pumpet i Skibet for om muligt at slukke Ilden; fik 2 Pumper fra Land og pumpede i 24 Timer med hele Mandskabet og 15 Mand fra Land. Ilden blev da slukket, men i Rummet var der 8 Fod Vand, som skal blive der saa længe, Gaslugten holder sig, hvilket endnu er saa slem, at man ikke kan sove i Kahytten. — — —

Der er 2 Skibe her med omtrent samme Skade som „Doris Brodersen“, kun ikke med Ild i Ladningen, desuden 8 med større eller mindre Havarier, saa det vil tage flere Maaneder at faa Skibet repareret og vil koste en stor Sum Penge, saa det heldigste vil nok blive at komme af med Ladningen her og sejle andet Steds hen at reparere, især da ogsaa en hel Del Sejl er i Stykker, og der jo kan være Fare for, at Ilden kan opstaa paany, naar Skibet igen kommer ud. Et Held var det, at Krudtet var losset, ellers havde Skibet sprunget i Luften og sandsynligvis hele Mandskabet gaet under.“

— — —

Om en Redningsdaad, Kaptajn H. L. Hansen udførte i 1903, se under Redningsdaad sidst i Bogen.

Kaptajn *H. H. Frederiksen*, der som ung Sømand sejlede i 7 Aar med amerikanske Skibe, var i disse Aar ude for mange Oplevelser, som han gerne fortalte om, naar vi Drengene bad ham derom. Han kom ofte om Vinteren i mit Barndomshjem (i 1880'erne), efter at han havde faaet Skib at føre, i hvilket Far var Parthaver.

Engang fortalte han følgende Oplevelse: „Jeg var som syg blevet efterladt i en Havn paa Guinea-Kysten og blev dér indlagt paa Hospitalet.*) Da jeg var kommen mig, gik jeg daglig ned til Floden for at se paa de faa Skibe, som laa dér og for om muligt at opnaa en Hyre. En Dag kom der en flot udseende spansk Skonnert ind paa Floden. Dette Skib betragtede jeg særligt hver Dag, jeg var ved Floden, og kunde godt lide at faa en Hyre med det. En Dag, jeg stod og kiggede paa dette Skib, sagde Stewarden til mig lidt spøgende: „Du gaar her hver Dag og betragter dette Skib, vil du maaske købe det?“

*) Det maa have været omkring 1856.

„Nej“, svarede jeg, „men Kaptajnen har lovet mig en Hyre med Skibet.“

„Kom saa her“, sagde Stewarden, „og se hvad dette er“ og viste mig nogle tildækkede Kanoner, der stod paa Halvdækket. „Ved du saa, hvad det er for et Skib“?

Jeg svarede: „Et Koffardiskib vel, med det sidste Skib, jeg for, havde vi ogsaa Kanoner om Bord.“

Saa tog han mig hen til en af Lugerne, som han aabnede og bad mig se ned i Lasten.

„Det lugter jo af Negre“, svarede jeg.

„Saa ved du vel Besked“, sagde Stewarden.

„Ja, det gør jeg“.

„Vil du saa med?“

Det vilde jeg naturligvis ikke; thi Skibet sejlede med røvede Slaver, som skulde sælges i Amerika. Stewarden syntes det var en Skam, at saadan en pæn, ung Dansker skulde med i dette afskyelige Foretagende, derfor vilde han advare mig, hvad jeg baade den Dag og siden hen var ham taknemmelig for i mit inderste Hjerter.

Senere kom jeg ud med et Skib fra Boston. Et Aars Tid efter laa vi i Boston Havn en Dag, det netop var min Fødselsdag. Jeg vilde da spendere nogle Kager paa mine Kammerater og gik derfor i Land for at købe nogle. De Kager, jeg købte, var indpakket i Avispapir. I denne Avis læste jeg saa en Beretning om, at den førømtalte spanske Slavehandlers Skib var blevet taget af en engelsk Orlogsmænd, der havde gjort kort Proces med hele Besætningen, som alle blev hængte i Skibets egne Ræer, hvorefter Skibet blev bugseret i Havn med de døde Legemer hængende under Ræerne. At jeg efter at have læst dette fejrede min Fødselsdag med dobbel Glæde er forstaaeligt. Hvor let kunde jeg ikke paa en afskyelig Maade være kommen med dette Slaveskib og endt mit Liv som en Forbryder, hvis ikke Stewarden havde advaret mig. Nu skænkede jeg ham en taknemlig Følelse og priste min Gud for hans Beskærmelse af mig, kun gjorde det mig ondt at tænke paa, om ogsaa den ømtalte Steward skulde være blandt de hængte Mennesker.“



Kaptajn
H. H. Frederiksen.

— — —
Kaptajn H. H. Frederiksen blev siden, som fortalt Side 58 ff.,

Fører af Skonnertbriggen „Karen“, som han lod bygge i Sønderho 1868 paa P. Sonnichsens Værft. Frederiksen sejlede meget paa Afrikas Vestkyst, og her døde han af Klimafeber 1884, 48 Aar gammel. Se Side 61 og Side 167.

Han efterlod sig Hustru og 8 Børn, deraf 4 ukonfirmerede. Sønnen Niels døde som Bogbinder og Byraadsmedlem i Roskilde 1929, Hans er omtalt Side 57 ff., Jens er pensioneret af Fyrvæsenets Tjeneste, og Andreas er Købmand i Esbjerg. Svingersønner er pensioneret Lods S. N. Houman, Dbmd., i Horsens, Smed Vejleborg, Sønderho, og afdøde Styrmand Thomas A. Nielsen, Sønderho. Datteren Doris er ugift.

2 REJSER RUNDT KAP HORN I HVIRVELSTORME.

Omtrent midt i 80'erne gik Fanøboerne over til Anskaffelse af Jernsejlskibe, dels ny og dels ældre Skibe til langvejs Fart Jordan rundt. Skibene maatte paa Jordomsejlingen runde det blandt Sejlskibe berygtede Kap Horn, hvor man har den mest stormlige og den besværligste Sejlads paa Verdenshavene, hvad ogsaa nu heldigvis bliver en „Saga blott“, i alt Fald forlængst for Fanøskibene, da alle vore stolte Sejlere maatte vige i Kampen for Konkurrenten, Dampskibene, og sidstnævnte stifter aldrig Bekendtskab med Kap Horn. De forholdsvis faa Skibe, der nu gaar syd om Amerika, passerer alle gennem Magelhan Strædet, der adskiller Ildlandet fra Fastlandet. Siden Panamakanalen er anlagt, foregaar den langt overvejende Trafik derigennem til og fra hele Amerikas Vestkyst.

Hensigten med denne Artikel er over for unge nuværende interesserede Søfolk at skildre et Par Træk af Livet og Genvordighederne paa Datidens Rejser rundt Kap Horn, som heldigvis de nuværende og fremtidige Søfolk sandsynligvis aldrig faar stiftet Bekendtskab med, i alt Fald kun faa. Det kan derfor muligt have sin Interesse for dem at faa lidt Indblik i de forbigangne Forhold, mens vi ældre forhenværende Sejlskibsførere endnu kan fortælle derom.

Vejrforholdene syd for Kap Horn kan betegnes som uafbrudte vestlige Storme ca. 10 Maaneder af Aaret. Mellem Stormene indtræder korte Pavser. I Sommertiden, December og Januar, kan enkelte Dage med østlige Vinde forekomme; men de er sjældne. De blæsende Vinde er efter min Mening Hvirvel-

storme, som, naar de raser under Hornet, samtidig har en anden Vindretning langt mod Syd, paa 61^o à 62^o Bredde under Shetland Syd, hvor man da kan være heldig forholdsvis hurtig at oparbejde Længden paa de smaa Grader til ca. 80^o vestl. Lgd. for derefter hurtigst at flygte lige mod Nord til mildere Klima. Jeg har kendt en Kollega, der ved at holde sig med Skibet under Kap Horn, endnu efter en Maanedes Forløb var ved Begyndelsespunktet til usigeligt Slid paa Skib og Mandskab.



Kaptajn
H. J. Thomsen.

Jeg skal saa vidt muligt i Korthed skildre 2 Rejser rundt Kap Horn med mit Skib „Else I“, én Rejse vestpaa og én Rejse østpaa. I Parentes bemærket havde jeg begge Gange om Bord dygtige, erfarne og udsøgte Folk, som i Farens Stund kunde stoles paa, Folk, der til enhver Tid kunde se Døden stift i Øjnene uden dog at glemme at gøre deres Pligt til det yderste.

Først i Halvfemserne var jeg paa Rejse fra Hamborg til Central Amerika, og som sædvanlig begyndte Kampen med de vestlige Storme under Kap Horn med Hagl og Snebyger. Jeg lod, som jeg plejede, Skibet ligge syd over, op under Syd Shetlandsøerne for mest mulige Sejl. Midt paa Natten fik vi en Braadsø over. Den fyldte Skibet, knuste og bortrev det halve af et nyt Dækshus, hvori Folkelukaf, Kabysse m. m. var. Da Søen var borte, stod Frivagtmandskabet paa Dækket halvnøgne. Heldigvis var dog alle Mand i god Behold. Dækket flød af Beklædningsgenstande; nogle mistede Støvler, andre Sko og Køjetøj, og de stod nu der uden en tør Trevl til Skiftning, i rædsom Storm og streng Kulde. Efter at der var reddet, hvad der var muligt, og gjort hvad man kunde, blev Mandskabet logeret ned Agter i Sejlkøjen, indtil Skibet kom rundt Hornet. Da vi atter kom mod Nord til et mildere Klima, fik vi Skaderne repareret med de altid omborværende Reservedele, saa vel af Brædder, Planker som Rundholdter og Sejl. Ikke sjælden mistes Sejl, ligesom Ræerne, især Bramræerne, brækker; men i Løbet af et Par Dage var der ny i Stedet. Der maatte dog mases paa Nat som Dag, uanset Barometerstanden, der til Stædighed viste paa Jordskælv. Der var en uafbrudt Sejlsætning og Sejlindtagning efter Vindstyrken. Selve Søen er for det meste

ikke farlig; den er høj, vel de højeste Bølger, der nogensteds forekommer; men der er langt mellem Søerne, hvilket vel har sin Aarsag i, at de har frit Løb uden Hindringer Halvkuglen rundt.

Ca. et halvt Aar efter kom jeg paa Hjemrejse fra Ecuador, østgaaende lastet med Stennødder, runde Nødder af Størrelse som et Høuseæg. Det er en tung, farlig Last; den laa løs i Skibet og var slem at holde paa Plads i Uvejr, skønt godt sikret ved Langsskibsskotter i Lastrummet, som Loven paabød. Vi fik en særlig slem Orkan vest for Kap Horn med sædvanlig Hagl og Smaabyger. Under Lænsningen for Undermersejlene og Fokken tog Skibet svære Vandmasser over, saa der maatte drejes under Vind og Sø for Stumperne, d. v. s. det halve af Undermersejlene og en Stump Mesan.

Idet Skibet kom tværs af Vind og Sø, kastedes Ladningen, saa Skibet laa under Vand i Læ til midt paa Storlugerne. Resten af Sejlene bjergedes paa nær Mesanstuppen. Alligevel gik Skibet mere over for hver Time, saa Vandet trængte ind højt paa Halvdækket, og der var Fare for, at det skulde fylde Skibet. Bølgedæmper blev hængt ud. Da Liv og Skib stod i den største Fare, holdt vi Skibsraad, hvor da bestemtes atter at lænse for Vind og Sø, hvis det var muligt at faa Skibet under Styr. En Stump Forsejl blev hejst, Agtersejlet bjerget (Mandskabet maatte kravle langs Luvløningen), og mod Forventning faldt Skibet af nok til, at Vinden bar ind i den blotte Rigning, saa det lystrede Roret. Skibet løb derefter for den bare Rigning i det forfærdelige oprørte Hav. Søen brød ustandselig ind over Skibet alle vegne, og dog maatte den farlige Manøvre risikeres: at faa Vind og Sø ind fra den svage Side paa Skibet, for om muligt at faa det ved Søens Hjælp til at kaste en Del af Ladningen tilbage, hvilket ogsaa til Dels lykkedes. Derefter fortsatte vi med Lænsningen i 2 Døgn, indtil Østsiden af Statenøen naaedes. Der fik vi Ladningen læmpet, og atter var Liv og Skib reddet.

Kap Horn er nu engang daarlig berygtet, men kan dog til Tid være medgørlig, hvilket heller var andet end godt. Jeg forlod et af nævnte Aar med mit Skib Bordeaux for med Stykgods at gaa til Guayaquil (Ecuador); vi passerede Kap Horn paa 57. Dag. Valparaiso paa 66. Dag og ankrede paa Guayaquils Revier efter 80 Dages Rejse. Til Sammenligning havde en Kollega med sit Skib „Professor“ 180 Dages Rejse til samme Plads. Vi praje-

de hinanden paa Udrejsen ved Maderia. Hjemrejsen fra Central Amerika paa Vestkysten var altid langvarig, gennemsitlig 150 Dage, grundet paa, at Skibene altid af Vandet fra Kysten og Floderne efter langt Ophold blev uhyggeligt tilgroet i Bunden med Muslinger, Søgræs o. l., der naaede en Længde af indtil 1½ Alen, saa Skibet tilsidst hverken kunde sejle eller manøvreres.

Øst paa rundt Kap Det gode Haab gaar det forholdsvis let. Der er Medbør af uafbrudte Storme; for mit Vedkommende løb jeg Længden ned paa 45^o Bredde for at gøre en Afstikker enten til Avstralien eller til en af Sydhavsøerne; derefter atter rundt Kap Horn tilbage til Udgangspunktet, et ubestrideligt Bevis paa, at Jorden er rund.

H. J. Thomsen.

forh. Sejlskibsfører, Sønderho.

— — —
Om Kaptajn Thomsens Oplevelser som Skibsdreng se Side 39 ff.

Kaptajn Thomsen er gift med Anne Jensine, f. Sørensen, og i Ægteskabet er der 7 Børn: Sønnerne Anfred og Harald, der begge pløjer Søen, en Datter gift med Maskinmester S. Ibsen, Kjøbenhavn, en med Vognmand Hjalmar Larsen, Hillerød, en med Lods J. M. Christensen, Dragør, en med Toldopsyn Munch, Sønderho, og en med Bankbogholder Herluf Jensen, Kjøbenhavn.

MED SKONNERTBRIGGEN „MAREN“ AF NORDBY.

Kaptajn Søren Nørby fortæller:

Da jeg havde faaet min Styrmands- og Kaptajns-Eksamen ved Fanø Navigationsskole i Aaret 1876 og en lille Ferie ovenpaa dette paa ca. 2 Maaneder, fik jeg Hyre med Skonnertbriggen „Maren“ af Fanø, Kaptajn Jens M. Rødgaard, med Anders H. Rødgaard som Styrmand. Jeg mønstrede i Kolding og gik om Bord med det samme som Letmatros. Vi indtog Sandballast og sejlede fra Kolding først i September Maaned for Riga, hvor vi ankom efter 7 Dages Sejlads for at laste Jernbanesveller for London; vi fik hele Ladningen fra Flaade, saa Svellerne var meget vaade, og Lasten blev meget tung.

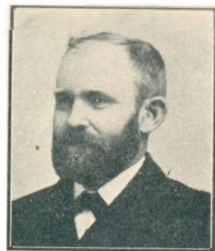
Som Kuriosum kan nævnes, at vi laa tæt ved S/S „St. Hilda“ af West Hartlepool, Kaptajn Hans M. Rødgaard, Fanø. — 14 Aar senere blev jeg selv Fører af S/S „St. Hilda“.

Vi blev omtrent færdige med Ladningen 12 Timer før „St. Hilda“ og fik derved et lille Forspring, som foraarsagede, at vi havde fair Vind omtrent hele Vejen. Da vi kom gennem Øresund, sagde Kaptajn Rødgaard til Styrmanden: „Tænker du æ Bramskøder holder, Anders?“ saa strygende gik det. Det mente Anders nok, at Skøderne skulde holde til. Vi susede forbi Kjøbenhavn og op gennem Sundet med 10 à 11 miles Fart, rundt om Kronborg saa det bruste og videre op gennem Kattegattet. Vinden drejede lidt mere nordlig, saa vi fløj omkring Skagen og satte Kursen mod London, hvor vi ankom paa sjetten Døgn fra Riga. Vi havde ligget nogle Timer i Slusegabet til Surrey Commercial Docks, saa kom først „St. Hilda“, og Kaptajn Hans M. Rødgaard var meget forbausset over vor hurtige Rejse.

Livet om Bord i „Maren“ var efter min Mening alt, hvad en ung Sømand kunde forlange; Skibet var nyt og al Rigning og Grejer 1. Klasses, Skibet var bygget i Sverrige, Höganäs, og var vel indrettet baade i Lugar og Kahyt. Naar man saa Skibet for fulde Sejl, saa det ud som en Racer.

I London lastede vi Salt og Stykgods for Port Allegro i Brasilien, og vi sejlede af omkring ved Juletid. Vi var meget heldige at komme ud til en østlig Stormperiode, som bragte os ned i Nordost Passaten, saa da vi kom ind i det gode Vejr, fik vi travlt med at faa Skibet gjort rent efter Svelle-Lasten fra Riga, denne Last havde skamferet al Maling, men med det glimrende Vejr gik Arbejdet rask fra Haanden, og da vi naaede Rio Grande, som er Forhavn til Port Allegro, lignede Skibet en nymøntet Skillings. Vi kom ind til en Træbro i Revieret, hvor vi lossede, og efter at Ladningen var udlosset, blev vi slæbt ned til Rio Grande, hvor vi laa paa Reden et lille Stykke Tid, før vi blev fragtet og skulde gaa i Ballast til Boston i Sydcaroline. Vi indtog Sandballast, og i April Maaned kom vi af Sted; vi var heldige at faa en lille Pomperi, som bragte os ud i Sydostpassaten, hvor vi for fulde Sejl Bidevind strakte op efter Ækvator 11 à 12 Knob i Timen, men da vi naaede Ækvator, fik vi meget stille Vejr, saa vi spolerede vor fine Rejse, vi havde mange Skypumper og megen Regn under Linien, saa vi holdt „Storvask“ i mange Dage. Endelig fik vi Nordosten, og „Maren“ krængede til, Styrmand Anders Rødgaard gned sig i Hænderne og glædede sig over

den fine Fart, „Maren“ præsterede; vi ankom til Boston efter ca. 45 Dage fra Rio Grande hen i Juni Maaned 1877.



Kaptajn S. Nørby.

I Boston indtog vi en fuld Ladning Mel i Sække, og her mønstrede vi en Matros, „Alfred af Strassburg“ blev han kaldt. Vi var ikke kommet mange Timer til Søs, førend Alfred begyndte at fortælle om sit omflakkende Liv; men navnlig vilde han bede os ikke at blive bange for ham, naar han om Natten Kl. 12 skulde tale med en eller anden højere Person, særlig en Prinsesse, som han havde bjerget fra at drukne. Hun faldt gennem en Isflage og kunde ikke ved egen Hjælp komme op, Alfred var til Stede og bjergede hende. Som Belønning vilde hun altid være hos ham i Tankerne, særlig paa de lange Rejser. Alfred fortalte os, at hun gerne kom ridende paa en hvid Hest, og det var lige meget, om han stod til Rors eller andet Sted, han maatte indtage en Stilling ved et bestemt Sted paa Skibets Lønning for derfra at tale med Prinsessen. Efter ca. 15 Minutters Samtale faldt han sammen paa Dækket, og vi bar ham gerne ind i Lugaret, han var bleg som et Lig og med besværligt Aandedræt. Lidt efter lidt kom han til sig selv igen og kunde da fortælle, hvem der havde besøgt ham, for det meste var det Prinsessen, men dog af og til andre. En Nat var der Bud fra Liverpool, at hans Barn var faldet ned ad en Trappe og havde slaet sig ihjel og meget andet. Et for os andre meget generende Forehavende var det, naar Alfred om Natten gik fra Køje til Køje med et tændt Stearinlys og lyste os lige ind i Ansigtet, vaagnede vi da og knurrede over denne Forstilling, sagde han, at én af os snart skulde dø, og han vilde gerne finde ud af, hvem det var. Da vi endelig naaede Rio Grande, laa der ganske rigtigt Brev fra Liverpool om, at Alfreds Barn var død, og kort efter vor Ankomst blev en af vore Matroser — en tysk Letmatros — slaet ihjel i Rio. Alfred blev afmønstret, og det sidste vi saa af denne mærkelige Mand var Alfred højt til Hest paa en meget fin Ganger ridende paa Havne-Terrænet i Rio Grande.

Esbjerg, i December 1935.

Søren Nørby.

Kaptajn Søren Nørby er født i Nordby 10. Januar 1858, og efterat han i 1885 tog den engelske Skibsførereksamen i West-

hartlepool, kom ind i Firmaet C. Nielsen & Sønner, hvis Grundlægger J. Chr. Nielsen var født i Nordby. 4 Aar senere blev han Fører. I ca. 15 Aar sejlede han som Kaptajn udelukkende mellem England og de russiske Havne ved Sortehavet og Havnene ved det Asovske Hav med Kul ud og Korn tilbage. Saa stor var Trafikken i den Tid, at man i Halvfemserne regnede med, at ca. 175.000 Tdr. Korn passerede Konstantinopel hver eneste Dag i Aaret. Desuden sejlede Nørby mange Aar som Fører i Atlanterhavsfarten, hvor han tog mangan drøj Tørn, naar han gik i Ballast ud og kom hjem med Korn eller Bomuld. I ca. 30 Aar sejlede han for ovennævnte Firma og var i den Tid Fører af fire forskellige Skibe, nemlig: „Johannie“, „St. Hilda“, „Wiennie“ og „Jessie“. Skudsmaalet, han fik, da han forlod Firmaet, var, at han i alle disse Aar ikke havde forlist et Skib eller en Mand. Saa tog Nørby hjem til Fanø, hvor han stadig — trods Udlændigheden — havde været bosiddende. For nogle Aar siden solgte han sin Ejendom i Nordby og drog til Boldesager ved Esbjerg, hvor han nyder sit Otium med godt Helbred og godt Humør.

*SØNDERHO-SKONNERTEN „AMANT“s FORLIS
I STOREBÆLT 11. FEBRUAR 1861, HVORVED
SKIPPEREN OG SKIBSDRENGEN FRØS IHJEL.*

Om Forliset og dermed staaende Begivenheder er følgende hentet fra Kjerteminde Købstads Politiprotokol:

„Christen Andersen Schou, Styrmand paa bemeldte Skonnert, forklarede: Mandagen den 11. sidstleden, Kl. imellem 9 og 10 Formiddag, kom Skonnerten „Amant“ paa Rejse fra Opnøe i Nærheden af Scherneis bestemt til Flensborg med Cement i Fare med Storm saa stærk, at 2 Sejl fløj væk og Snetykning og Islag satte sig saa fast paa Tovværket, at det ikke kunde skærgennem Blokken og saaledes var ude af Stand til med behørig Kraft, saa hastig som det udfordredes, at sætte Storsejl til at klare Læ-Grunde, saa og med høj Søgang. — Snetykningen var saa stærk, at han staaende paa Skibets Agterende undertiden ikke kunde se en Kabellængde fra Skibet. — Man holdt sit Lod stadigt væk og forsøgte at naa Kallundborg Fjord og senere Samsø, men formedelst ingen Landkending, turde man ikke vove Skibet uden for gisnet Bestiks Grænse. — Man bestemte nu at holde op ad Bæltet til Slipshavn for at høre Posten om Isen i

Flensborg Fjord og tillige for at oppebie Stormens og Snetykningens Ophør. — Vidnet tilligemed Skipperen antog nu, at det var rettest at stoppe saalænge til, at det vilde klare saa meget, at de kunde faa et kendeligt Glimt af Land at se, og troede de, som var paa Udkig for at observere Brænding og Overgrundene, at de dengang ej var ret langt fra Sprogø. — De drejede under og holdt Skibet for smaa Sejl en kort Tid, hvor længe erindrede Vidnet ikke med Bestemthed, Loddet altid gaaende, aftagende Vande, 3 a 4 Favne; nu saas at Søen brækkede paa Grunden, og var dette som af Vidnet tidligere forklaret Kl. mellem 9 og 10 Formiddag sidste Mandag. — Man halsede nu med Skibet og laa en kort Tid igen, men vidste ej, for hvilken Grund man halsede, imedens Vidnet dog løst hen antog, uden paa nogen Maade at vide det, at det kunde være Bolsaxen eller en af de andre Grunde i Nærheden. — Vidnet fremhævede, at den stærke Storm og den skrækelige Snetykning var Aarsag til, at man ej kunde orientere sig, hvor man befandt sig. — Straks saa en af Mandskabet Brænding i Læ, og nu opgaves alt Haabet om at klare Grundene fra sig, endskønt man dog til det sidste holdt Sejlene paa Skibet, og Skibet huggede første Gang med de tilbageblivende Sejl staaende. — Nu kunde man ikke mere haabe at bjerge Skib eller Last, nu maatte Bestræbelserne gælde at frelse Livet, efterat nemlig Skibet stedse kom længere ind paa Grunden. — Derefter fortyndedes Tykningen et Øjeblik og saas da et Træ og et Hus paa Land. — Vidnet kappede Skonnertsejlet i Forening med Letmatros Brynjolff Johnsen og gjorde alt klart for at kunne bjerge Livet for dem alle, fik Taljer sat paa Baaden for at lette den over Søen, at den ej skulde fyldes efterhaanden, som man øste ud, men nu kom der en Braadsø, som fyldte Baaden. — Taljerne sprang begge, og Baaden sloges ned i Læ, man stak en Pertline paa Baaden og mente at kunne holde den synkende Baad paa Siden af Skibet for mulig at kunne faa den læns og derved bjerge Livet. — Atter kom nu en Bræksø og tog Baaden bort, hvornæst Skipperen og Letmatros B. Johnsen gik op paa Salingen, og Vidnet gik op med en Presenning og bandt den op for at give Læ for Vejret. — Vidnet tilligemed Skipperen H. N. Petersen og fornævnte Letmatros sad nu paa Salingen. Skipperen gik ned, og nogen Tid efter gik ogsaa Vidnet ned, og da Vidnet kom ned paa Dækket, saa han ved Siden af Ruffet Skipperen og Kokken, som hele Tiden forud havde

staaet ved Ruffet, liggende døde eller i hvert Fald døende, saa at Vidnet ikke kunde tale med nogen af dem. — Kokkens Navn var Thomas Brinch Nielsen, hjemmehørende i Sønderho. — Efter deres Tilstand kunde Vidnet med den bedste Vilje intet som helst gøre til deres Frelse. — De maa være frosne ihjel. Klokken var dengang imellem 3 og 6 samme Dags Eftermiddag, nemlig Fastelavns-Mandag; nærmere kunde han ikke angive Tiden. — Foruden Skipperen, Styrmanden, fornævnte Letmatros og den afdøde Kok bestod Skibsbesætningen alene af Matrosen Lars Jönson fra Malmø, og antog Vidnet, som ikke havde set ham, siden Vidnet gik forbi ham i Vantet, nu, at da hans senere Skæbne var Vidnet ubekendt, maatte han være gaaet over Bord og druknet, saa meget mere som han, al Eftersøgning uagtet, endnu ikke havde været at finde paa Landet. — Vidnet lagde sig i Haab til Gud i Køjen i Ruffet, som der af og til kom Vand i. Siden efter kom Letmatrosen ogsaa i dennes Køje i Ruffet og laa der til om Morgenen, da der kom en Baad fra Land til Skibet. — Vidnet saa sig nu nødsaget til formedelst Kulde i alle Lemmer og Sult i omtrent 36 Timer at forlade Skibet, som Vidnet kun for ej at omkomme begav sig bort fra i en saadan Tilstand, at 4 Mænd maatte bære Vidnet fra Strandbredden til et af de nærmest liggende Huse, hvor Vidnet erholdt Forplejning, navnlig Føde. — Nogen Tid efter saa Vidnet, at Skipperen og Kokken blev henkørte døde uden for det Hus, hvori Vidnet befandt sig, hvorpaa Vidnet gik ud og saa Skipperen samt Kokken ligge i Vognen.“

— — —

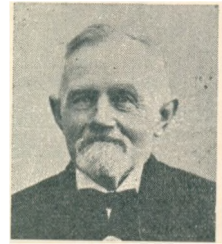
Skonnerten „Amant“ ejedes af Føreren H. N. Pedersens Svingerfar, Skibsreder Jeppe Nielsen (omkom 1867 paa en Fiske-tur), Sønderho. Den forulykkede Skipper, der kun blev 31 Aar gammel, var gift med Mette f. Brinch. Hun blev senere gift med Skibsfører S. A. Fischer (død 1917). En Søn af Skibsfører H. N. Pedersen er fhv. Skibsfører, nu pensioneret Havnebetjent Niels Jepsen Pedersen, Esbjerg.

*EN REJSE GENNEM SUNDASTRÆDET MED BARK
„EMILIE“ AF NORDBY, FØRT AF JACOB THOMSEN. *)*

„ . . . Da Vind- og Vejrforholdene er meget lidt beskrevet paa Ruterne efter de østlige Stræder mellem Sunda-Øerne, vil jeg

*) Efter Dansk Søfartstidende 1896.

ikke undlade at fremføre, hvad jeg har oplevet og erfaret med „Emilie“.



Kapt. Jac. Thomsen.

Op til 17^o s. Bredde og 110^o ø. Lgd. er der ikke noget særligt at bemærke, kun at de to sidst forløbne Dage var i Forhold til Bredden noget flove, næsten med Vindstille. Dette er den 20. December 1895. Dagen efter næsten Stille hele Etmaalet til om Aftenen Kl. 5, da det pludselig trak op med en meget truende Skybanke i N. N. Ø. og N. Ø., hvori det blæste en stiv Kuling uden at falde en Draabe Regn, og Luften antog en mærkelig skiden gulagtig Kulør, men inden Kl. 8 havde vi atter fulde Sejl til, og Vinden halede mere nordlig. Kl. 9 om Aftenen blev det stille. Den 22. om Morgenen Kl. 7 kom en let Brise igennem af sydlig og sydøstlig, Barometret paa 760 og med daglig Bevægelse. Om Eftermiddagen den 22. antog Luften et mærkeligt mælkeagtigt diset Udseende. Kl. 4½ trak pludselig en truende Skybanke op, ligeledes fra N. og N. Ø., og det saas hurtigt, at det ikke var til at tænke paa at gøre Sejl fast andet end at geje op lige til Undermerssejlene, og det blæste meget haardt med øsende Regn i omtrent 1 Time, da det atter modererede. Barometret fremdeles paa 760 og Vinden halede atter paa Øst og Ø. S. Ø., og vi satte efterhaanden fulde Sejl igen. Den 23. Morgen Kl. 3 var Barometret faldet til 758 med Byger og meget ustadig Kuling, men da kom det for tredie Gang fra N. og N. N. Ø., og alt blev beslaaet til Undermerssejlene. Vinden drejede atter tilbage helt paa S. Ø. og S. S. Ø. med Storm og Regn. Barometret faldende og Luften meget truende. Kl. 10 Formiddag var Vinden skaget igen til Ø. S. Ø., hvorfor vi halsede rundt og „lagde til“ for Bagbords Halse „for nøgen Rigning“, og alle Sikkerhedsforanstaltninger blev truffen for at tage mod en Cyklon, som utvivlsomt var i Nærheden. Det blæste en Storm med øsende Regn, saa man hverken kunde høre eller se, og Vinden holdt sig fast paa Ø. S. Ø. og Ø. til Middag samme Dag. Kl. 4 Eftermiddag Ø. til N., ingen Forandring i Luftens Udseende. Kl. 8 Aften Ø. N. Ø., Luften meget lettere. Midnat Kl. 12 N. Ø. til Ø., lidt aftagende i Stormen. Den 24. Morgen Kl. 4 N. Ø., byget Luft, satte begge Undermerssejlene, inden Kl. 8 modererede Vejret, og vi satte fulde Sejl og arbejdede østefter, derefter fik vi flovt og Stille og omløbende til den 26. Mor-

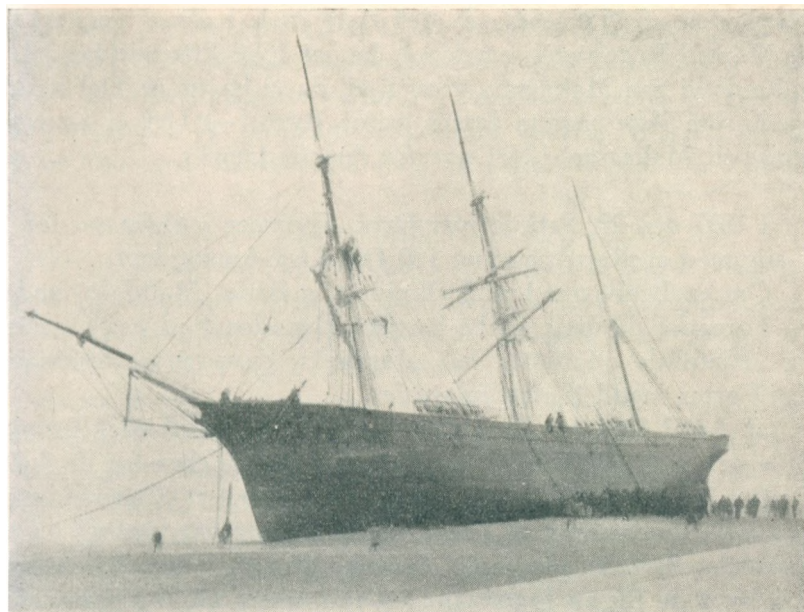
gen Kl. 4, da Passatvindene atter halede igennem og holdt sig for 16 Timer.

Det var paa omtrent 14^o s. Br. og 100^o ø. Lgd., vi havde Stormen, og jeg tror sikkert, at en Cyklon har været norden for Skibet og vandret i vestlig Retning. Vindskagningen viste tydelig nok, at vi havde været i dens sydlige og sydøstlige Side. Den laveste Barometerstand var 756 den 23. om Eftermiddagen mellem Kl. 4 og 8 .

Man maa i disse Farvande nøje agte paa Luftens Udseende. Barometrets Falden er meget svagt i Forhold til Vindstyrken. Man kan let faa et Stel Sejl splittet ad. Vi slap heldig med nogle mindre Rifter, og tillige var det vel nok vort Held, at Stormen blæste af Modvind, ellers var man jo nok blevet fristet til at sejle længere ind i Uvejret og derved udsat sig for stor Fare. Ingen væsentlig Strømsætning observeredes syd for 10^o s. Br., men derimellem og Landet satte Strømmen øst paa med mere end 1 Knobs Fart, endda Vestmonsunen, som skulde være i fuld Kraft, var meget fløv og næsten stille, saa man maa paa denne Aarstid være sikker paa at gøre Landkending vesten for Stræ-



*„Emilie“ og
„Mathilde“
liggende Side om Side
før Tornadoens
Ankomst.*



„Mathilde“ paa Stranden efter Tornadoen.

det, man agter at gaa igennem. Vi saa Bjerget Semiroe (over 10.000' højt) omtrent 80 Kvartmil og blev derved opmærksomme paa, at vort Kronometer viste os omtrent 20' for vestlig i Længden. Den 30. December 1895 Morgen Kl. 5 var vi tværs af S. Ø. Pynten af Java med Vinden vestlig, flov Brise, og jeg styrede straks op efter Kap Stoko for at gaa gennem Bali-Strædet, men efterhaanden faldt Vinden nordlig, og vi drev med en østlig gaaende Strøm tværs over Mundingen om Eftermiddagen Kl. 2, passerede 2 Kml. syd om Taffel Hook og styrede ind i Lombok-Strædet tæt under Bali-Kysten. Til Kl. 9 Aften havde vi ingen Avance, men da kom Strømmen med og tillige let Landbrise, som bragte os gennem Strædet, meget tæt under Land hele Tiden, men ingen Lodskud at faa. Kl. 9½ Formiddag den 31. passerede vi 1 Kml. østenom Kap Manok, N. Ø. Pynten af Bali. I disse 12 Timer havde vi ingen Modstrøm bemærket, og Vinden var saa flov, at den alene ikke kunde føre os igennem. Det var netop Fuldmaane og skulde efter Beskrivelserne være Højvande i Lombokstrædet omtrent Kl. 11.

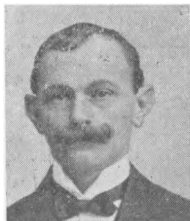
I Javasøen var det meget flovt og Vinden omløbende til i

Nærheden af Makassar, da det satte frisk Kuling igennem af N. V. med Regnbyger, og den 4. Januar 1896 Eftermiddag Kl. 8 ankrede vi paa Makassars ydre Red, da vi havde en Del Krudt med, som ikke maatte losses udfor Byen. — Det er en lang Rejse til Makassar, 124 Dage fra Amsterdam.“

— — —
I 1897 den 27. Februar var Jacob Thomsen i Makassar for 4. Gang med en Rejse paa kun 102 Dage fra Amsterdam.

Om en Begivenhed med „Emilie“ og Bark „Mathilde“ under en Tornado, da disse Skibe laa paa Menados Red paa Celebes, og „Mathilde“ forliste, har „Emilie“s daværende Styrmand L. Warrer meddelt mig følgende:

„I April 1901 laa Barkerne „Emilie“ og „Mathilde“ fortøjet Side om Side paa Reden for Menado paa Celebes for at skifte Ballast fra „Mathilde“ over i „Emilie“. I Løbet af Eftermiddagen begyndte Barometret at falde stærkt, og der var Optræk til en Tornado. Skibene blev halet fra hinanden til deres Ankerpladser, hvor de fik en Fortøjning i Land agter. Kl. 6 Eftermiddag fik Styrmand L. Warrer fra „Emilie“ Ordre til at gøre den store Redningsbaad klar for at sætte Arbejderne fra „Emilie“ og „Mathilde“ i Land. Ved 7-Tiden om Eftermiddagen kom Styrmanden om Bord paa „Emilie“ igen, firede Baaden agterud og fortøjede den. Et Kvarters Tid efter kom Tornadoen. Kaptajnen fra „Emilie“ gav Ordre til at løsne Fortøjningerne i Land agter og sætte Ridebro paa Ankerkættingen, raabte samtidig over til „Mathilde“, at de skulde gøre det samme, men Raabet blev ikke hørt paa Grund af Uvejret. Kort Tid efter brækkede Ankerkæden paa „Mathilde“, og Skibet drev i Land; det kom til at staa med Bredsidens til Stranden. Efter Uvejret kunde Folk gaa tørskoet omkring det, og det viste sig, at Skibet ingen Overlast havde lidt, men blev alligevel kondemneret og Besætningen sendt hjem. Senere blev det solgt, som det stod i Stranden, til Amerika, hvorefter det blev halet ud og igen brugt til Farten. Skibets Kaptajnhed Strømberg og var fra Dragør.“



Styrm. L. Warrer.

— — —
„Emilie“ var bygget i Nordby i 1893 og „Mathilde“ 1895 paa Abrahamsens Værft.

Kaptajn Jacob Thomsen var født i Nr. Nebel, men bosiddende i Nordby og gift med

Marensine f. Gregersen (død 1935). Kaptajn Thomsen døde 11. December 1928, 80 Aar. Sønner er: Lærer Gr. P. Thomsen, Sønderho, og Overtoldassistent Emil Thomsen, Esbjerg. Svigersønner Fotograf J. N. Kromann, Styrmand Laurids Warrer, Nordby, og Overlærer Laursen, Esbjerg. En Datter er pens. Lærerinde.

SMAA OPLEVELSER FRA EN REJSE.

Det er almindeligt, at der findes en Hund om Bord i Skibene og særlig i Sejlskibe. Hunden gør Tjeneste som Vagthund, men er ofte samtidig til Underholdning og Selskab, ikke mindst for dem, der opholder sig i Folkelukafet.

Paa en Rejse fra Bremerhafnen til Vestkysten af Mexico i Begyndelsen af Halvfemserne med Barkskibet „Professor“ af Fanø havde vi som Skibshund faaet en stor Hvalp om Bord. Den var gullig af Farve, korthaaret, vistnok ikke helt ren i Afstamning, i alt Fald fulgte der ingen Stamtavle med den. Den fik Navnet „Bob“ og fandt sig hurtigt til Rette om Bord.

Til at begynde med fandt den dog sikkert ikke Behag i Sølivet, i Særdeleshed ikke naar det var daarligt Vejr, da tabte den, ligesom Dæksdrengen Jens, Appetitten og ønskede sikkert som han, at der var fast Bund under Fødderne. De blev dog begge ret hurtigt søvant og blev særdeles gode Venner.

Foruden Hunden havde vi en Gris og en Kat om Bord, og de vænnede sig efterhaanden til hinandens Selskab og kom godt ud af det med hinanden. Naar Vejret var godt, fik Grisen Lov til at gaa løs paa Dækket, idet Drengen havde faaet Paalæg om at opsamle det eventuelle Affald fra saavel Hunden som Grisen og kaste det over Bord. Oversaa han noget eller ikke var tilstrækkelig ivrig i Tjenesten, lød der snart en Opfordring til Jens fra Styrmanden om at møde med „Sekstanten“ og tage „Højden“, en Betegnelse, Jens snart lærte at forstaa.

Ved Dækspulingen om Morgenen fik Grisen altid et Par Pøse Vand over sig. I Begyndelsen protesterede den højlydt mod denne Behandling, men den vænnede sig efterhaanden der til og fandt i Varmen saa stort Behag deri, at den selv stillede til Styrtebadet.

Ved Skafning i Lukafet stillede „Bob“ og Grisen uden for Døren — de vovede ikke at komme indenfor, da det udtrykkeligt var blevet dem vist, at der maatte de ikke komme. Der faldt jævnlige Bid af til dem, og det var morsomt at se, hvor let



*N. P. Kolster,
nu Overlærer
paa Aalborg
Maskinist-skole.*

de opfattede, hvem det var tiltænkt. Var det Hunden, saa aabnede denne Munden og greb det tilkastede Stykke, mens Grisen forholdt sig passiv, og omvendt.

Engang havde vi i Stillehavet fanget en stor Haj. Den blev halet hen midtskibs og slog nogle vældige Slag paa Skibssiden, da den blev trukket op af Vandet. Tømmermanden hentede saa sin store Hammer og gav den nogle kraftige Slag i Panden, hvad der lod til at berolige den. Den fik dog Lov til at hænge, da der skulde „skaffes“. Kokken kom lidt efter ud af Kabyssen med en Gryde varmt Vand, der skulde hældes udenbords. Da han saa Hajen hænge med det store Gab helt aabent, men ellers ganske stille, fik han den tossede Idé at hælde det varme Vand i Halsen paa den. Den maa imidlertid kun have været bedøvet, for der kom Liv i den igen, hvad nogle kraftige Slag paa Skibssiden forkyndte.

Efter at der var skaffet, blev Hajen halet indenbords og Halsen hugget af. Det var Andenstyrmand, der havde fanget Hajen, og da den var død, skar han det store Gebis ud af Hovedet paa den. Det vilde han gemme som Erindring. Det var saa stort, at han kunde tage det over sit Hoved, saa det hvilede paa Skuldrene af ham. Rygraden blev ogsaa skaaret ud og blev senere i Hamborg lavet til en elegant, men tillige ret ejendommelig Spadsere-stok. Bob og Grisen havde været interesserede Tilskuere, mens Hajen blev parteret, og Grisen gav sig til at æde noget af Indvoldene, hvad man ikke mente kunde gøre noget. Om det saa var deraf eller ikke, skal jeg lade være usagt, men Grisen blev Dagen efter meget syg. Den tabte Madlysten og laa ubevægelig. Alle om Bord havde den inderligste Medlidenhed med den og tænkte med Gru paa, om den skulde gaa hen og dø. Ikke blot vilde den efterlade et føleligt Savn, men vi tænkte naturligvis ogsaa paa al den gode Mad, den repræsenterede. Førstestyrmand fik den imidlertid helbredet til vor store Glæde. Med en Træpind tvang han Gabet op og hældte en ordentlig Portion amerikansk Olie i Halsen paa den. Olien virkede udmærket, og efter faa Dages Forløb var Grisen rask igen.

Den blev slagtet nogen Tid derefter, og selv om det var med

Vemod, vi tog Afsked med den, glædede vi os samtidig til al den dejlige Mad, den i Form af Blodsuppe, Flæskesteg m. m. skænkede os.

I Passaten fik vi jævnlig om Natten Flyvefisk om Bord, og da var der tre, der var parat til at nappe dem, nemlig Styrmanden, der opholdt sig agterude paa Halvdækket, Udkigsmanden paa Bakken og Katten, der listede om nede paa Dækket. Saa snart den kendte Plasken lød, idet Flyvefisken slog med Halen og derved meldte sin Ankomst, styrtede alle tre af Sted efter Lyden. Det gjaldt om at komme først, og ikke sjældent var det Katten, der løb af med Byttet.

En ung Letmatros fortalte i Lukafet til stor Morskab for de øvrige, hvorledes han undertiden, naar det var meget mørkt, og han havde Udkig, listede sig ned paa Dækket og slog med sin flade Haand paa Plankerne, idet han derved efterlignede Flyvefiskens Plasken. Han forsvandt saa hurtigt, naar baade Styrmanden og Katten kom farende for at faa fat i den lækre Fisk, som de til deres store Forbavselse ikke kunde finde.

Kort før vi kom til vort Bestemmelsessted, blev Skibet pudset op. Der blev malet og skuret, og særlig Halvdækket fik sig en grundig Omgang. Da Dækket var tørt, tog Styrmanden selv fat paa at fernisere det; ingen anden kunde gøre det godt nok. Han havde lavet sig en Slags Lak ved at koge Fernis og Harpiks sammen, og den satte ogsaa en vældig Glans paa Dækket. Da han var i Færd med dette Arbejde og var bleven færdig med den første Halvdel af Dækket, kom Katten, som Hunden havde været efter — vel nærmest for at lege med den, da de ellers var meget gode Venner — farende op ad Trappen til Halvdækket. Aldrig saa snart saa Styrmanden Katten springe hen over det nylig ferniserede Stykke, før hans Ansigt udtrykte den frygteligste Vrede; men han kunde ikke beholde Alvoren og brast til sidst i en høj Latter, da han saa Mis hale i Poterne efter et Par Spring og omsider sidde helt fast i den halvstørknede Lak. Styrmanden maatte hen og hjælpe Katten af Fluepapiret.

Baade Hunden og Katten fulgte med Skibet paa flere af dets Rejser og lod til at befinde sig godt om Bord.

N. P. Kolster.

BARK „PHØNIX“s REJSE I SYDHAVET 1895.

Kaptajn Anth. J. Øhle af Sønderho skriver derom 28. Maj 1895 til „Dansk Søfartstidende“ bl. a.:

„— — — Her driver en utallig Mængde Isbjerge omkring til uhyre Fare for Søfarten. Denne saa faretruende Stilling for en øjeblikkelig Undergang har Barkskipet „Phønix“ med dets Besætning været udsat for paa dets Rejse til Avstralien ved i flere Dage at have sejlet og drevet, nær omgivet af en Mængde store og smaa Isbjerge, varierende i Højde mellem kun nogle faa Fod over Vandfladen til en ca. 800 Fods Højde. Selvfølgelig blev der under saadanne Forhold sejlet med den yderste Forsigtighed og kun med forstærket Udkig saavel fra Toppen som fra Bakken. — — —

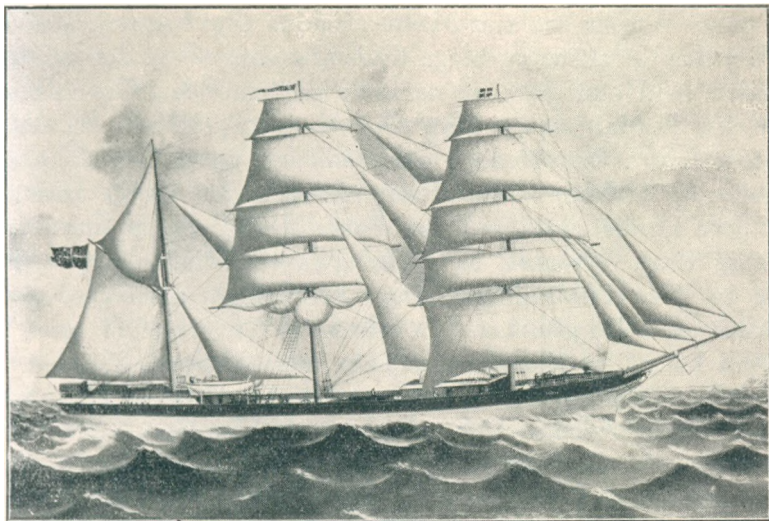
At de flydende Skær blev klarer og Faren derved undgaaet skyldes ikke nogens Dygtighed eller Energi, men derimod nærmere en ren Tilfældighed, ledsaget af en højere Magts Beskærmelse. Ihvorvel det ikke er saa sjældent, at der erfares om og bliver rapporteret Isbjerge i nævnte Rute, ligesom jeg ogsaa selv har set saadanne enkeltvis paa samme Rute før, saa kan det dog ikke sammenlignes med den store Ismasse, der i Aar driver omkring i den lange, vide Strækning. Det maa dog kaldes en Undtagelse, der i den Grad forbavsede mig, at jeg næsten ikke kunde tro mine egne Øjne, ej heller paa hvad Instrumentet viste med Hensyn til Breddegraden, thi Omgivelserne minder i Virkeligheden om Sydpolhavet.

En mere farefuld og truende Situation, som her beskrives, kan en Sømand næppe stedes i. Den bør derfor gøres bekendt i vide Kredse, og jeg føler det som min Pligt at gøre dette over for mine Kolleger, der muligt skal paa denne Rute. — —

Jeg vil derfor omtale den Del af Rejsen, hvor Isen og dermed Faren fremkom; men for at undgaa Misforstaaelse foretrækker jeg at begynde adskillige Dage forinden og tillige med det samme udtale, at min Tanke og Plan var at afsejle den østlige Længde mellem S. 44^o og S. 45^o. Den 16. April 1895 var Skibet paa S. 35^o 20' og V. Lgd. 30^o 40'. Her blev Kursen sat efter Greenwich Meridian paa S. 45^o. Den direkte Kurs blev dog holdt ret læn-



Kaptajn
Anth. J. Øhle.



Bark „Phönix“.

ge, thi en N. Ø. og Ø. N. Ø. Vind forårsagede en mere sydlig Kurs, saa at Skibet den 23. April var paa S. $44^{\circ} 40'$ og V. Lgd. $14^{\circ} 55'$. Herfra begunstigedes vi af nordlige Vinde, hvorved dog saa nær en retvisende Østkurs holdtes, at Greenwichs Meridian blev oversejlet paa S. $45^{\circ} 40'$ den 26. April. Fra sidst nævnte Meridian øst efter for nogle Dage var Vinden N. og N. Ø. med afvekslende frisk og stormlig Kuling, herved nødsagedes vi til sine Tider at afvige fra den rette Kurs, hvilket forårsagede, at Skibet den 29. April var paa $46^{\circ} 16'$ og Ø. Lgd. $14^{\circ} 10'$. Det bemærkes, at der paa den tilbagelagte Strækning ingen Is observeredes, og da denne Strækning falder længst syd for den i Kortet betegnede Islinie, nærdes da Haab om, at der mulig ikke fandtes Is i Farvandet, men heri blev vi højlig skuffet, thi ved den følgende Dags Frembrud observeredes flere Isbjerge af betydelig Højde. Paa denne Dags Middag, den 30. April, nedsattes Skibets Sted at være S. $46^{\circ} 20'$ og Ø. Lgd. $19^{\circ} 10'$. Synet af de Ismasser saavel som de Bjerge, der efterhaanden kom i Sigte, gav os fornøden Advarsel til at være paa vor Post. I de nu herefter følgende Dage blev under største Aarvaagenhed det ene Isbjerg passeret efter det andet og Dag for Dag tiltog de i Antal, dog med den Forandring, at de

blev mindre i Højde og derfor desto farligere, idet hver enkelt var omgivet af en saa stor Masse affaldne eller løsrevne Knolde og Stykker — altsaa en Slags flydende Skær — at det var forbunden med stor Fare at navigere mellem dem. Om Morgen den 3. Maj saas et frygteligt Skue; thi Skibet laa da i et helt Ishav. Synskredsen var saaledes opfyldt af Isbjerger, Knolde og Stykker af Is, at der særligt i den østlige Halvcirkel ikke kunde øjnes sejlklart Farvand, af hvilken Grund en nordlig Kurs forsøgtes, og lykkeligvis var Vinden her vestlig med en jævn Fuldsejlingskuling. Forskellige nordlige Kurser holdtes nu i Dagens Løb, de ledede til Luvart af et stort Isbjerg i Læ af en Knold og mellem smaa Skær. Det gjaldt nu om at komme ud af denne Fælde, mens det var Dag. Dette frelsende Stykke Arbejde blev med stort Held udført, og om Aftenen blev det flovt og stille, og skønt der var mange Isbjerger i Horisonten, saa var det dog ikke noget mod, hvad der var set her. Skibets Sted om Middagen paa denne Dag var S. 44° 24' og Ø. Lgd. 29° 25'. Natten over og den følgende Dag, den 4. Maj, maatte der holdes mange Kurser, dog mest N. ad Ø., men kun med ringe Fart. Enkelte Isbjerger saas i Frastand og mange Steder smaa Knolde, Stykker og Skær; sidstnævnte maa betragtes som værst for Navigeringen; thi om end disse var ringe i Udstrækning og Udseende oven Vandet, var de dog betydeligt dybtgaaende og vide i Omkreds under Vandet og saa farlige, at de kunde foraarsage den største Ulykke. Om Middagen den omskrevne Dag var Skibets Sted S. 43° 37' og Ø. Lgd. 30° og 30'.

Ved Solnedgang blev fra Toppen observeret flere Isbjerger og store Knolde saavel i den nordlige som østlige Horisont. En N. Ø. Kurs blev taget, og vi holdt mellem disse. Efter at de var passeret, blev det desværre Taage, der dobbelt forværrede Tilstanden; thi at sejle kunde ikke risikeres og at drive var lige saa farligt. Det blev derfor besluttet, at Ræerne og Sejlene blev sat saaledes, at Skibet beholdt Styringsmagten, stævnede saa mod N. Ø., Vinden var V. N. V. laber Brise. Vi var nu overladt til Skæbnens Vilkaarlighed. Termometret trøstede os noget, det steg, hvilket gav os svagt Haab om, at Isen mulig fjærnede sig. Den 5. Maj nedsattes Skibets Sted at være S. 43° 11' og Ø. Lgd. 32° 10'. Hele Dagen lang vedblev den ubehagelige Taage med ensartet Tæthed, af den Grund

kan Omgivelserne ikke nærmere betegnes. Om Natten lettede dog Taagen saa meget, at der stødvis kunde ses klart Farvand i nogle faa Skibslængders Afstand. Om Formiddagen den 6. Maj klarede det fuldstændigt op, og det længselsfuldt ventede Udraab fra Mastetoppen: „Der er ingen Is at se“, trængte sig som en Velkomstsang ind i alles Ører og forstærkede det næsten tabte Mod. I en Haandevending sattes Sejlene til Fortsættelsen af Rejsen. Skibets Sted om Middagen efter gode Observationer S. $42^{\circ} 53'$ og Ø. Lgd. $33^{\circ} 10'$; senere observeredes ingen Is. Vi var nu frelst ud af Faren, og en Takkebøn til Gud kom sikkert over alles Læber; thi vi følte, at det skyldtes hans naadige Beskærmelse, at Rejsen kunde fortsættes uden Uheld og ikke at føre andet med sig end et livsvarigt Minde til hver enkelt ombordværende og, for Rederiets Vedkommende, den dog i saa Henseende ubetydelige Forsinkelse, 3—4 Dage.

Under hele den farefulde Sejlads blev et Fahrenheit-Termometer hyppigt afbenyttet. Vandets Temperatur dalede ved Nærnelsen af de første Isbjerger fra 50° ned til 46° og 44° . I de Dage, da Skibet var tættest omgivet af Is, var Vandets laveste Temperatur 42° , og efterhaanden som Isen fjernedes steg Temperaturen til 54° . Luftens Temperatur var gennemgaaende 1° højere end Vandets. — — —

Blandt de søfarende er det jo almindeligt bekendt, at Isbjerger afgiver et Skin. Dette kan vi stadfæste og maa fremhæves som et Gode for Sejladsen mellem disse om Natten, men herom maa dog bemærkes, at et saadant Skin kan være falskt, og man bør ikke stole altfor trygt derpaa; thi ihvorvel Skinnet til sine Tider saas i ca. 10 à 15 Kvartmils Afstand, alt efter Bjergets Højde, saa kunde det til Tider rent forsvinde, og dette fra Bjerger i saavel nær som fjærn Afstand. Naar Skinnet forsvandt, og Bjerget observeredes i middel Afstand, saa det ud som Land, dog i en mørkere og skarpere tegnet Form. Med en let overskyet Luft var Skinnet klarest, betydeligt klarere end med klar Luft. — — —

Spørges hvad Redning er her under saadanne Forhold, hvis en Ulykke sker, kan Svaret kun lyde, at der ikke er nogen anden end at ty til Baadene og alle Forberedelser dertil gjort i Tide, derunder Forsyning med Proviant, Vand m. m. — alt dog kun en foreløbig Redning.

— — —

Kaptajn Anth. Øhle var Søn af Skibsfører Th. J. Øhle. Han omkom paa en Rejse i Efteraaret 1897 med ovennævnte Skib, der forsvandt paa Rejsen New York—Port Natal. Hans yngre Broder, Thomas, var med som Styrmand. Anth. Øhle blev kun 36 Aar. Hans Hustru, Abelene Pedersen, lever i Sønderho. Der er 5 Døtre i Ægteskabet, den ældste gift med Kaptajn J. A. Sonnichsen, en med Fyrskibsmatros S. M. Brinch, en med Maskinmester S. M. Pedersen, en med afdøde Gas- og Vandmester M. Lydom og en med Mælkehandler Nicolajsen.

*KAPTAJN HANS CHRISTIANSENS
RASTLØSE LIV PAA DE STORE HAVE I OVER 40 AAR.*

I Somrene 1880 og 1881 sejlede jeg med Galiasen „Emma“ af Sønderho, Ejer og Fører M. J. Ibsen, mellem Fastlandet og Sønderho efter Grus, Tørv, Hø og sidste Tur paa Efter-sommeren til Ribe efter de saakaldte „Vedder“ til Afmærkning af Farvandet. Den 6. Februar 1882 blev jeg konfirmeret, og Mandag den 14. s. M. rejste jeg sammen med J. W. Thygesen (død 1883) og Jens Thygesen, henholdsvis Fører og Styrmand, til Kjøbenhavn til Skonnert „Kathrine“ af Sønderho, hvorpaa jeg skulde være Kok til en Hyre af 8 Kr. pr. Md. Fra Kjøbenhavn til Macduff i Skotland med en Ladning Ben havde vi en lang og stormfuld Rejse, og maatte, da vi naaede Skotland, søge ind til Peterhead, der ligger lidt sydligere end Macduff. Efter at være forsynet med Proviant og Vand afsejlede vi med gunstig Vind og naaede efter én Dags Sejlads Macduff. Efter Udsøsningen dér sejlede vi i Ballast til Leithsfjorden, hvorfra vi i Løbet af Sommeren lastede Kul to Gange til Esbjerg og to Gange til Ribe. Den første Ladning lossedes „østen æ Kjelsand“ til Sønderho-Lægtene, der sejlede den til Ribe. Med den næste Ladning Kul naaede vi kun halvvejs over Nordsøen, da Skibet blev saa læk, at vi ikke kunde holde det læns med Pumperne, saa vi var klar over at maatte forlade det; hejste derfor Nødflag og sejlede hen paa Prajehold til en Brig om at holde sig i Nærhed. Vejret var ikke stormligt, men Kuling af N. Ø. Trods det, at Skibet slingrede meget, blev Storbaaden løftet op paa Stige og Planker og paa den Maade sat uden Bords. Vort Tøj, som vi havde pakket i Sække, fik vi i Baaden og forlod saa Skibet sent paa Eftermiddagen; det var da synkefærdigt og

efter $\frac{1}{2}$ Times Roning var vi fem Mand om Bord i Briggen, der var paa Rejse til Hjemstedet, Risør (Norge). I Løbet af nogle Dage blev vi landsat paa Flekkerø ved Kristianssand, hvorfra vi rejste hjem over Frederikshavn.

I Foraaret 1883 kom jeg med Skonnert „Fredericia“ af Sønderho, Fører J. Christiansen sen. (død 1915), som Kok. Skibet laa i Kjøbenhavn; var med dette Skib i godt to Aar i Fart paa Island, England og Middelhavet (Barcelona) om Vinteren med Klipfisk. — I Sommeren 1885 var jeg et Par Maaneder med Barken „Christine“ af Sønderho, Fører N. Hansen (død 1922), og senere med Skonnert „Union“ af Sønderho, Fører P. N. Harbye (død 1888), i Fart paa Nordø og Østersøen.

I Foraaret 1886 kom jeg med Skonnertbriggen „Dorthea Marie“ af Sønderho, Fører Th. H. Brinch (død 1915). Skibet laa i Hamborg og lastede Stykgods til Porto Allegro i Brasilien og tilbage til Hamborg med en Ladning Tobak.

I Foraaret 1887 kom jeg som Kok med Barken „Dora“ af Nordby, Fører Jørgen N. Hansen (død 1907), og var med dette Skib to Rejser fra Hamborg med Stykgods til Guayquil og California Golfen; Ladning tilbage til Hamborg bestaaende af Kakao, Stykgods og Uld. Kom derefter som Matros med Skonnertbriggen „Birgitte“ af Esbjerg, Fører N. H. Anthonisen (død 1927).

Fra Nytaar var jeg paa Navigationsskolen i Sønderho og Nordby i 6 Maaneder og fik Styrmandseksamen. Kom derefter igen med „Birgitte“ Aaret ud som 2. Styrmand. Fra Marts 1891 til Orlogs i 8 Maaneder med Kanonbaaden „Guldborgsund“ paa Fiskeriinspektion med Station ved Esbjerg.

Den 27. December samme Aar rejste jeg til Hamborg til 3 m. Skonnert „Anna“ af Nordby, Fører J. Clausen (død 1921) som 2. Styrmand; fra Hamborg med Stykgods til Guayquil, derfra til lidt nord for Linien og lastede Stennødder til Havre, hvorfra jeg rejste hjem via Southampton, Parkeston og kom til Sønderho Juleaften 1892.

Fra Foraaret til Sommeren 1893 en Tid med Damper fra Esbjerg i Kreaturfart paa Hamborg og kom derefter med Skon-



Kaptajn
H. Christiansen.

nerbriegen „Cathrine“ af Sønderho, Fører L. F. Brinch (død 1931) som Styrmand i to Aar. Gik fra Hamborg til Maracaibo, derfra Træ til Liverpool, Stykgods til Rio de Janeiro, til Parana-gua efter Matée til Montevideo, derfra til Pernambuco med en Ladning Fedt, videre til St. Croix (via Barbados) efter Sukker til Kjøbenhavn, derfra til Hamborg i Ballast, men anløb Frederikshavn, da Føreren blev syg. Med min Fader som Styrmand førte jeg Skibet til Hamborg. Efter Dokning dér rejste jeg til Sønderho (og blev gift). I November 1895 kom jeg igen om Bord i „Cathrine“, men som Fører paa en Rejse til Porto Allegro med Stykgods og fra Rio Grande med Benaske til Liverpool.

I Juni 1896 var jeg igen i Sønderho, var derefter i tre Maaneder paa Navigationsskolen i Nordby (Læren om Maskinlære m. m.). Fra Foraaret 1897 var jeg en kort Tid med Dampskibet „Koldinghus“, til jeg i Maj blev Fører af Jernbarken „Helene“, d. w. 850 Tons, den laa paa Tyne Floden og lastede for Rosario, derefter fra Santafé en Ladning Quebracho Træ til Havre, derfra i Ballast til Hamborg og lastede Stykgods til Port Natal, videre til flere vestavstralske Øer efter Guano til Melbourne, tilbage til Øerne efter Guano til Antwerpen. Efter Ophold dér i ca. tre Maaneder blev jeg syg og maatte rejse hjem. Jeppe Carstensen blev derefter Fører til Rejsen Cape Town og Port Natal; men paa Rejsen til Natal mistedes Storriggeren, og Skibet blev slæbt ind til Port Elisabeth, hvor det efter en Tids Forløb blev kondemneret.

I Sommeren 1900 rejste jeg til Libau til Jernbarken „Fides“, d. w. 850 Tons, Fører N. Sørensen (død 1922), hvor jeg var Styrmand i to Maaneder, til jeg i Liverpool blev Fører af „Fides“ fra Liverpool med Stykgods til Port Natal, derfra til Westport paa New Zealand efter Kul til Ponape (Karoline Øgruppen) videre i Ballast til Jaluit, Marchalls Øgruppen og Gilberts Ø efter Kopra til Marseille, hvorfra jeg rejste hjem i Maj 1902. Den 7. Avgust overtog jeg atter Skibet i Kjøbenhavn og gik til Cardiff efter Kul og 20 Tons Krudt bestemt til Guayquil.

Under Opholdet i Guayquil med „Fides“ blev 6 Mand syge af Gulfeber, af 3, der kom paa Hospitalet, døde 1 Mand; de øvrige blev plejet om Bord under dagligt Tilsyn af en tysk Læge (Berg). Foruden de, der var syge af Gulfeber, var der to tuberkelsvage, saa det blev en ringe og svag Besætning at fortsætte

Rejsen med til Mexico; havde derfor nævnte Læge med ned ad Floden til Indsejlingen en halv Sned Dage for at pleje dem, alligevel var de svage paa Rejsen til Mexico. Paa Rejsen derfra til Falmouth med stærkt begroet Skib havde jeg 184 Dage med Skørbug om Bord, især var 1. Styrmand daarlig, men kom sig ret hurtig, efter at vi i N. Ø. Passaten havde faaet friske Grøntsager og Kartofler med meget mere fra en engelsk Dampers.

Fra Guayquil gik vi til San Juan del Sur (Mexico) og lastede Ceder- og Mahognitræ til Hamborg, derfra med Stykgods til Santos, videre i Ballast via Barbados til Haiti efter Farvetræ til Fleetwood, hvor Skibet efter 6 Maaneders Oplægning i Sommeren 1905 blev solgt til Liverpool.

Fra Sommeren 1906 var jeg Styrmand i Firmaet L. H. Carls Skibe til Sommeren 1914, derefter 1 Aar som Fører af en Fjorddamper paa Kolding Fjord; 1915 købte nævnte Dampskibsselskab det i Buenos Aires hjemmehørende Fregatskib „Stronza“, der fik Navnet „Valkyrien“, d. w. 3.200 Tons (korresponderende Redere A. O. Andersen og P. Carl). Deraf blev jeg Fører og afgik fra Kjøbenhavn under Bugsering til Gøteborg og Frederiksstad og lastede Træ til Melbourne, derfra med en Ladning Hvede via Queenstown til Nantes, videre til Buenos Aires efter en Ladning Majs til Aalborg. Efter Ophold i Aalborg fra Februar til Juni bugseredes Skibet til Helsingør, efter Dokning dér bugseredes videre langs svenske og norske Kysten til nord for Bergen (for at undgaa Undervandsbaade). Da Lejligheden var med god Vind og Taage, fortsattes Rejsen vestpaa mellem Færøerne og Island til langt mod Vest paa Rejse til Savannah; men da der ikke kunde faas fuld Ladning (Foderstoffer) til Danmark bugseredes til Norfolk for dér at laste Kul til Montevideo, derfra til Buenos Aires for at laste Majs. I New York indtoges en Ladning Stykgods (90 Biler) til Buenos Aires, hvor der igen lastedes Majs til Charleston, U. S. A., og derfra igen til Buenos Aires med en Ladning Kul og lastede atter Majs dér til Aalborg. Efter Dokning og Reparation i Aalborg bugseredes til Frederiksstad for dér at laste Træ til Melbourne, sejlede derfra i Ballast til Newcastle, N. S. W., for at laste Kul til Porsgrund (Norge); efter at være udlosset i April 1921 blev Skibet oplagt til Januar 1923, da det blev solgt til kjøbenhavnsk Firma til Opbrugning. Den 19. Januar paa min 55 Aars Fødselsdag forlod

jeg „Valkyrien“, og dermed var min Sejlads paa de store Have forbi.

Hans Christiansen.

— — —
Kaptajn Hans Christiansen er født i Sønderho 19. Januar 1868 som Søn af Kaptajn Jens Christiansen yngre (død 1917) og Bodil Hansdatter. Hans Hustru er Datter af Styrmand Andr. Thøgersen (død 1908). Hans Christiansen er nu Rentier og bor, siden han „lagde op“, i Kolding. En Søn er Skibsfører og en anden er Disponent i København, en Datter er gift med Snedker Dybkjær i Kolding og en Datter er ugift.

JERNBARK „VENNER“s FORLIS.

Den 14. Oktober 1899 forliste Jernbark „Venner“ af Sønderho i Marstrands Bugten, Sverrig. Skibet var paa 548 R. T. drægtig og førtes af Thomas H. Thygesen af Sønderho. Rederen var Kaptajn N. N. Aarre af Sønderho (død 1927).

Skibet kom fra Kashø med en Ladning Props bestemt for Cardiff i England. Det stødte paa en Undervandsklippe og begyndte at synke, hvorefter Baadene sattes ud og bemandedes. Den Baad, hvori Kaptajnen og Andenstyrmand befandt sig,



Bark „Venner“ efter Bjergningen“.

knustes ved Udsætningen, og begge de nævnte druknede. Den øvrige Besætning, 10 Mand, rededes.

Skibet blev senere hævet ved Hjælp af Pontoner og slæbt i Havn. Paa hosstaaende Billedet ses Skibet efter at være hævet og indslæbt. Vraget blev kort efter solgt for 9.000 Kr.

Kaptajn Thygesen var Søn af Kaptajn Jacob W. Thygesen, der omkom 1883, og født i Sønderho den 20. September 1871 og blev saaledes kun 28 Aar gammel. Han var gift med Maren Brinch, der efter Mandens Død uddannedes til Jordemoder. Deres eneste Barn, Sønnen, Jacob, er Bogholder i Esbjerg.



Kaptajn
Th. H. Thygesen.

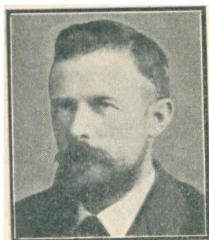
PAA HVALFANGST.

Kaptajn Peder C. Christensen, Sønderho, skriver om en Tur paa Hvalfangst i 1902:

„Den 6. Marts 1902 kom jeg som dansk Navigator om Bord i Hvalfangerskibet „Thekla“, ført af Kaptajn A. V. Sørle.

Foranlediget ved forskellige Uheld med Maskinen naaede vi først Færøerne den 10. Marts og Dagen efter til Hvalfangerstationen Lobra, hvor vi modtog Granater, Liner og flere andre Ting, der skulde anvendes til Hvalfangsten. Vi var færdig med Indladningen den 15. Marts og gik da ud fra Stationen ned til Vaag, hvorfra vi lettede næste Dags Morgen helt tidlig og gik til Søs for at se efter Hvaler, men da vi i lang Tid havde Storm og i flere Dage Snetykning, observeredes ingen Hvaler. Først den 21. April saa vi flere Hvaler, skød en af dem, men Sjøskelen sprang, og vi mistede baade Hval og Harpun. Senere paa Dagen skød vi en anden Hval, som vi slæbte en Tid lang ind efter, men saa opkom en svær Storm, og Søen blev urolig, hvorfor vi maatte slippe vort Bytte og for at bjerge Skibet, maatte vi søge ind til Trangisvaag.

Dagen efter gik vi ud, og der blev meldt: „Hval i Sigte!“ Langt ude i Horisonten løftede Dyret af og til sit graa Hoved over Vandskorpen. Hvalen blev tydeligere og tydeligere; den skød af og til en Vandstraale op fra sig. Da vi kom den Skudvidde nær, affyredes Kanonen, og ud for Harpunen med dens armtykke Trosse med en voldsom Fart. Hvalen gjorde et højt Sæt, da Harpunens Klør tog Greb i dens Side. Det var en af



Kaptajn
P. C. Christensen.

de langstrakte, vilde Finhvaler, hvis Kræfter vi nu fik prøve. Skibet bakkede, men gik alligevel fremad i Skum og Sprøjt efter Hvalen. Det gjaldt nu om at faa det store Dyr udmattet. Vi tabte hurtig Landkending, og i den sene Aften stod Farten endnu uforandret. Der blev ikke Tale om Hvile eller Køje den Nat. Næste Morgen endnu ingen Forandring. Fartøjet stod endnu fremad med Næsen i Skum og Sprøjt. Det saa ud til at kunne gaa længe paa den Vis, før vi vilde komme til at se Hvalen udaset og sprængt med Bugen i Vejret inde ved Skibets Side; saa ligesom Stewarden bragte Morgenkaffen, sprang Sjøkkelen, og Hvalfangeren mistede sin Harpun og med den Hvalen, som vi ikke senere fik fat paa.

Siden havde vi bedre Held. Den 23. September skød vi den sidste Hval, og Sommerens Udbytte var ialt 84 Hvaler, der gav 1.900 Td. Olie og 12 Tons Barder. Olien kostede 80 Kr. pr. Tønde og Barderne 180 £ Sterling pr. Ton. Desuden blev der af Ben afskibet 1 Ladning til Hobro, formentlig til Gødning. Af Kødet blev der solgt en Del til Færingerne, der betalte 16 Kr. for en Baadfuld, der indeholdt omtrent 2 Vognmandslæs. Kødet smager godt, baade ferskt og røget; det erfarede jeg en af de første Dage efter, vi havde taget den første Hval, da fik vi nemlig serveret Bøf af Hvalkød til Frokost, og noget mere lækkert kan ikke tænkes.

Den største Hval, vi tog, var en Blaahval. Den havde en Længde af 85 Fod, 5 Fod længere end Skibet, og saa vidt jeg erindrer, indbragte den 70 Tdr. Olie; men der findes Hvaler af langt større Dimensioner. Der skal ingen særlig stor Hval til for at kunne indbringe 2.000 Kr., og Spirmacet-Hvalerne kan indbringe op til 10.000 Kr.

— — —
Kaptajn Peder C. Christensen, Broder til Kaptajn Chr. W. Christensen, se Side 118 ff., omkom paa Havet 1911, 52 Aar. Han var gift 2 Gange, hans første Hustru Anne, f. Mathiesen, døde 1901, hans anden Hustru Anne Jensine, f. Jepsen, bor i Sønderho. I første Ægteskab er der 4 Børn, Sønnen Peder Mathiesen Christensen er Havnebetjent i Esbjerg og Ingvard Hovmester samme Sted. 2 Døtre er gift og bosiddende paa Thurø.

TIL MADAGASKAR 1898 MED STILLE OG DEREFTER STORM.

Kaptajn A. P. Svane, Bark „Poul“, afgik i Efteraaret 1898 fra Hamborg til Madagaskar som Bestemmelsessted, hvilken Plads naaedes efter 107 Dages Sejlads efter uheldige Vindforhold i Nordsøen og siden med Stille i 10 Dage, da han slap S. Ø. Passaten, og ud for Faranfangan, Madagaskar, laa Skibet og drev med Strømmen i 14 Dage, hvilket alt havde forlænget Rejsen en Del, og 22. Januar 1899 fik Skibet en svær Sø over midtskibs. Den ribbede Baadene, knuste Prammen og to Storluger, men Presseningerne holdt, saa der kom intet Vand i Lasten.

Om hvorledes det gik Skibet paa Madagaskar-Kysten, sendte Kaptajn Svane en Beretning til Skibets Reder, Skibsbygmester S. Abrahamsen, Nordby.

„I Faranfangan blev der kun losset 2.000 Sække Gods, hvilket var heldigt, da Skibet slingrede voldsomt paa dette Sted; en halv Snes Sække gik derfor over Bord. De to første Dage var det regulær Storm. Skibet laa for et Anker med 90 Favne Kæde. Jeg var to Gange i Land med Lægteren. Den ene Gang kæntrede vi paa Barren, og de 22 Mand, der var med, svømmede i Land med en lang Line og halede derefter den med Vand fyldte Lægter gennem Brændingen. Jeg var surret fast til en Rundholt. Det blev en vaad Landgang, men levende kom jeg da i Land.

Tre Uger førend „Poul“ kom til Faranfangan var der paa dette Sted strandet en fransk Damper „Ville de Responta“ af Havre. Besætningen, ialt 33 Mand, var kommen i Land i den nævnte By. Da dette var sket i Aarets usunde Tid, blev de alle syge. Residenten, en Franskmand, forlangte af mig, at jeg skulde tage disse Folk om Bord, da de ellers vilde dø, frygtede han. Jeg indvilgede heri; dog vilde jeg ikke tage dem om Bord, førend vi var sejlfærdige, men Residenten udtalte saa, at han var nødsaget til at tvinge mig til at tage dem om Bord straks. Vi tog dem saa alle om Bord. De var meget syge af Fieber. Den franske Kaptajn, Styrmanden og Maskinmestrene, ialt 6 Mand, anbragtes i Kahytten, mens Mandskabet, 27 Mand, kom ned i Forlasten, hvor der blev lavet Banjer til dem. Jeg var bange for, at ikke mange af dem vilde naa levende til Tamatave, hvortil vi var be-



Kaptajn
A. P. Svane.

stemt. Søndag Kl. 2 hev vi Ankeret og gik til Søs, og næppe ½ Time senere døde den første af dem, en Matros paa 25 Aar. Han blev straks sænket i Havet. Mandag Eftermiddag døde ligeledes en Matros, og Tilstanden syntes at blive trøstesløs. Heldigvis havde vi stiv Kuling med god Vind, og Torsdag Kl. 11 ankrede vi i Tamatave, 300 Kvartmil fra Faranfanga efter 45 Timers Rejse. Straks efter døde den 3. Matros, der blev begravet i Land. Resten, 30 Mand, kom straks paa Hospitalet, hvor de nu er i god Bedring, og jeg besøger dem af og til. De ved ikke alt det gode, de vil gøre mig og siger, jeg har reddet deres Liv — — —“

Barken „Poul“ var paa 362 R. T. og bygget paa S. Abrahamsens Værft i Nordby 1892. Den forliste paa en Rejse Santa Cruz—New York 7. September 1900 paa Floridas Kyst under en voldsom Cyklon, hvorved samtidig Byen Galveston ødelægdes. Da Skibet stod i Brændingen med al Udsigt til at skulle slaas i Stykker og med ringe Haab om Redning for Besætningen, da en Forbindelse med Land syntes umuligt, foretog Skibets Styrmand, Becker fra Kjøbenhavn, det livsfarlige Vovestykke at springe i Havet og svømme gennem den voldsomme Brænding i et Hav fyldt af Hajer med en tynd Line om Livet. Efter flere forgæves gjorde Forsøg kronedes hans Udholdenhed med Held, og han naaede ind til Land, hvorfra der nu blev etableret Forbindelse med Skibet og hele Besætningen derved.

— — —

Kaptajn Alfred Peter Svane var født i Dragør, men gift med Anne Svarrer, Datter af Kaptajn P. Sv. Svarrer, Nordby, hvor de ogsaa boede i flere Aar. Svane døde i Kjøbenhavn 28. Maj 1922, 54 Aar.

SKONNERT „ANSINE MARIE“s FORLIS 1879.

Skibsfører Jens Nissen Mortensen af Nordby (død 8. Februar 1901, 64 Aar) sejlede fra Newcastle den 4. April 1879 med sit Skib, Skonnerten „Ansine Marie“, 77 Register Tons stor og ca. 24 Aar gammel. Den 8. April, Eftermiddag mellem Kl. 1 og 2, blev Skibet, der var lastet med Kul og bestemt til Sjælland, overfaldet af en Styrtesø, som tog Skandseklædning, Ræling og Støtter fra Fokkevandet tilagters for Storvandet paa begge

Sider samt bortførte alt Godset, Trosser og Baadklamper, der laa paa Dækket. Skansedækket blev splintret midtskibs paa Bagbordsside, og Resterne af Boltene blev trukken 3 à 4 Tommer ud. Efter at Hullerne var stoppet med Værk, og der var slaet Sejldug over, sattes alle Mand til at pumpe, men det mærkedes snart, at Skibet ikke kunde holdes læns. Da Skibet ikke kunde holdes paa Pumperne, afholdtes Skibsraad, og der blev sat Nødflag efter en Kuf til Luvart, men denne enten ikke kunde se eller ikke vilde se dette; thi den sejlede sin Vej. Mandskabet blev paa Dækket hele Dagen og pumpede, og det lykkedes at holde Skibet oppe til næste Dag. Den 9. om Morgenen sattes atter Nødflag efter en anden Kuf, der straks holdt hen efter „Ansine Marie“. Dennes Baad blev sat i Vandet, men den kuldsejledes straks paa Grund af de høje Søer. En tilkastet Trosse fra Kuffen blev fisket op af „Ansine Marie“s Mandskab, og til den fastgjordes saa Redningsbøjen. I denne blev de to yngste af Mandskabet fastgjort og trukket over til Kuffen, men dennes Mandskab, 4 Mand, hvoraf en var søsyg, en anden uarbejdsdygtig, var saa svag, at det varede længe, inden Drengene blev halet om Bord i en meget forkommen Tilstand, den ene omtrent død, men ved at arbejde med ham i lang Tid, bragtes han dog til Live. Da Kaptajn Mortensen, Styrmanden og Matrosen saa dette, vilde de ikke i Redningsbøjen. Med stor Besværighed lykkedes det dem nu at faa den kuldsejlede Baad op; men Plankerne var knust i den ene Side. Skaden blev repareret med Værk og Sejldug, og sidstnævnte Mandskab gik saa i Baaden, hvor de stadigt maatte øse, da den idelig trak Vand og snart begyndte at synke, men forinden dette skete, kom Kuffens Mandskab og bjergede dem. De mistede alt, uden hvad de havde paa Kroppen. Kuffen, der reddede dem, var fra Østfrisland og førtes af Kaptajn E. J. Müller. De bragtes efter 11 Dages Ophold i Kuffen til Frederiksstad i Norge.

(Efter „Ribe Amts Tidende“.)

BARK „CLARA“s FORLIS 1903.

Om denne sørgelige Begivenhed haves kun sparsomme Efterretninger. „Clara“ tilhørte et Rederi i Nordby og førtes af Kaptajn A. N. Svarrer af Nordby. Den 26. September 1903, en varm Dag med Stille, laa Skibet paa Reden ved Mazatlan



*Kaptajn
A. N. Svarrer.*

paa Mexikos Vestkyst og skulde indtage Ladning bestemt for Chile. Om Eftermiddagen kom tre Toldere om Bord paa Embedsvegne. Der indtraadte kort efter et voldsomt Barometerfald, og Kl. 6 brød en Orkan af stor Styrke løs og varede hele Natten med et Raseri, som ingen paa Kysten nogen Sinde havde



*Styrmand
P. H. Nielsen.*

oplevet Magen til. Hvorledes man har modtaget Orkanen, og hvilke Sikkerhedsforanstaltninger, der er foretaget om Bord paa „Clara“ for at forebygge dens Virkninger, kendes ikke. Baade Kaptajnen og Styrmanden var dygtige og erfarne Sømænd. Men i Nattens Løb forliste Skibet. Den paafølgende Morgen saas kun Masterne af dette store, prægtige Skib, kun 100 Alen fra Klipperne, og paa Strandbredden laa de lemlæstede Lig af en Tolder og en 30-aarig Mand af Besætningen, der bestod af 16 Mand foruden Kaptajnen og Styrmanden. Alle havde de fundet deres Grav i Bølgerne tillige med de 3 Toldere.

Kaptajn Svarrer blev 41 Aar og efterlod sig Hustru Anne, f. Clausen, som nu bor i Esbjerg, og 5 Børn. Sønnen Hans er Styrmand i Fyrvæsenet, Carl er Maskinmester i Esbjerg, en Datter er gift med Styrmand Ulv, en anden med Skomager Lambertsen, Esbjerg, og en Datter er ugift.

Styrmanden, P. H. Nielsen, var ligeledes fra Nordby og efterlod sig Hustru Marie, f. Nielsen, og en Søn, Johannes, der nu er Postassistent, og en Søn, Niels Marius, der for Tiden er ansat i Fanø—Esbjerg Færgeri.

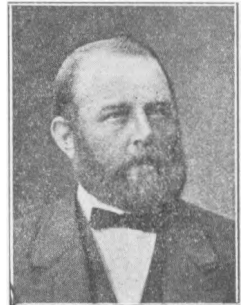
REDNINGSDAAD

UDFØRT AF FANØ:SØFOLK

Alfabetisk ordnet.

A. Fra Nordby.

Mathias Peder Cl. Andersen, Søn af Skibsfører M. M. Andersen, Nordby, Fører af Bark „Anita“, reddede 10. April 1868 paa Rejsen Santos—Hamborg Besætningen, 10 Mand, fra den engelske Brig „British Isle“, som henlaa i synkefærdig Tilstand i en orskanagtig Storm i Atlanterhavet. Redningen var forbunden med stor Livsfare. Kaptajn Andersen døde 5. Oktober 1888, 51 Aar. Søn: Cigarhandler M. Andersen, Esbjerg. Svigersønner: Afdøde Kapajn Georg Th. Jessen og Købmand Poul Hestbæk.



Kaptajn *Anders Ankersen*, Søn af Styrmand P. H. Ankersen, Nordby, og født 11. Juli 1878, var Styrmand om Bord paa en Kjøbenhavn Damper, der laa i Messina Havn, da den store Jordskælvskatastrofe indtraf 28. December 1928. Ulykken skete midt om Natten og krævede alene i Messina ca. 60.000 Menneskeliv. Omtrent alle større offentlige Bygninger styrtede om, brændte eller blev stærkt beskadigede. Under hele denne Rædselsscene lykkedes det Styrmand Ankersen ved Hjælp af Mandskabet fra Skibet at bringe Hjælp til mange, saa de blev reddede fra Døden. Herfor blev han af den italienske Regering dekoreret med den italienske Redningsmedalje.



Ankersen er nu Dampskibsfører og bosiddende i Kjøbenhavn. Han er gift med Karen Nielsen fra Hjerting.

Kaptajn *Anker Ankersen* var som 26-aarig Trediestyrmand med Udvandrerdamperen „Norge“, da den i 1904 paa Rejse



til Amerika stødte paa en skjult Klippe og derved forliste. Ankersen var blandt de kun 165, der blev reddet. Han ledede med stor Sindsro Udsættelsen af Redningsbaadene og fik selv Kommandoen paa en af disse efter først at være slaæet over Bord og have svømmet omkring i nogen Tid. Der var kun lidt med Vand og Proviant i Baaden, saa de redede led baade Sult og Tørst i de 6 Døgn, de maatte opholde sig i Baaden og ro gennem den tunge Sø. Til Hjælp blev der lavet en Slags Sejl af Redningsbælter, men Baaden kom kun langsom afsted. Ved Ankersens Udholdenhed og Konduite blev alle reddet, om end i meget forkommen Tilstand, idet de paa den 6. Dag blev optaget af den engelske Fiskedamper „Largobay“ og indbragt til Aberdeen.

Om Ankersen kan endvidere berettes følgende Tildragelser af hans Liv som Sømand:

Lige fra sit 14. Aar, da han stak til Søs, har han flere Gange været udsat for de alvorligste Farer paa Søen, men hver Gang sluppen heldig derfra.

Den første Fare mødte ham paa Barken „Coranno“ af Fanø, Kaptajn H. Jessen. Skibet strandede paa den franske Kyst, og Besætningen blev én for én halet i Land gennem Brændingen ved Hjælp af en Line. Senere foretog han en Rejse med et af „Det Forenedes“ Dampskibe under Kaptajn Mechlenburg. Her faldt han fra 30 Fods Højde ned i Lasten og slap med nogle ufarlige Læssioner. Han blev kureret og drog atter til Søs. Noget Tid efter forliser han med et engelsk Skib ud for Avstraliens Kyst. Der var en Besætning paa 21 Mand, men kun 9 af dem lykkedes det at redde sig ved Svømning, deriblandt Anker Ankersen, der dog lige ved Land var ved at opgive det hele, da Kræfterne begyndte at svigte; men ved en sidste Kraftanstrengelse fik han Fodfæste paa Stranden. Engang var han i lang Tid dødssyg i Portugal af Klimafeber, opgivet af Lægerne, da han til alles Forbavselse rejste sig karsk fra Sygelejet.

Kaptajn Ankersen er født i Nordby den 17. Marts 1878 som Søn af Skibsfører, Dbmd. Niels Ankersen. Han er gift med Ingeborg Nielsen fra Hjerting og bor i en Villa udenfor Esbjerg. Den bærer Navnet „Largobay“ ligesom Damperen, der optog

ham og Lidelsesfællerne fra „Norge“s skæbnesvangre Forlis. En Svigersøn er Gartner Rich. Jensen i Jerne.

Kaptajn *Niels Th. Ankersen*, Søn af Styrmand P. H. Ankersen og født i Nørdby 26. Oktober 1871, gift med Margrethe Tarp fra Vamdrup og nu bosat i Kjøbenhavn, modtog i 1928 „Emile Robins Legat“ for at have reddet en Skibsbesætning fra overhængende Fare. Legatet er stiftet af den kendte franske Velgører Emile Robin, som paa saa mange Maader har vist sin Interesse for dansk Søfart, bl. a. ogsaa ved Oprettelse af flere Legater indenfor Det jyske Redningsvæsen.



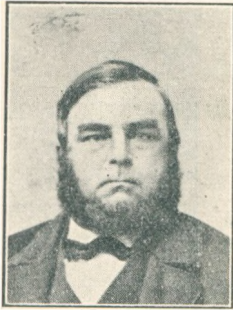
Kaptajn Ankersen var Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Minsk“, da han den 25. April 1928 reddede Besætningen fra det brændende italienske Motorskib „Demistare“, ialt 12 Mand, udfor Portugals Kyst. Kaptajn Ankersen var paa Rejse fra Cartagena til Lissabon. Den fra den sikre Død reddede Besætning blev landsat i Lissabon i god Behold. Her vandt Kaptajn Ankersen og hans Mandskabs fortrinlige Sømandskundskab og Redningsfærd almindelig Anerkendelse.

Kaptajn *Søren Marius Christensen* reddede den 23. September 1917 Besætningen fra det torpederede engelske Skib, Skonnerten „Perseverance“ i den engelske Kanal. Mandskabet, der opholdt sig paa Vraget, var meget forkommet, men ved god og omhyggelig Pleje paa det danske Skib kom Folkene sig hurtig. Kaptajn Christensen modtog en Tid derefter fra den engelske Regering en smuk Sølvpokal med Indskrift, der i Oversættelse lyder saaledes:



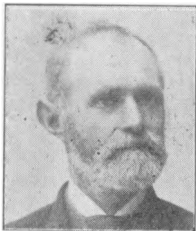
Skænket af den britiske Regering til Kaptajn Søren Marius Christensen paa den danske Damper „Olga“ af Esbjerg som Erkendtlighed for hans Humanitet og Venlighed overfor det skibbrudne Mandskab fra Skonnerten „Perseverance“ af Forwey, som han reddede i den engelske Kanal den 23. September 1917.

Kaptajn Christensen er født i Nordby 12. April 1874 som Søn af Skibstørrer Christensen og gift med Alice Christensen af Marstrand og er bosat i Esbjerg.



Peder Clausen, Fører af Skbr. „Cathrine“, reddede i December 1866 Kaptajn og Mandskab fra det engelske Skib „Hanne Codner“ af Newcastle fra den visse Død i Atlanterhavet. For denne Daad, der ikke havde været uden Livsfare for Redningsmændene, fik Kaptajn Clausen fra den britiske Regering en smuk Dobbeltkikkert nedlagt i en elegant Kasse med Sølvplade med indgraveret Navn m. v.

Kaptajn Clausen døde 21. Februar 1887, 62 Aar. Sønner Kreditforeningsdirektør M. Clausen, Ringkjøbing, død 1898, og Sagfører M. N. Clausen. Svigersønner Skibsførerne H. J. Jessen og H. Jessen.



Søren Jensen Farup, Fører af Brg. „Anne Jørgiane“, reddede i Juni 1867 paa 45^o nordlig Bredde, 14^o 10“ vestlig Længde Mandskabet, 15 Mand, fra det norske Skib „Metcor“, Kaptajn Andersen, der var paa Vej til Azorerne, men som nu var kommen i synkefærdig Tilstand. Det norske Mandskab var om Bord hos Farup i 2 Døgn, efter hvilket Forløb de Skibbrudne kom om Bord i en engelsk Brig, der var bestemt til Bordeaux. Farups anden Styrmand P. H. Terkelsen deltog i Redningsarbejdet paa en fortjenstfuld Maade. Kaptajn Farup døde 25. Marts 1909, 61 Aar. Sønner afdøde Kaptajn Søren Farup og Postmester Farup. Svigersønner Kaptajnerne H. H. Rødgaard, N. H. Gregersen, H. J. Hansen og Fr. Wegeberg.



Hans Lauridsen Hansen, Fører af Jernbk. „Doris Brodersen“, reddede 10. Avgust 1903 paa Rejsen Kuba—Bordeaux Besætningen, 16 Mand, fra det franske Skib „Nusti“. De 14 Mand landsattes i Rotterdam, mens 2 var døde af Strabadserne. Kaptajn Hansen, der i de senere Aar har været bosat i England, død dér 1934, fik for denne Daad tilstillet en Æreskikkert fra det franske Marineministerium. En Søn er statsautoriseret Revisor Marius Glytting, Aarhus.

Styrmænd *Hans Laurids Hansen*, født i Nordby 4. December 1868 som Søn af Skibsfører Jg. N. Hansen og Dorthea f. Clausen, udførte i 1893 en kæk Daad, der blev mange Menneskers Frelse.



Han var Andenstyrmænd om Bord i Barken „Clara“, ført af Kaptajn Havemann og var paa Rejse til Vestkysten af Amerika, da Skibet i L'Mere Strædet løb paa en skjult Klippe. Da Situationen var ret farlig, beordrede Kaptajnen Mandskabet i Baadene, mens han selv, hans Hustru og Tjenestepige forblev om Bord, afventende den Hjælp, Baadene skulde forsøge skaffet efter Landingen. Det var imidlertid umuligt for Baadene at kunne lande ved egen Hjælp, hvorfor Styrmænd H. L. Hansen sprang i Søen med en Line om Livet og svømmede i Land, hvorefter der blev Forbindelse med Baadene, der da blev halet i Land. Nu skete det mærkelige, at Skibet af en Bølge blev kastet ned af Klippegrunden og sejlede bort, medens Mandskabet paa Land, der var et øde Sted, arbejdede med at rejse Telte m. m. De søgte alle Mand til Baadene og fik endelig efter en haard Rotørn fat i Skibet og kom om Bord og kunde saa fortsætte til nærmeste Havn.

Styrmænd Hansen blev senere Fører af Barken „Claus“, der forliste paa Nordby Strand den 1. December 1897, hvorved hele Mandskabet omkom. Hansen var ugift.

Hans Peder Hansen, se P. N. Harreby.

Niels Ager Hansen reddede som ung Mand i 1884, da han var om Bord i Briggen „Kathrine“, ført af Kaptajn Morten N. Winther, en Kammerat, som faldt ned fra Rigningen og stærkt forslaaet faldt uden Bords, idet han trods Skibets stærke Fart sprang ud efter Kammeraten, der var ved at synke. Hansen maatte dykke dybt efter ham, men Forsøget lykkedes, og kort efter var begge velbeholdne om Bord.



I 1894 var han Fører af Skbr. „Jørgiane & Anna“, og paa en Rejse til Brasilien reddede han under mange Besværligheder og i en forrygende Storm og i sidste Øjeblik Mandskabet paa en

italiensk 3 m. Skonnert „Girat mina“ og landsatte det, efter at have haft det (9 Mand) om Bord i 18 Dage, paa Øen St. Anthonia. Foruden at den italienske Regering godtgjorde ham alle Udgifter, tildeltes han for sin Daad en Sølv-Belønningsmedalje med tilhørende Diplom som et Vidnesbyrd om Erkendtlighed overfor de af ham ydede Tjenester i omhandlede Tilfælde.

Hansen fortæller om denne Daad:

„Det var paa Bredden af Kap Finnes-Terre, vi fik en Sejler i Sigte, som havde Nødfalg oppe. Senere viste det sig at være en italiensk 3 m. Skonnert lastet med Pibeler. Vi holdt da hen til ham, og Kaptajnen signaliserede, at han havde mistet Roret og Skibet meget læk, samt at Pumperne var uklare, hvorfor de Dag og Nat havde øst Vandet op med Pøse, men stadigt steg Vandet i Skibet, saa de maatte forlade det; men da det blæste en Storm, og Søen var i voldsomt Oprør, turde han ikke gaa i Baaden, men bad mig om at blive i Nærheden af sig Natten over for om mulig Bedring vilde indtræffe næste Dag. Det gjorde jeg selvfølgelig, men fik en styg Nat med Storm og Regntykning, saa at vi ikke kunde holde Italieneren i Sigte. Næste Morgen klarede det noget op, og jeg holdt ned til ham for at forsøge at faa Mandskabet om Bord, men Kaptajnen turde fremdeles ikke sætte nogen Baad ud i det oprørte Hav og bad mig atter om at holde mig ved Vraget. I Løbet af Dagen faldt Barometret stærkt, og Luften fik et endnu mere truende Udseende, hvorfor jeg før Aften atter holdt ned til ham og foreslog at vove Forsøget paa at komme om Bord til mig og raadede ham til at kaste rigelig Olie i Søen under Udsætningen af Baaden samt at tage noget med deraf i Baaden. Samtidig lovede jeg at lægge mit Skib saa tæt til Vraget som muligt. Dette sidste maatte jeg forsikre ham to Gange. Alt blev udført efter mine Ordre, og Redningen foreløb heldig. Det var den 14. Januar 1894.

I Krigsaarene skulde Kaptajn Hansen engang overtage Førelsen af et Skib, der laa i en italiensk Havn. Da han skulde over Grænsen til Italien, opstod der nogle Vanskeligheder af Passensyn; men saa slog Kaptajn Hansen Frakken til Side, saa Tolderne kunde se hans italienske Belønnings-Medalje paa Brystet. Saa var Vejen ikke alene aaben for ham, men han blev af Tolderne beværtet paa det hjerteligste, ligesom de viste ham stor Anerkendelse og Opmærksomhed.

Da han blev træt af Søen, blev han i nogle Aar Dokmester i

Aalborg, men sine sidste Aar tilbragte han hos sin Søn, Fiskeeksportør N. A. Hansen i Esbjerg. Han døde her 26. Jan. 1929, 72 Aar. Han var født i Sønderho, men kom som Dreng til Nordby med sine Forældre, blev gift dér og boede dér i mange Aar.

Skibsfører *Peder N. Harreby* af Nordby (født i Sønderho 5. November 1845) reddede i 1879 Besætningen paa et synkefærdigt kanadisk Skib.

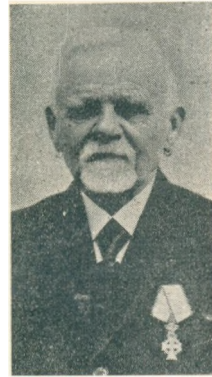
Harreby var med sit Skib *Briggen „Anne Marie“* paa Rejsen Mexico—Le Havre. Paa 34^o nordlig Bredde og 52^o vestlig Længde observeredes et Vrag drivende i Søen uden Master og næsten helt under Vand.

Trods det haarde Vejr blev en Baad straks sat i Vandet fra „Anne Marie“ og frivilligt bemanded med Styrmand Laurids Chr. Møller og nogle Matroser, deriblandt Lars Nielsen og Hans Peder Hansen for at komme om Bord i Vraget, der viste sig at være Skonnert „Manament“ af Yarmouth i Ny-Skotland. Der var 3 Mand paa Vraget i en forkommen Tilstand, medens Kaptajnen og en Matros var skyllet over Bord og druknet, og Baadene var borte. Skibet havde ligget i denne havarerede Tilstand i 16 Dage. De 3 Mand kom om Bord i „Anne Marie“, hvor de nød en god Forplejning i de 22 Dage, det varede, inden Skibet naaede sit Bestemmelsessted.

Den kanadiske Regering tilstillede en Tid derefter Kaptajn Harreby og Styrmand Møller Takkeskrivelser for Redning og god Behandling af de skibbrudne Kanadier. Styrmand Møller fik endvidere tilstillet et Sølv-Kronometerur med Inskription, og hver af Matroserne 2 Pund Sterling.

Kaptajn Harreby døde 3. Juni 1930. Søen forlod han i 1883 og slog sig ned i Nordby, hvor hans Hustru Anne Borck var fra. Hun døde 1904. Han giftede sig senere med Anne Dorthea Jesen, der døde 1918. Ægteskaberne var barnløse.

I mange Aar var han Medlem af Sogneraadet, Bankbestyrer, Bestyrelsesmedlem i Understøttelsesforeningen og Bombebøssen, Æresmedlem af Skibsrederforeningen og indehavde flere andre Tillidshverv. Han var Veteran fra Krigen 1864 og dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

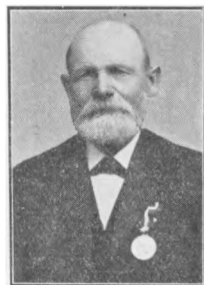




R. P. Ungermann.



L. J. Lauridsen.



N. Nielsen.



M. N. Iversen.

Lodsfornand *M. N. Iversen*, Lodserne *R. P. Ungermann* og *J. Heide*, Matros *L. J. Lauridsen* og Kok *N. Nielsen* (Oksby) udførte en smuk Redningsdaad, da den norske Damper „Venezia“ forliste paa Graaedybs Barre 9. September 1905.

Damperen kom med en Ladning Kul fra Leith bestemt for Esbjerg og førtes af Kaptajn Feilberg, der havde sin Hustru om Bórd. Damperen tog Grunden paa Barren og huggede stærkt i det voldsomt oprørte Hav, og da det saa ud til, at den vilde skil-

les ad, gik Besætningen, 12 Mand foruden Kaptajnen og hans Hustru, i Baaden, der straks fyldtes af en Braadsø og gik rundt, hvorved alle kom i Vandet. Lodskutteren, der var i Nærheden og førtes af *M. N. Iversen*, begav sig straks til Ulykkestedet, hvilket var et livsfarligt Foretagende, da det var lige i den værste Brænding. Lodskutteren huggede da ogsaa et Par Gange i Bunden. Det var baade vanskeligt og livsfarligt for Lodskutteren og dens Mandskab at manøvrere omkring Ulykkestedet, men det lykkedes dog at redde 2 Mand af de skibbrudne. For denne Bedrift fik samtlige Redningsmænd Redningsmedaljen. *M. N. Iversen*, der siden blev udnævnt til Dannebrogsmænd, er født i Nordby 26. Maj 1863. *R. P. Ungermann* døde 21. Januar 1932 i Nordby. *N. Nielsen* er født i Oksby 7. Oktober 1854, men bosiddende i Nordby. *J. Heide* er fra Holmlands Klit, men bor nu i Esbjerg. *L. J. Lauridsen* er født

i Nordby og har foruden den danske Redningsmedalje en engelsk Redningsmedalje; han døde 16. Oktober 1929.

Kaptajn *Hans J. Jessen*, født i Nordby 5. November 1859 som Søn af Skibsfører N. M. Jessen, reddede, mens han var Fører af Dampskibet „Nerma“, en norsk Skibsbesætning.



Det var den 25. Januar 1900 i en forrygende Storm udfor den norske Sydkyst, at Kaptajn Jessen observerede den norske Damper „Fram“, der var sprunget læk og ude af Stand til at kunne hjælpe sig selv og med Fare for snart at ville synke.

Det lykkedes Kaptajn Jessen at redde hele Besætningen, ialt 11 Mand, trods den høje Søgang. Det skete under største Livsfare, og de Skibbrudne var i højst forkommen Tilstand. Ved god og omhyggelig Pleje, der blev Besætningen til Del paa „Nerma“, kom Folkene sig hurtig.

For den de Skibbrudne ydede Hjælp modtog Kaptajn Jessen fra den norske Regering en anerkendende Skrivelse, hvori udtaltes Tak for den smukke Daad.

— — —

Kaptajn Jessen var som ganske ung blevet Fører af Skonnertbriggen „Johanne“. Med dette Skib havde han en uhyggelig Oplevelse, som let kunde have kostet høm og hele Besætningen Livet. „Johanne“ kom ballastet fra Rio Grande paa Vej til Cardiff; det var i 1889. Da Skibet en Morgenstund i en forrygende Storm befandt sig paa 36^o n. Br. og 17^o v. Lg., blev det oversejlet af en stor engelsk Fuldrigger, der ved en fejl Manøvre tørnede ind paa „Johanne“s Forstavn, der blev fuldstændig knust. Mandskabet fra „Johanne“, der nu var i en kritisk Situation, sprang om Bord i Engelskmanden, hvorefter „Johanne“ sank til Bunds. Kaptajn Jessen var den sidste, som forlod det synkende Skib. Men da Engelskmanden var paa Vej til Sydamerika, blev „Johanne“s Mandskab ude paa Havet sat om Bord i et forbisejlende stort fransk Linieskib, der skulde anløbe Teneriffa, inden det gik videre til Djævløen med en stor Fangetransport, det havde om Bord.

Kaptajn Jessen kom senere til at føre 3 m. Skonnert „Thea“ og ovennævnte Dampskib „Nerma“.

Bedst kendt er Jessen som Fører i en Menneskealder i Fano

—Esbjerg Færgeri, i hvilket Tidsrum han har gjort Turen over Vandet mellem Fanø og Esbjerg noget over 90.000 Gange.

Den 5. December fejrede han Guldbryllup med sin Hustru Dorthea, f. Clausen. Ægteparrets Datter er gift med Overassistent J. C. Jessen, Horsens.



Overtoldbetjent *Jens N. Jessen*, født i Nordby den 15. December 1878 som Søn af Styrmand Hans Jessen og Anne Cathrine, f. Warrer, modtog under 26. Maj 1908 Redningsmedaljen*) med Tilladelse til at bære den for at have reddet 2 Drengene fra at drukne i Kjøbenhavns Havn.

Jessen var da ansat som Fører paa en af Havnens Motorfærger, da han i to forskellige Tilfælde reddede 2 Drengene fra at drukne, henholdsvis i Christianshavns og Nyhavns Kanaler. I begge Tilfælde maatte Jessen redde dem ved at svømme ud til Drengene.

Siden da har Jessen endvidere reddet 2 andre Mennesker fra at drukne, den ene var en voksen Mand i Kalkbrænderihavnen og den anden et lille Barn i Nordby Havn, begge Gange fra Baad.

Jessen, der nu er Overtoldbetjent i Hejls (se hans Rejsebeskrivelse Side 97) har været gift 2 Gange, 1. Gang med Dorthea Johanne Brinck, død 1926, 2. Gang med Jessine Jessen.



Skibsfører *Hans Jepsen Jørgensen* af Nordby reddede 11. December 1865 Besætningen, 8 Mand, fra det engelske Skib „Cornet“ i Nordsøen i meget haard Kuling og under største Livsfare for sig og sit Mandskab. For dette sit Forhold ved Bjergningen fik han fra den engelske Regering som Hædersgave og Tak for udført Daad en Marinekikkert med Sølvplade med hans Navn og Inskription.

*) Den danske Redningsmedalje er en meget stor Medalje af Sølv. Paa Aversen er et Billede af den regerende Konge og paa Reversen staar: *Af Farens Svælg fremblomstrer Pris og Løn*. Paa Medaljens Kant er indgraveret Ejerens fulde Navn.

Besætningen, der var meget forkommen, nød om Bord den bedste Behandling, saa de snart kom til Kræfter. Den land-
sattes den 14. s. M. i Kjøbenhavn.

Skibsfører Jørgensen, der var gift med Karen Svendsen, døde 15. Oktober 1867, 46 Aar. Sønner: Skibsfører A. Husted Jørgensen og Stewardor H. Jørgensen, Aarhus, Svigersøn: Skibsfører J. P. Lybecker.

Simon Kolster, se S. H. Rindby.

L. J. Lauridsen, se M. N. Iversen.

Laurids Chr. Møller, se P. N. Harreby.

Lars Nielsen, se P. N. Harreby.

Kaptajn *Morten Nielsen* af Nordby reddede i Marts 1899 Besætningen fra en *Nowa-Scotia* Bark i Atlanterhavet; herom meddeler han:

„Jeg var Fører af 3 m. Sk. „Verdande“ af Nordby og var paa Rejse fra en Plads i Hollandsk Vestindien med en



Kaptajn Nielsen og Hustru fejrede Guldbryllup 5. Februar 1935.

Ladning Træ af forskellige Sorter bestemt for Amsterdam. I Atlanterhavet, ca. 300 Kvartmil vest for Azorerne, observerede vi Nødsignaler fra et Skib, som fandtes drivende uden Rigning og kun Undermasterne tilbage. Det var lastet med Træ fra Amerika bestemt for Liverpool og flød paa Lasten med Dæk-
ket under Vand. Mandskabet havde i flere Dage opholdt sig paa Kahytstaget og udelukkende levet af Kartoffler og Hvedemel samt den Smule Regnvand, der kunde opsamles fra Kahytstaget. Der var ialt 9 Mand, alle udmattede og flere af dem syge og fulde af Bylder. En Mand — Nordmand — var saa

medtaget, at han døde et Par Dage efter at være kommet om Bord til os. Resten af Besætningen blev om Bord, indtil vi efter 14 Dages Forløb naaede Amsterdam, hvor de alle blev landsatte. Rederiet fik udbetalt Kostpenge for den Tid, de Reddede var om Bord hos os.“

— — —
Kaptajn Nielsen er født i Rindby, Fanø, den 8. December 1860 som Søn af Skibstømrer N. M. Jepsen. Han var Styrmand om Bord i Fanøbriggen, Kaptajn J. J. Clausen, da dette Skib forliste paa Brasiliens Kyst, men Mandskabet reddedes. Siden hen fik han eget Skib at føre, 3 m. Sk. „Verdande“, og hermed gjorde han mange heldige Rejser, indtil det forliste 1902 ved Tahiti; ogsaa her slap Besætningen fra det. Siden efter drev han Fiskeri med Kutter „Anna Cathrine“ i mange Aar.

Med sin Hustru, Cathrine, f. Pedersen, der er født en Dag før ham, men døbt samme Dag som han, og, som Nielsen siger med Lune, ogsaa haft Bryllup samme Dag som han, fejrede han Guldbryllup 5. Februar 1935. Syv Børn har der været i Ægteskabet, hvoraf de 6 lever foruden et Plejebarn.

Niels Nielsen (Øksby), se M. N. Iversen.

M. Pedersen, se S. H. Rindby.



Kaptajn S. H. Rindby af Nordby modtog under 7. Juli 1906 fra den norske Regering Medaljen for ædel Daad i Sølv for sin Medvirkning ved Redningen af Mandskabet fra den norske Bark „Tammelane“.

Om Bjergningen af „Tammelane“s Besætning indeholder „Esbjerg Avis“ følgende Oplysninger:

„Det var Tirsdag Eftermiddag den 13. Marts, at man paa „Nidaros“, ført af Kaptajn Simon Kolster, observerede den norske Bark „Tammelane“ af Frederiksstad ca. 54 Kvartmil af Graadyb. Den havde Nødsflag oppe og gik med smaa Sejl. Det var en kraftig Storm af Nordvest. „Nidaros“ stod nu ned mod Barken og signaliserede til den om at lægge bi, men det gjorde Barken ikke. Der kippedes med Flaget som Tegn paa, at man manglede Signalflag.

„Nidaros“ gik nu i Læ af Barken, og Kaptajn Kolster raabte over til dens Besætning, som stod med Olietøj paa agter, om at sætte en Baad ud. Men det var Nordmanden lovligt forhindret i, thi Søen havde taget deres Baade samtidig med, at den havde revet Møllepumpen og Kabyssen bort og slaaet en Del af Skanseklædningen i Stykker.

Der var nu intet andet at gøre end fra „Nidaros“ at udsætte en Baad og forsøge at redde Mandskabet, thi fra Nordmanden blev der raabt, at der stod 14 Fod Vand i Lasten.

„Nidaros“ gik saa nær, at der var Fare for en Kollision med Barken og nu blev i et heldigt Øjeblik en Baad sat ud bemandet med følgende, som frivilligt meldte sig til Redningsarbejdet:

1. Styrmand *S. H. Rindby* og Matroserne *P. Hansen*, *C. Jensen*, *M. Pedersen* (af Nordby) og *C. Nielsen*. De havde alle Redningsbælter paa.

I Løbet af 1½ Time lykkedes det ad to Gange at faa den 14 Mand store Besætning taget om Bord i „Nidaros“.

Hver Gang Baadens Passagerer skulde om Bord, gik „Nidaros“ rundt om Barken i Læ af denne. En Mand gik uden Bords under Manøvrerne, men blev hevet ind.

I den høje Sø var det umuligt at faa „Nidaros“s Baad bjerget, og den maatte da efterlades i Søen.

Barken var paa 800 Tons og meget gammel. Den var paa Rejse fra Kristiania til London med Is.“

Kaptajn *Simon Kolster* havde et Par Aar i Forvejen i Østersøen under Bornholm bjerget en 7 Mand stor Besætning fra en russisk Skonnert, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Königsberg, og Skonnerten, der laa med Dækket i Vandet og var lastet med Mursten, sank snart efter. Kaptajn Kolster var da Fører af Damperen „Christian d. 9.“ Han døde



14. Januar 1915, 63 Aar. Fra „Tammelane“s reddede Mandskab findes en Tak i Tønsberg Bladene for 27. Marts 1906 til Redningsmændene. Heri hedder det bl. a.:

„Denne Redningsdaad blev øvet under saa vanskelige Omstændigheder og paa saa dygtig og heltemodig Vis fra Dampskibets Officerers og Besætnings Side, at den fortjener Anerkendelse. Og den elskværdige og opofrende Maade, hvorpaa

Barkens Besætning blev modtaget om Bord var over al Ros. Den Maade, Dampskibets Folk i det hele taget optraadte paa, er til Hæder for deres Stand og Flag. Og vi reddede, der aldrig vil glemme deres Elskværdighed mod os, ønsker gennem disse Linier at bringe dem vor dybtfølte Tak for alt.“

I 1928 er S. H. Rindby Fører af D. F. D.s Damper „Flora“, og paa sin Rejse med den fra Esbjerg til England den 26. November 1928 observerede han en Damper med Nødblus. Det var meget haardt Vejr med haard Sø og svære Regnbyger, saa „Flora“ havde maattet ligget underdrejet i 9 Timer, gaaende med halv Kraft fra Maskinen. Da Stormen løjede af, var det, man observerede den tyske nødstedte Damper, den havde megen Slagside og var synkefærdig. „Vi tilbød at tage Besætningen om Bord. Tyskerne satte derefter en Redningsbaad i Vandet. Det var lige i Mørkningen, og det vanskeliggjorde Redningsarbejdet noget. Der var stadig høj Sø, og Redningsbaaden havde megen Besvær med at naa op i Læ af „Flora“, paa hvilken Mandskabet gjorde alt for at hjælpe de Skibbrudne, ialt 12 Mand, om Bord. De var alle meget udmattede, og en af dem syg. Det tyske Skib hed „Kathie Grammerstorf“, ført af Kaptajn Müller af Kiel“ udtalte Kaptajn Rindby.

For denne Redningsdaad, der langt fra var uden Fare for „Flora“, modtog Kaptajn Rindby en anerkendende Skrivelse af 14. December fra sit Rederi og en ligeledes med dybtfølt Tak fra „Kathie Grammerstorf“s Rederi i Kiel.

Endnu en Gang skulde Kaptajn Rindby opnaa at blive Redningsmand, endog i en Situation, hvor hans eget Skib var Haavarist. Det var som Fører af Damper „Knuthenborg“ af Kjøbenhavn. Paa en Rejse fra Newcastle til Kjøbenhavn kom han ud i en Orkan i Nordsøen, hvor en mægtig Braadsø begyndte Ødelæggelsesarbejdet med at slynge Styrbords Redningsbaad over Bord, knuse Kahytstrappen og fylde Kahytten med Vand, saa man i Officersrummet blev vaad til midt paa Livet. Rorkassen og Kassen med Redningsbælter blev ogsaa straks revet bort, siden kom nok en Braadsø, der tog Bagbords Redningsbaaden med sig tilligemed Styrbordsjollen og meget andet fra Dækket. Dette var ved Aftenstid. Ud paa Natten stilnede Stormen af, og henad Morgenstunden opdagede Udkiggen Nødblus

fra et Skib, der viste sig at være den norske Damper „Keplar“. Skibet var fuldstændigt sønderslaaet af Stormen.

Søen var endnu høj, men fra „Knuthenborg“, der jo selv var Havarist, tog man straks fat paa Redningsforsøg. Andenstyremand Winding gik straks i Skibets eneste tilbageværende Jolle og roede sammen med to Matroser over til Nordmanden; snart efter var den norske Kaptajn Thorgersen med sit Mandskab, 14 Mand, reddet over paa „Knuthenborg“s Dæk.

Hvor vanskeligt Redningsarbejdet var under de nævnte Forhold, fremgaar tydeligt deraf, at en anden dansk Damper „Esbjerg“ i 14 Timer havde ligget tæt op ad „Keplar“, uden at det var muligt paa Grund af den høje Sø at komme Nordmanden til Hjælp.

— — —
Kaptajn Rindby døde 9. Avgust 1933 i Esbjerg, efter han de sidste 4 a 5 Aar havde „lagt op“. Han blev 68 Aar gammel og efterlod sig Hustru Karen, f. Winther, og en Søn, Marinus Rindby, der sejler som Undermester i D. F. D. S. En Søn, Hovmester Hans Rindby, der var om Bord i Damperen „Rosborg“, omkom ved dette Skibs Torpedering 3. Marts 1917.

Kaptajn Rindby, der ogsaa havde ført Skoleskibet „Viking“, var en god Søn af Fanø, en dygtig Navigator og en uforfærdet pligtopfyldende Sømand, der havde arbejdet sig op gennem alle Grader til Fører paa store Dampskibe.

Hovmester *P. J. Schnack*, født i Nordby 17. September 1892 som Søn af Overmatros i Fyrvæsenet Vilh. Schnack og Mette f. Pedersen, reddede 24. Juni 1927 i Tveraa paa Færøerne en 12 aarig Pige fra at drukne, og som Belønning for denne Daad modtog han en Dusør fra Marineministeriet og ligeledes et Beløb fra Carnegie-Fonden.

Om de nærmere Omstændigheder ved Redningen har Schnack meddelt mig følgende:

„Vi laa med Fyrinspektionsskibet „Argus“, paa hvilket jeg var ansat, ved Kajen i Tveraa, hvor en lille Pige, Datter af Overfiskevrager Niclassen, løb og legede med nogle andre Børn, da pludselig Fortøjningen strammedes (der var temmelig megen Dønning i Havnen, da Vejret var uroligt uden for), og hun



snublede over Trossen og faldt paa Hovedet ned mellem Skibet og Kajen, et Fald paa cirka 3 Meter.

Jeg stod tilfældigvis paa Dækket og saa det, hvorfor jeg straks gik ned og fik hende op af Vandet og løftet saa højt, at Folk, der var kommen til, kunde faa hende helt op paa Kajen. Hun var dog heldigvis ikke kommen noget til, udover at hun havde faaet en Del Vand i sig, og hun kunde noget efter gaa hjem. Der blev indgivet Rapport til Marineministeriet om det skete. Jeg havde ifølge Øjenvidners Udtalelser udsat mig for Livsfare; var jeg nemlig ikke hurtigt kommet op igen, vilde vi begge være blevet kvæstet, naar Skibet igen gled til Kajen.

Kort efter modtog jeg en Dusør paa 200 Kr. fra Marineministeriet, der samtidig havde indgivet Rapport til Carnegie-fonden. Den tildelte mig en Belønning paa 500 Kr., som jeg fik udbetalt i Foraaret 1928.“

Hovmester Schnack bor nu i Kjøbenhavn.



Styrmænd *W. Schubert* af Nordby, født i Herning 10. Januar 1864, reddede i 1919 Besætningen fra en engelsk Flyvemaskine i Atlanterhavet.

Herom har han meddelt mig følgende:

„Jeg var Styrmænd om Bord i Dampskibet „Mary“, Chr. Andreasens Rederi, da vi den 19. Maj 1919 Kl. 7 Morgen ude paa Atlanterhavet observerede en Flyver, der lod en Bombe falde, hvad vi antog var et Signal for, at der var noget i Vejen med ham; kort efter saa vi ogsaa, at Maskinen faldt ned paa Vandet. Vi satte straks en Baad ud, bemanded med 3 Matroser, 2. Styrmænd og jeg. Da vi kom til ham, saa vi to Flyvere om Bord. De nægtede først at gaa fra Borde, da de mente at kunne rette Maskinen op og faa den i Gang igen. Vi holdt os i Nærheden, og da Maskinen begyndte at synke, og Vejret blev uroligt, samtykkede de i at gaa om Bord til os. Lidt efter tog Stormen til, og Maskinen sank.

Nogen Tid efter modtog jeg i Newcastle af Byens Lord-mayor paa den engelske Regerings Vegne som Belønning og Anerkendelse for Redningen en Sølvbovle, 500 Kr. kontant og en Redningsmedalje.“

Styrmænd Schubert er gift med en Datter af afdøde Styrmænd

og Veteran fra 1848 og 1864 Hans Andersen i Nordby, hvor Schubert har boet i over 46 Aar.

Styrmænd *Sophus Carl Sonnichsen*, født i Nordby den 29. December 1884 som Søn af Skibsfører Hans N. Sonnichsen og Sørine f. Warrer, har faaet Redningsmedaljen med Ret til at bære den for den 1. Oktober 1910 at have reddet en 5-aaarig Dreng (Søn af Frederik M. Lambertsen), som faldt i Vandet i Esbjerg Fiskerihavn.



Styrmænd Sonnichsen sprang ud fuldt paaklædt og fandt Drengen, der var gaaet til Bunds, og fik ham bjerget i Land.

Styrmænd Sonnichsen er nu bosiddende i Esbjerg, hvor han er Fisker. Han er gift med Else Kathrine Andersen af Nordby.

P. H. Terkelsen, se S. J. Farup.

Th. A. Thomsen, Fører af Bark „Thora“, reddede i December 1907 6 Mand fra den franske Skonnert „Elisabeth“ i Atlanterhavet; den fandtes i synkefærdig Tilstand. Fransk-mændene gik i egne Baade, da de observerede rederne „Thora“, men i det samme faldt Rigningen ned paa dem, saa de ingen Vegne kunde komme. Søgangen var høj, og for Kaptajn Thomsen, der kom de Skibbrudne til Hjælp, var det meget vanskeligt og livsfarligt at yde dem denne. Han fik dem dog alle godt om Bord i „Thora“.



Thomsen blev imidlertid af Stormen, der tiltog, dreven langt ud af Kurs, og Rejsen derved saa meget forlænget, at hans Vand og Proviant paa Grund deraf og af de flere Mennesker, der nu fandtes om Bord, begyndte at slippe op, saa de alle maatte sættes paa Ration. Thomsen var paa Vej til Hamborg, hvortil han medtog de Skibbrudne.

Kaptajn Thomsen døde i Nordby 10. Oktober 1928 efterladende sig Hustru, Anne Marie, f. Tøstesen, og 4 Døtre.

R. P. Ungermann, se M. N. Iversen.

B. Fra Sønderho.



Den unge Sømand *Anfred Brinch* af Sønderho satte Livet til under Forsøg paa at komme nogle Børn, der drev bort i en Baad, til Hjælp.

Det var den 1. Juni 1916, at han gaaende ved Havnen i Sønderho observerede, at nogle Smaadrenge fra den københavnske Feriekoloni „Glædens Bo“ var kommen ud i en Baad, som de ikke forstod at manøvrere, hvorfor de raabte om Hjælp. Resolut fik Brinch fat i en lille Baad, som var lavet af en Ponton fra en Vandflyver og meget vanskelig at holde paa ret Køl. Med en Aare vrikkede han sig ud og kom til sidst ud i Dybet, hvor den stærke Strøm gaar. Her kændrede den lille Baad, og han faldt i Vandet, dog stadig holdende Aaren i sine Hænder. Et Øjeblik efter var han forsvunden, og Aaren saas af tililende drive i Vandskorpen, men Brinch kom ikke op igen. Hans Lig fandtes først nogle Dage senere.

De smaa Københavnerne var vel ikke i Livsfare, men desuagtet fortjener Brinchs gode Vilje og Optræden, der kostede ham Livet, ikke at forglemmes. Han var født den 1. Avgust 1903 og opvokset hos sine Bedsteforældre, Gaardejer, Dannebrogsmænd Jes P. Brinch og Hustru.

Mathias P. Brinch, Søn af Skibsfører Peder H. Brinch, der døde 1826 i Sønderho, reddede 13½ Aar gammel Drengen Jørgen Sørensen Thomsen fra at drukne i Sønderho Havn 9. Januar 1820. Jørgen havde vovet sig ud paa Isen helt ud i Dybet paa 3 a 4 Favne Vand, hvor den brast under ham, saa han faldt i Vandet. En Flok Drenge, deriblandt Mathias, iagttog det skete fra Strandbredden. Disse Drenge med Undtagelse af Mathias tog Flugten uden at foretage sig noget, mens Mathias straks ilede Jørgen til Hjælp, men da Isen var meget tynd paa det paagældende Sted, maatte han kravle liggende paa Maven ud til den nødstedte og ved behændig og forsigtig Manøvrering fik ham op paa Isen, ikke uden store Anstrengelser, under hvilke han selv blev vaad en haard Vinterdag og en Del forkommen, men fik ham ene bragt i Land.

For denne Heltedaa fik han, der i Mellemtiden var kom-

men ud at sejle, i Oktober Maaned Aaret efter ved en Højtidelighed i Kirken overrakt en Sølvmedalje af Birkedommeren.

Mathias blev senere Skibsfører og døde 4. Februar 1845, kun 38 Aar. En Søn af ham var Skibsfører, senere Havnebetjent i Esbjerg, Peder M. Brinch, død dér 1917, og en Svigersøn Skibsfører H. N. Anthonisen, død 1865.



Niels Thøgersen Brinch, Søn af Skibsfører Th. H. Brinch og født i Sønderho 7. Maj 1867, Fører af Dampskibet „Fylla“, bjergede 31. Oktober 1911 i Østersøen Besætningen, 13 Mand, fra Dampskibet „Norr fjell“ af Stockholm. Da „Fylla“ observerede „Norr fjell“ og kom i Nærheden af den, var den i synkefærdig Tilstand og havde ligget i denne uhyggelige Tilstand i 16 Timer i en Storm af Sydvest med oprørt Hav. Øjeblikkelig Hjælp var derfor nødvendig, om Mandskabet skulde reddes. Styrbords Redningsbaad blev hurtigt sat i Vandet, bemanded med første Styrmand Alex. Winsløw og Matros Broder Lauridsen af Nordby tilligemed to andre Matroser. Søen var stadig høj, og Mørket faldt paa, hvad der i høj Grad vanskeliggjorde Bjergningen, og Damperens Dækslast (Tømmer), der flød omkring Skibet, gjorde Redningen endnu besværligere.



Det lykkedes dog de kække Sømænd at redde Besætningen ad to Gange om Bord i „Fylla“; men da dennes Mandskab skulde have Redningsbaaden om Bord, tog Skibet en Overshaling, hvorved Baaden knustes. Herved kom Styrmand Winsløw og 2 Matroser uden Bords, men blev dog reddede.

For denne Heltedaad modtog Kaptajn Brinch fra den svenske Regering en Sølvpokal med Inskription, og i en Skrivelse, der ledsagede den, udtaltes Tak og anerkendende Ord for den ydede Hjælp. Styrmand Winsløw fik sendt en Guldmedalje og Matros Broder Lauridsen en Gratiale af 25 Kroner.

Hans Nielsen Fischer af Sønderho reddede 27. Juli 1857 Besætningen af den britiske Skonnert „London Packet“.

For denne Daad fik han sendt en smuk Marinekikkert fra den britiske Regering med følgende Inskription: „*Skænket af Hendes Britiske Majestæts Regering til Hans Nielsen Fischer, Kaptajn paa Gal. „Fortuna“ af Fanø, som en Anerkendelse for*

hans Heltemod ved Redningen af Besætningen fra den britiske Skonnert „London Packet“ 27. Juli 1857.

Kaptajn Fischer omkom ved at falde over Bord i Helsingør Havn 25. Februar 1862, 51 Aar. En Søn af ham er Kaptajn N. H. Fischer, død 2. November 1910, og Dattersøns Søn er Direktør S. Fannike i Sønderho.



Hans Hansen, Søn af Snedkermester Hans Forpagter Jensen, Sønderho, Fører af Fiske-skibet „Esbjerg“, reddede i stærk Storm ud for Abberdeen 19. Februar 1900 Besætningen, 10 Mand, fra det norske Skib „Viking“, ført af Kaptajn Nielsen. For denne Daad modtog han fra den svensk-norske Konge Oscar II en dobbelt Marinekikkert med Sølvplade og In-

skription: For ædel Daad.

Kaptajn Hansen omkom som Styrmand ved S/S „Neptun“s Forlis i Februar 1906, 50 Aar. Han var gift med Marie Bohns fra Flensborg. Hun bor i Sønderho. Deres eneste Søn omkom ved Torpedering i Verdenskrigen, deres eneste Datter er gift med Købmand Grann i Uldum.



Hakon Hansens (13 Aar) og Richard Sonnichsens (9 Aar) Redningsdaad i Sønderho Havn 12. Februar 1917.

Byens Børn var den nævnte Dag forsamløt paa Isen i Havnen og morede sig paa Skøjter og med Slæder. Det begyndende Tøvejr havde gjort Isen noget mør, og den 10-aarige Dreng Charles, hvis Fader, Styrmand Niels N. Nielsen, var omkommen i Verdens-

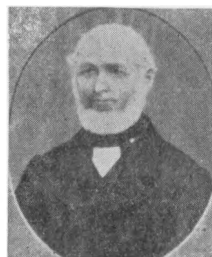
krigen ved den hensynsløse Undervandsbaads Krig 3 Maanedere i Forvejen, faldt gennem Isen, hvor Vandet var dybt. Charles klamrede sig fast til den tynde Iskant, men Strømmen løb haardt, og han var hvert Øjeblik i Fare for at blive ført ind under Isen. Hakon og Richard, der saa Faren, ilede ufortøvet til Ulykkesstedet, trods det at der var flere ældre Drengestede, og var kloge nok til ikke at vove sig ud paa den tynde Is; men liggende paa Maven skubbede de deres Slæder ud over Isen til Charles, der da, klamrende sig til Slæden, af de to

kække Drengene blev halet op af Vandet og dermed reddet. Blot nogle faa Sekunders Tøven og Redningsforsøget havde været forgæves. Da de afleverede den reddede, men forkomne Charles til Moderen, sagde Hakon til hende: „Du har lige mistet din Mand, og saa kunde vi ikke nænne, at du ogsaa skulde miste Charles.“

De to unge Redningsmænd blev for denne Daad dekoreret med Carnegiefondets Broncemedalje og fik tillige hver en Belønning paa 200 Kr. Da Begivenheden blev omtalt bl. a. i „Jyllandsposten“, fik de hver en Gave paa 10 Kr. sendt fra en Greve, som derved ogsaa hædrede deres raske Daad.

Charles er nu gift og bosat i Kjøbenhavn. Richard, der er Søn af Kaptajn Jeppe A. Sonnichsen, Sønderho, er Styrmand og Radiotelegrafist i Rederiet C. K. Hansens Selskab, gift og bosat i Nordby. Hakon, Søn af afdøde Kaptjan H. P. Hansen, Sønderho, er ligeledes Styrmand.

Thomas Hansen Ibsen af Sønderho, Fører af Sk. „Concordia“, reddede 25 Kvartmil ud for Øen Sild den engelske Kaptajn John Richards og den øvrige Besætning fra Sk. „Marenu“, der i en orkanagtig Storm fandtes drivende i synkefærdig Tilstand. Under største Livsfare i det oprørte Hav udførte Kaptajn Ibsen Redningen af Besætningen, der landstattes i Højer 26. Oktober 1862. Herfor modtog Kaptajn Ibsen en Takkeskrivelse fra den engelske Regering.



Kaptajn Th. H. Ibsen døde 19. December 1885, 65 Aar. En Søn er afdøde Lodsoldermand S. H. Ibsen, R. a. D., Esbjerg, en anden afdøde Styrmand P. Ibsen. Svigersønnerne: Skibsførerne N. Mathiasen, N. S. Kromann, H. Th. Fischer og Styrmand Andr. Thøgersen, der alle er døde.

Skibsfører *Jes N. Nissen* af Sønderho reddede i 1864 Mandskabet fra det synkende engelske Barkskib „Georg“ af Whitby om Bord i sit Skib „Cito“ under besværlige Forhold, da Søn gik højt, og det stormede voldsomt.

For denne Bedrift modtog han som Belønning fra den engelske Regering en kostbar Kikkert.



Jes N. Nissen.

Kaptajn Nissen døde 1884, 62 Aar. Hans eneste Barn, en Søn, forliste totalt med sit Skib 1871.

Broder Lauridsen, se N. Th. Brinch.

Skibsfører *Anthonis J. Mikkelsen* af Sønderho, førende en lille Skonnert „Emanuel“, reddede under en voldsom Orkan i Nord-søen 1880 Besætningen, 7 Mand, fra den synkefærdige norske Brig „Agil“ af Svelvik. Barkens Fører, Kaptajn Johannes Hansen, offentliggør sin Tak til Redningsmændene i det norske Blad „Morgenposten“ for 13. November 1880.

Heri skrives bl. a.:

„— — — *Fartøjet sank dybere og dybere i Vandet og blev snart i synkefærdig Tilstand. Situationen var nu fortvivlet, da intet Fartøj var i Sigte, og vi ventede hvert Øjeblik, at vi skulde gaa under.*

*I Lysningen om Morgen*en fik vi imidlertid se en Skonnert forude, Nødflag blev hejset op, og styrede vi lige under Agterenden paa den. Kaptajnen tilraabte os nu, at vi maatte holde os Baad selv, og begyndte vi øjeblikkelig at sætte vor Storbaad ud, men under Udsætningen blev den fuld af Vand, slaaet itu og kændrede ved Siden af Fartøjet. Skonnerten manøvrerede imedens flere Gange rundt og holdt sig lige i Læ af os.

Vor sidste Redning stod nu til Prammen, som ogsaa var endel beskadiget, og lykkedes det os omsider at faa den i Vandet, og gik vi alle 7 voxne Mand, som vi stod og gik ud i denne lille Pram. En Mand faldt under dette overbord, men fik vi ham heldigvis op i Prammen igjen.

Vi holdt nu Prammen med Bougen mod Søerne og øste stadig med en Pøs, og var vi saa heldige at komme til Siden af Skonnerten, som i det samme tog en Overhaling, saa vi omtrent alle med en Gang fik hænge os fast i dens læ Række, hvorefter Prammen gik væk.

Næst vor kjære barmhjertige Frelser har vi Hr. Kapt. A. J.

Mikkelsen, Skonnert „Emanuel“ af Sønderho paa Fanø, bestemt til Kjøbenhavn med en Ladning Guano, at takke for vor Redning. Han manøvrerede sit Fartøj ualmindeligt godt i det svære Hav, og lagde det paa læ Laaring af Vraget, saaledes, at de begge tilsammen tog af for de største Søer, saa vor lille, daarlige Pram, som var aldeles overlastet, ikke blev nedgravet. „Agil“ sank omtrent 2 Timer efter, vi havde forladt den.

Jeg vil hermed paa egne og mit Mandskabs Vegne frembringe vor hjerteligste Tak til Hr. Kaptajn A. J. Mikkelsen og hans Mandskab for deres store Opofrelse og Besvær under Redningen, saavel som for deres venlige Behandling ombord paa Rejsen til Kjøbenhavn.

Svelvik, 10de November 1880.

Joh. Hansen, Fører af „Agil“.

— — —

Kaptajn Mikkelsen modtog fra den norske Regering en Besønning paa 200 Kr., Styrmanden Niels Harreby Mathiasen af Sønderho og Kokken Ole Jensen Jessen af Oksby hver 20 Kr.

Kaptajn Mikkelsen døde 1891, 55 Aar. Sønnen Jens (omtalt Side 70) er i Amerika, en Datter er gift med Hovmester Jens M. Jensen, Esbjerg, og en anden med Havnebetjent Sonnich Engsted, Esbjerg.

Hans Nielsen Mikkelsen af Sønderho redede 17. Maj 1869 Besætningen fra det engelske Barkskib „Champion“, 9 Mand. Skibet var grundstødt paa Horns Rev, og Besætningen, der var ukendt med den jyske Kysts Farlighed en Stormdag, var desuagtet gaaet i Baadene for at forsøge Landgang. Kaptajn Mikkelsen, der med sit Skib var i Nærheden, fik dem bjerget under store Anstrengelser og Fare, da Folkene var meget udmattede og forkomne og ikke selv kunde medvirke meget ved Redningen. For denne Daad fik han gennem Udenrigsministeriet en Skrivelse dat. 20. Juli 1871 fra den britiske Regering, der bragte ham en Anerkendelse og Tak for udvist Forhold.



Kaptajn H. N. Mikkelsen døde 22. September 1900, 74 Aar. Svigersønner Overmatros, Dannebrogsmænd Hans Nielsen Sø

rensen, Styrmand S. Brinch Fischer (se Side 143 ff.) og Skibsfører Søren M. Jensen, omkom 1892.



Om Kaptajn af Sønderho, *Niels Nissen*, der 12. December 1903 omkom under Forsøg paa at redde en af sit Mandskab, der blev forgiftet i et af Skibsrummene, kan meddeles følgende:

„Nissen var Fører af Bark „Martha“ af Fanø, var paa Rejse fra Marquis Øerne til Marseille med en Ladning Kopra, var i Nærheden af Azorerne, da Styrmanden paa Morgenvagten mellem Kl. 7 og 8 gik ned i Pumperummet for at forvise sig om, der ingen Vand var; det plejede han at gøre med nogle Dages Mellemrum. En Mand stod paa Dækket klar til at fire en Pøs ned, hvori Styrmanden da plejede at øse Vandet op. Manden prægede ned flere Gange, men fik intet Svar. Han tilkaldte da Mandskab og samtidig Kaptajn Nissen, der straks kom op fra Kahytten, tog en Tovende om sig og gik ned i Rummet. Det bemærkes, at Rummet kun er lille og har daarlig Plads til en Mand. Efter en Del Kalden uden Svar dernedefra halede Mandskabet i Tovet og mærkede, det var fast i noget, halede op, og det viste sig at være Styrmanden, der var bevidstløs, lagde ham paa Dækket, hvor et Par Mand tog sig af ham, og de andre gik i Gang med at faa Nissen op. Et Par forgæves Forsøg blev gjort, men de kunde ikke udholde at være længe dernede ad Gangen for giftige Gasarter. Omsider fik de Kaptajnen op; men desværre lykkedes det ikke efter langt Arbejde dermed at bringe ham til Live, altsaa havde han ofret sit Liv for at bjerge Styrmanden.“

— — —

Kaptajn Nissen havde, da han var Fører af Skbrg. „Familiens Haab“, den 23. Juli 1882 reddet Besætningen fra en synkefærdig engelsk Skonnert i Atlanterhavet.

Kaptajn Nissen, som var gift med Anne Sørine Thøgersen (død 1931 i Kjøbenhavn), blev 55 Aar og efterlod sig flere Børn, deraf 3 Døtre, gift med henholdsvis Kaptajnerne L. F. Brinch, Niels Nielsen og Forvalter Brinch Enné, Kjøbenhavn.

Kaptajn *Jeppe Anton Sonnichsen*, født i Sønderho 13. November 1878 som Søn af Skibstømrer Jes Sonnichsen og gift med Abalone Øhle, var i 1931 Fører af Kjøbenhavnersdamperen „Spigerborg“. Med denne Damper afgik han 5. December fra London med en Ladning Koks bestemt for Korsør. Ud for den hollandske Kyst blev Damperen overfal-



den af en voldsom Storm med en Vindstyrke 10. Søerne brød stærkt ind over Dækket og knækkede Støtterne, der holdt Dækslasten. En Del af denne gik nu over Bord og tog to af Mandskabet, som netop befandt sig dér, med sig. Den ene fik dog fat i en Stang og holdt sig derved, mens den anden gik uden Bords. Styrmanden observerede Uheldet og naaede at faa kastet en Redningskrans ud, og Kaptajn Sonnichsen gav straks Ordre til at vende Skibet, selv om det syntes haabløst at redde den ulykkelige i den høje Sø, og Mørket var begyndt at falde paa. Gennem Fløjten lød Signalet „Mand over Bord“ for derved at varsko et Par i Nærheden værende hollandske Fisketrawlere. Samtidig blev Mandskabet kaldt ud, og Baadene hurtig gjort klar. Et Kvarters Tid efter hørtes Raab forude fra den druknende Mand, og man fik da Øje paa ham, der klamrede sig til en af Plankerne. Trods den voldsomme Storm og høje Søgang lykkedes det Kaptajnen at faa Skibet manøvreret hen saaledes, at Manden kom i Læ, og der kunde kastes en Line med Redningskrans hen til ham. Han fik fat i den og blev efter at have ligget 25 Minutter i Vandet reddet ved Kaptajnens Snarraadighed og kyndige Manøvre.

Richard Sonnichsen, se Hakon Hansen.

Anthonis Peder Sørensen af Sønderho reddede som 17-aarig i Avgust 1821 Maanedsløjtnant Holm, der var ansat ved Sønderho Toldkrydsvæsen, fra at drukne. I den Skrivelse, Birkedommeren afgiver, da han indstiller ham til en Belønning, hedder det: „Denne kun 17-aarige Matros har paa en hæderlig Maade udmærket sig blandt mange af hans Landsmænd, der fra Strandbredden var virkeløse Tilskuere til



den forulykkedes Nød.“ Sørensen fik tildelt en Præmie paa 16 Rdl. Han blev senere Skibsfører og døde som Sognefoged 24. Januar 1876, 71 Aar. Hans Sønner er Skibsførerne S. A. Sørensen, død 1909, P. A. Sørensen, død 1878, og G. Sørensen, død 1888.



Jeppe Hansen Aarre, Skibsfører, Sønderho, var dekoreret med en fransk Tapperhedsmedalje eller Belønningsmedalje (St. Helene Medaljen). Under hvilke Omstændigheder han har erhvervet sig denne Udmærkelse, har jeg ikke kunnet faa tilstrækkeligt oplyst. Af Lægdslisterne fremgaar det, at han i 1800, kun 19 Aar gammel, faar Styrmandspatent „efter at have faret til Søs i 10 Aar“, og i Listen for 1802 hedder det: „Styrmand, 21 Aar, efter at have faret som Matros paa store Have.“ I 1803 til 1809: „Ej hjemme, er i Bordeaux.“ I 1809: „Skal være paa den franske Flaade ved Antwerpen“, og i 1811: „Skal endnu være paa den franske Flaade.“ I 1816 er han hjemme i Sønderho og har da faaet Skipper-Certifikat. Disse Oplysninger maa siges at stadfæste Fortællingen om, at han har erhvervet Belønningen ved at udføre en Heltedaa, mens han har været paa den franske Flaade. Han blev Fører af Galeasen „Emanuel“ og var Ejer af en stor Bogsamling, hvoraf han gerne udlaante Bøger til Byens Folk. Han døde 10. Januar 1875, 93 Aar. Han havde foruden 3 Døtre Sønnerne Skibsførerne Peder Jepsen Aarre, død 1905 og Hans Jepsen Aarre, død 1904.

Ovenstaaende Skildringer om Redningsdaad er, hvad der er kommen til Forfatterens Kundskab. Der er sikkert flere af den Slags, og jeg beder dem, som maatte have Kendskab hertil, at give mig Meddelelse derom til Optagelse i næste Samling.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Fanø-Drenge Side 7.

Beretninger af og om: Andersen, Jens, S. 129. — Brinch, M. S., S. 108. — Brinch, Peder, S. 30. — Brinch, Peder, S. 67. — Christensen, Chr. V., S. 115. — Christensen, Jens Marius, S. 122. — Clausen, P. H., S. 21. — Engsted, Andreas, S. 89. — Frederiksen, H., S. 57. — Jensen, Bertel Cl., S. 49. — (Jensen), Jens, S. 67, 82. — Jessen, Jens N., S. 97. — Lauridsen, N. A., S. 9. — Lorentzen, N. S., S. 14. — Thomsen, H. J., S. 39. —

Paa Havet Side 123.

Beretninger af og om: Brinch, S. P., S. 152. — Christensen, P. C., S. 207. — Christiansen, Hans, S. 202. — Fischer, Søren Brinch, S. 143. — Frederiksen, H. H., S. 58, 167, 180. — Frederiksen, Peder, S. 169. — Hansen, H. L., S. 178. — Jensen, Bertel Cl., S. 131. — Jensen, Hans Evald, S. 146. — Jessen, Jes N., S. 54. — Jessen, N. Calle, S. 54. — Knudsen, Jes M., S. 30, 164. — Kolster, N. P., S. 195. — Kromann, J. S., S. 143. — Kromann, Søren, S. 144. — Lauridsen, H. Chr., S. 160. — Mortensen, J. N., S. 210. — Nielsen, Niels Nissen, S. 71. — Nielsen, P. H., S. 212. — Nørby, A. M., S. 123. — Nørby, Søren, S. 185. — Pedersen, H. N., S. 190. — Pedersen, N. P., S. 65, 97, 147. — Rødgaard, Anders H., S. 173, 185. — Schou, Chr. A., S. 188. — Sonnichsen, Thomas, S. 128. — Struckmann, Fr., S. 159. — Svane, A. P., S. 209. — Svarrer, A. N., S. 211. — Thomsen, H. J., S. 182. — Thomsen, Jacob, S. 190. — Thygesen, Th. H., S. 206. — Warrer, L., S. 194. — Øhle, Anth. J., S. 65, 198.

Redningsdaad Side 213.

Er alfabetisk ordnet.

Af N. M. Kromann er udgivet paa eget Forlag:

FANØS HISTORIE I—III Bind.

Pris Kr. 32,00.

AF SLÆGTEN WARRERS HISTORIE.

Pris Kr. 1,00, 3 Eksp. Kr. 2,50, 6 Eksp. Kr. 4,50.

SØNDERHO SLÆGTEN THØGERSENS ÆLDSTE LED.

Pris Kr. 0,50, 3 Eksp. Kr. 1,25, 6 Eksp. Kr. 2,25.

FANØ NAVIGATIONSSKOLE. 1860 — 6. Oktober — 1935.

Særtryk af Fanøs Historie med nogle Tilføjelser. Pris Kr. 0,75.

FANØ-SØMÆND I STORM OG STILLE. 1. Samling.

Pris Kr. 5,00.

Alt frit leveret.

Ratebetaling paa 3 à 5 Kr. maanedlig indrømmes. — Varer af af næsten enhver Art modtages i Bytte.

Til Udgivelse forberedes:

FANØ-SØMÆND I STORM OG STILLE. 2. Samling.

FANØ-FOLK I SKIK OG VIRKE.

Bidrag til 2. Samling af „Fanø-Sømænd i Storm og Stille“ modtages gerne.