

# MED SEJLSKIB TIL OSTINDIEN OG MOLUKKERNE 1899-1901

Af

PETER WAMBERG

*Forfatteren, der vil huskes fra sin interessante beretning i årbog 1961 om sin deltagelse i Knud Rasmussens Thuleekspedition 1910, fortæller her om sin første tur som skibsdreng med barken „Hans“ af Nordby (Fanø) i 1899. Han giver en levende skildring af forholdene såvel ombord som i de fremmede havne, de anløb. Artiklen er således et værdifuldt bidrag til belysning af mandskabets kår i sejskibstiden.*

I DET følgende skal jeg forsøge at fortælle om en ostindieregse med sejskib, så godt jeg kan. Det begynder med at jeg 15 år gammel blev elev på skoleskibet „Fortuna“ af Fanø i maj 1899. Skibet var en bramsejlskonnert som lå godt fortøjet i havnen i Nordby. Vi blev undervist af kaptajnerne Clausen og Warrer, og jeg boede hos kaptajn Warrer. Vi lærte at vrikke og ro, at knobe og splejse, at slå sejl under, at rebe, at rigge ræer op og ned o. s. v. Vi lærte også at vaske vort tøj og stoppe vore strømper, og alt var til stor nytte for mig. Jeg kom direkte fra 2. latinklasse på Sorø Akademi, drevet af eventyrlyst og helt uvidende om alt det, som skulle blive mit fremtidige arbejde. Jeg sendte ofte senere en venlig tanke til mine værdige og dygtige læremestre, kaptajnerne Clausen og Warrer.

I juni skaffede de mig hyre som skibsdreng med barkskibet „Hans“ af Fanø. Skibet lå i Kolding og skulle laste stykgods i Amsterdam til Molukkerne, men først skulle det til Härnösand i Nordsverige og laste hølvede og pløjede brædder til Amsterdam.

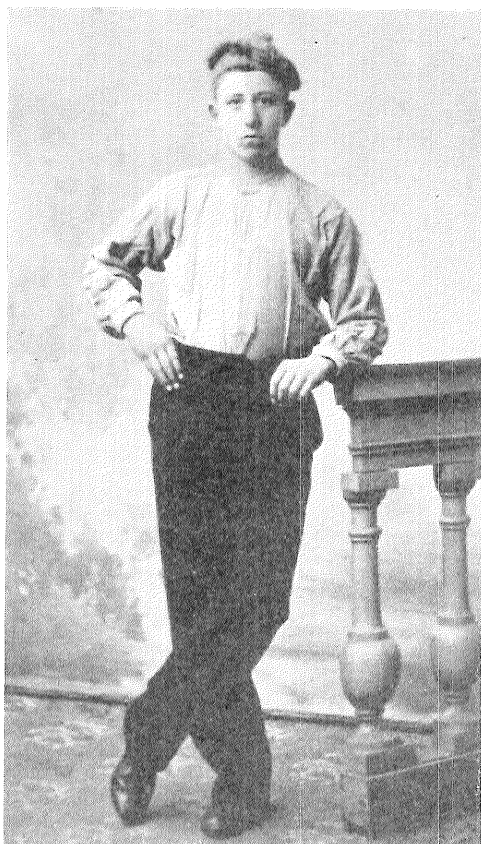
Skoleskibet ordnede alt med hensyn til min udrustning: skibskiste,

søstøvler, olietøj, skjorter af hamburgerflonel til brug i koldt klima, bomuldsskjorter til varmere klima o. s. v., sysager ikke at forglemme. Det var gode sager altsammen, og så gode søstøvler tror jeg det vil være meget vanskeligt at skaffe i dag. Jeg tog hjertelig afsked med mine læremestre, rejste til Kolding og meldte mig til tjeneste ombord i „Hans“.

„Hans“ var en smuk, hvidmalet bark på 408 tons br. Den var bygget af eg og bøg i 1894 hos Søren Abrahamsen i Nordby, og skibsbygmester Søren Abrahamsen var selv korresponderende reder. Skibet førtes af kaptajn P. F. Jensen og 1. styrmand var Jacob Fack.

Jeg blev budt velkommen ombord og fik anvist min plads i ruffet. Der var fem mand foruden mig; tømmermanden hed Lars Sæbø og var fra Bergen, og en matros hed Peter Kolster og var fra Fanø. De øvrige var kun med på rejsen Härnösand-Amsterdam og mønstrede af i Amsterdam. Dette trip op i Østersøen sommerdage blev betragtet som en ferietur, og kaptajnen havde sin frue og tre børn med. Skibet var kommet til Kolding fra New York med petroleum i tønder og var nu i færd med at indtage ballast af sten. Der var sat langskibsskot op, og ballasten dækkedes med planker, som stivedes af med støtter op under dækket for ikke at forskyde sig under sejladsen.

Jeg måtte hjælpe til med alt forefaldende arbejde og desuden gøre bakstørn i ruffet, d. v. s. hente maden i kabyssen, sætte skaffegrejere på bordet, vaske op efter måltidet o. s. v., alt i min fritid. Jeg fik dog tid til at sætte mig ind i navnene på den løbende rig, som jeg delvis kendte fra skoleskibet. Jeg så med undren på de høje master og de svære ræer. Deroppe skulle jeg altså arbejde ude til søs og i al slags vejr. Jeg trøstede mig med, at når andre havde klaret det, så måtte jeg vel også kunne, men det så ud til at være farligt. En venlig matros hjalp mig lidt til rette både med hensyn til riggeren og opvasken af skaffegrejere, som foregik ude på dækket. Det var vanskeligt til at begynde med, men jeg lærte snart at gøre det så hurtigt, at jeg kunne få fem minutter til en pibe tobak, inden vi skulle tørne til igen. Der faldt ellers rigelig med grov kæft og knubs, men det var jeg forberedt på, så det gjorde mig ikke noget.



Artiklens forfatter, Peter Wamberg, som skibsdreng på barken „Hans“, 15 år gammel. Fotograferet i Amsterdam 1899 før den her skildrede rejse til Molukkerne.

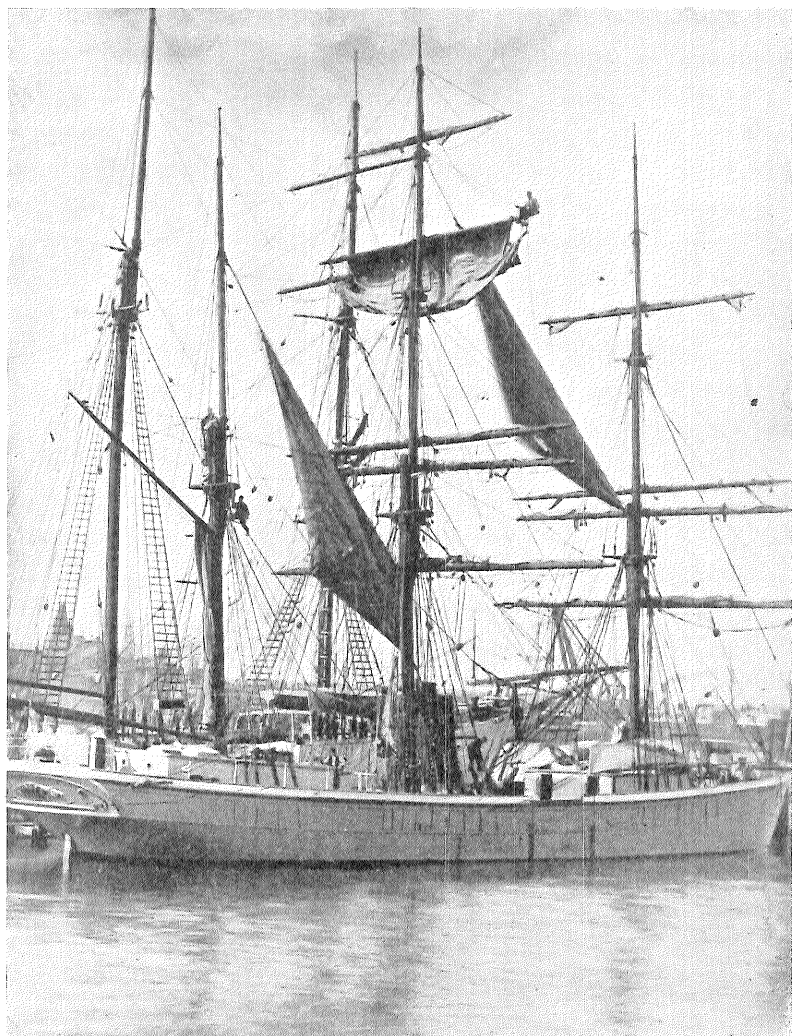
*The author as a 15 year old ship's boy, 1899.*

Snart var vi sejlklar og stod ud i Østersøen for en sommerlig brise. Jeg måtte springe rundt i riggen og losse sejl. Hvis een mand kan klare det, så er det drengen, som må springe, og det bliver ikke sagt; det skal han gøre af sig selv, og det lidt hurtigt, ellers siger en af de ældre: „Venter du på, at jeg skal springe?“ Vi havde fint sommervejr et par døgn, men så friskede det op. Vi sejlede bidevind

for styrbords halse ; skuden stampede lidt, og jeg blev søsyg. Jeg fik det venlige råd af mine kammerater at binde en uldtråd om et stykke flæsk, synke det og hale det op igen. Det skulle være aldeles probat, påstod de. Imidlertid blev storsejlet givet op, og styrmanden kommanderede : „Alle mand op og gør fast!“ Jeg sprang med og var kommet halvvejs op, da styrmanden kommanderede mig ned med grov kæft, som endte med, at man ikke havde tid til at feje mig op nu. Jeg lod, som om jeg ikke hørte det og blev deroppe. Da jeg kom ned igen på dækket, var søsygen borte, og jeg har ikke været ordentlig søsyg siden.

Det var ellers bare godt vejr, og vi riggede solsejl op til kaptajnen og hans familie, da vi sejlede langs Öland og Gotland nordefter. En dag var vi nået op uden for Härnösand, og en lille slæbebåd, som fyrede med træ, tog os op til lastepladsen. Her lossede vi det meste af ballasten, men ikke alt. Vi skulle have en stor dækslast, og skuden var rank. Vi riggede desuden begge røjlræerne, forebramrå og forebramstang ned. De svenske stevedorer kom ombord, og vi fik lægttere langs siden med vor last. Skibsbesætningen langede lasten ombord fra begge sider. Stevedorerne stuede den. Da rummet var fuldt, skalkede vi lugerne, satte naglebænke op i rigningen, støtter langs lønningerne, og så fik vi høj dækslast, som blev surret fast med wire tværs over skibet fra støtte til støtte. Jeg var en tur i land en søndag. Landet var lave, skovklædte åse. Der var ikke meget fugle- eller dyreliv i skoven, men der var en masse blåbær.

Vi var nu sejlklar. Slæbebåden kom og tog os ud, mens vi vinkede farvel til de smukke, svenske piger. Så satte vi sejl, og det viste sig, at skuden var svært rank. Den lagde skandækket i vandet for en forholdsvis svag brise, men vi havde god vind og godt vejr, og efter nogle dages sejlads ankrede vi på Københavns red. Her provianterede vi bl. a. med dansk rugbrød. Det varede omtrent 2 år, før jeg smagte dansk rugbrød igen. Min far kom ombord, og jeg fik lov at gå i land med ham en tur. Jeg havde vist en klump i halsen, da jeg sagde farvel til ham. Vi lettede anker og fortsatte rejsen til Amsterdam, hvor vi ankom i begyndelsen af august. Det var en interessant tur op



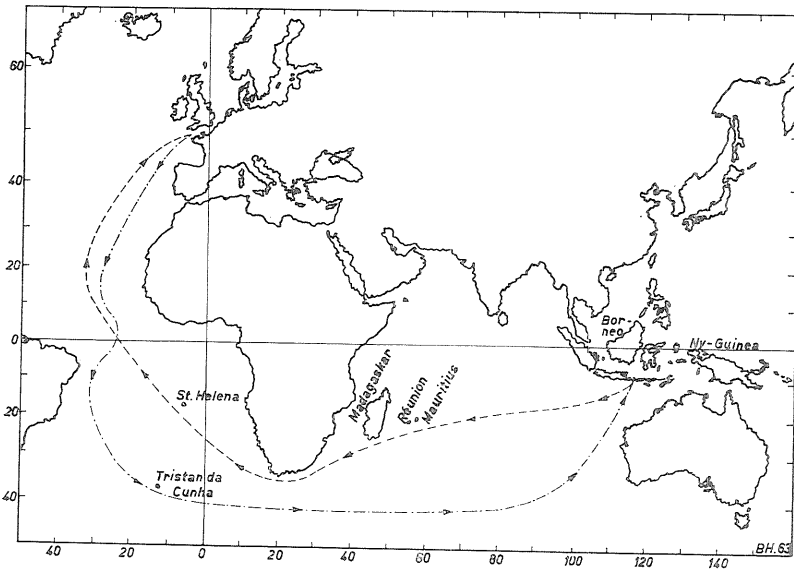
Bark „Hans“ af Fanø, bygget 1894 i Nordby på Fanø af skibsbygmester Søren Abrahamsen, der selv var korresponderende reder. Den målte 408 brt. 1909 solgtes den til Brantevik i Sverige, og 1912 forliste den ved Kandestederne.

*The bark "Hans" of Nordby (Island of Fanø), built 1894 in Nordby, 408 tons.*

igennem Nordsøkanalen fra IJmuiden til Amsterdam. Fra skibet kunne vi se ind over det flade, frugtbare land på begge sider helt til horisonten. På markerne sås det store og smukke hollandske hornkvæg, og på vejen langs med kanalen så vi ofte små køretøjer, som blev trukket af hunde. Dyrene må gøre nytte for sig i Holland. Under slæbningen slog vi sejlene fra og stuede dem i sejlkøjen, og det løbende gods, givtove, gårdinger, fald, nedhalere, skøder m. v. blev skudt pænt op og bundet sammen og lagt i kabelrummet. De enkelte tovkvejler var ikke forsynet med mærkelapper, men jeg skulle kunne kende dem alligevel, for jeg var kabelrumsgast og måtte ofte i mørke hente de ting, som opbevaredes der. Det var en af mine pligter. Det var ikke så helt let til at begynde med, men jeg klarede det. I kanalen passerede vi også mange af de kendte hollandske kuffer. De udmærkede sig ved at være særlig pænt holdt. I den lille kahyt var der gardiner for vinduerne og blomster. Skipperne havde deres koner og børn ombord. Den hollandske renlighed er jo berømt.

I Amsterdam lossede vi hurtigt vor trælast. Så blev en del af mandskabet afmønstret, og kaptajnens frue rejste hjem til Fanø; børnene skulle vel i skole. Tilbage blev i ruffet Lars Sæbø, Peter Kolster og jeg. I kahytten: kaptajnen og 1. styrmand.

Skibet kom i dok og fik ny kobberhud, og så blev vi slæbt til vor lasteplads, hvor vi blev liggende i lang tid og lastede stykgods for Molukkerne. Vi skulle til fem pladser derude, nemlig: Macassar på sydspidsen af Celebes, Banda, Amboina og Ternate på de egentlige Molukker og Menado på nordspidsen af Celebes. Lasten måtte derfor staves omhyggeligt, så man kunne komme til den, efterhånden som vi kom frem, og samtidig måtte der tages hensyn til skibets stabilitet og amning. Dette havde 1. styrmand ansvaret for. Lasten bestod af kasser af forskellig størrelse. Øl og genever i kasser var der til alle pladserne, og en bestemt slags gryder var der også til alle pladserne. De var til de indfødte og indrettet til at koge over bål i fri luft. Det var en stor artikel. Lasten kom ofte i små partier, somme tider med lægtene fra søsiden og somme tider med jernbanevogn fra landsiden. Nogle dage kom slet ingen last, og andre dage var der



Bark „Hans“s rute på rejsen fra Amsterdam til Molukkerne og retur 1899–1901. Efter forfatterens skitse.

*The bark "Hans"’s route from Amsterdam to the Moluccas and back, 1899–1901.*

arbejde fra morgen til aften. Vi tørnede til kl. 6 og arbejdede til kl. 6 eller lidt længere, hvis det var nødvendigt for at få et restparti i lasten. I pauserne med lastearbejdet riggede vi forebramstang og forebramrå og begge røjlærerne op. Vi var lang tid om at laste, og en mand havde altid nattevagt. Lørdag nat var det altid mig, som havde nattevagt, for da skulle alle i land.

Jeg var dog med tømmermanden Lars Sæbø i land et par gange, og vi gik da først på den norske sømandsmission (Lars var jo norsk) og hørte på gudstjenesten, og derfra gik vi til Zeedijk. Det er en lang, smal gade med mange kafeer, hvor man drak øl og dansede. Øllet kostede 5 cent pr. glas, og det var ikke stærkt. Jeg ville gerne danse, og der var piger nok at danse med, så jeg morede mig storartet. Gæsterne var mest søfolk, og undertiden satte de i med en shanty. Et sted var nogen kommet op at slås, men mama (værtinden) viste

dem straks ud. Det var morsomt at se, hvorledes kamphanerne lod sig smide ud af døren; det faldt dem ikke ind at gøre alvorlig modstand mod en kvinde. Havde det været en mand, var udvisningen nok ikke gået så let. Men mama var sandelig ikke til at spøge med, når hun ryddede bulen. Jeg fik således også set den side af sømandslivet.

Først i november 1899 var vi imidlertid blevet fuldladet, og vi fik nye folk ombord i stedet for de afmønstrede. Mandskabslisten så således ud: kaptajn P. F. Jensen fra Fanø, 1. styrmand Jakob Fack fra Fanø, 2. styrmand Jensen fra Fanø, steward Pettersen Gill fra Bergen, tømmersmand Lars Sæbø fra Bergen, matros Fritz Meyer fra Tyskland, matros Peter Kolster fra Fanø, letmatros Hein fra Holland, letmatros Anton fra Holland og undertegnede skibsdreng. Vi gik straks igang med at gøre søklar, skalke luger og slå sejl under. Slæbebåden kom og slæbte os ned til IJmuiden. Her kom vi gennem sluserne og blev slæbt et stykke ud i Nordsøen, imens vi satte sejl. Så kvitterede vi lodsens og satte kurs for den engelske Kanal. Vi havde en frisk vind lidt agten for tværs, den bedste vind en skværrigger kan få, da trækker alle sejlene. Der var et myldrende liv af sejlere i Kanalen, og vi så mange store og stolte fuldriggere og firemastede barker, som gik med røjler i top; det var et flot syn. Den femmastede bark „Potosi“ fra Hamburg var den tids mest berømte skib. Den havde under kaptajn Hilgendorf gjort to rejser fra Hamburg rundt Cap Horn til Iquique på et år. Det almindelige var een rejse på eet år. Vi så klipperne ved Dover og gik så nær til fyret på Beachyhead, at man kunne læse vore kendingssignaler. Derfra ville vi blive rapporteret hjem, det var vor sidste hilsen til Danmark. Snart passerede vi Cap Lizard og Scilly-øerne, og jeg så for første gang de lange dønninger fra Atlanterhavet. „Se, hvor hun nejer sig, nu føler hun sig hjemme,“ sagde kaptajnen til mig, som stod til rors. Han var i godt humør over den heldige begyndelse på rejsen. Langfarts søfolk føler altid en vis lettelse ved at komme i rum sø, især når det går den rigtige vej med god fart.

Vagterne blev sat. Jeg kom på 1. styrmands vagt (bagbordsvagt) sammen med Lars Sæbø og Peter Kolster. Den tyske matros Fritz



Meyer og de to hollandske letmatroser kom på 2. styrmands vagt (styrbordsvagt). Stewarden deltog ikke i vagtskiftet eller dæksarbejdet. Han skulle lave mad og holde kahytten i orden, samt servere i kahytten. Han havde sit eget lukaf ved siden af kabyssen, som var i samme overbygning som ruffet forude. Jeg ville hellere have været på 2. styrmands vagt, for han var en venlig mand. 1. styrmand var en streng og hård herre, men han var også en meget rask mand, som stillede store fordringer til mig. Måske var det til gavn for mig, men det er jo sjældent at god medicin smager godt. Kaptajnen og styrmandene brugte ikke uniform, men der herskede alligevel en streng disciplin. Ingen af mandskabet måtte ryge agten for stormasten. Gik en af mandskabet op på halvdækket uden at være tilkaldt, måtte han gå op i læ (f. eks. ved rorafløsning). Den vagthavende styrmand gik på luv side af halvdækket. Kom kaptajnen på dæk, gik vagthavende styrmand over i læ side, medmindre kaptajnen bad ham blive. Fløjtning og kortspil var tabu, derimod måtte vi gerne synge, spille eller lege. Fik man en ordre, måtte man gentage ordren højt og tydeligt som tegn på, at den var forstået o. s. v.

Spisesedlen ombord i „Hans“ var meget enkel. Søndag og torsdag fik vi suppe, kogt på preserveret oksekød og med tørrede grøntsager; kødet blev derefter stegt lidt på en stegepande, men uden løg; derefter pudding og to små rugbrød. Tirsdag og fredag stod den på klipfisk eller stokfisk og sødsuppe, mandag, onsdag og lørdag på ærter eller bønner, kogt på salt argentinsk oksekød eller amerikansk svineflæsk. I troperne fik vi kun oksekød, i tempereret klima fik vi også svinekød. Det var kød af store avlsdyr, som var fedet med majs. Det var forøvrigt god mad, hvis man havde haft kartofler eller brød til, men det havde vi jo kun et par uger efter afrejsen fra Europa. Puddingen var enten kogt, så kaldte vi den for „slibesten“, eller stegt på en pande. Den så appetitlig ud, men var næsten ikke spiselig. Kokken lavede selv gær af ris og rosiner, men den var ikke god, og æg eller æggepulver havde han selvfølgelig ikke. Vi var sandelig ikke kræsne, men det hændte, at vi smed „slibestenen“ overbord. Sødsuppen var den almindeligt kendte „syv gange rundt om masten“:

hvis man tog en spiseskefuld suppe og gik baglæns rundt om masten, idet man lod suppen dryppe een og een dråbe ad gangen, så kunne man gå syv gange, før skeen var tom. Det var altså vand, med nogle få små byggryn i og nogle få rosiner og tre svedsker pr. mand, men dem måtte man lede godt efter, og det var ikke altid, man fandt dem. Når vi kom til land, fik vi fersk kød søndag og torsdag, men det var bøffelkød så sejt, at vi ikke kunne tygge det, og vi havde gode tænder. I søen fik vi en skefuld lime juice (citronsaft) to gange om ugen. På hjemrejsen fik vi desuden syltede løg. Margarine og sukker havde vi nok af. Begge dele smelter jo i varmen. Margarinen bliver til olie og sukkeret til sirup. Det var rørsukker. Beskøjter havde vi også nok af; at de var fulde af orm, gjorde ingenting, de faldt af når man bankede beskøjten mod bordet. Værre var det med nogle små tæger, de smagte væmmeligt.

Vi arbejdede os sydover mod Azorerne, og snart mærkede vi de første pust fra passaten. Vi fik travlt med at skifte alle sejl. De ældste sejl var gode nok til den regelmæssige passatvind. Det blev varmere, og vi så små flokke af flyvefisk. Om natten fløj de ofte mod sejl og rig og faldt ned på dækket. De kom som oftest på stegepanden til kaptajnens bord, men vi fik da også lov at smage dem i ruffet. De større fisk, bonitter og dolfiner, som jager flyvefisken og får den til at flyve, fangede vi desværre ingen af, til trods for ihærdige forsøg med en hvid lærredslap på en krog. Forøvrigt havde vi travlt med vedligeholdelsesarbejde og den daglige rengøring. Rengøringen efter skibshunden var forbeholdt mig som et særligt privilegium. Til det brug havde jeg et par flade træstykker, som hang ved stormasten. De blev kaldt „sextanten“, og jeg blev altid tilkaldt for at „tage højden“. Kaptajnen og den vagthavende styrmand sad på sejlsmagerbænken og reparerede sejl eller syede nye, af og til med matroserne til hjælp. Mit arbejde bestod mest i at være håndlanger og springe, hvor der skulle springes, fastgøre eller losse småsejl, fedte stænger og rakker, sejse gårdinger af o. lign. Småsejlene var: gaffeltopsejl, røjlstagsejl, bramstagsejl, jageren og begge røjler. Det var ikke nok med, at dette arbejde skulle gøres hurtigt, det skulle også gøres pænt.



Skibsdrengen bringer maden over dæk fra kabyssen til kahytten. I stormvejr, når skibet slingrede og huen blæste af, kunne det være et vanskeligt job for skibsdrengen, der endnu ikke havde nået at få „søben“. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877–78).

*The ship's boy carries the soup over deck in a gale.*

Når jeg havde fastgjort en røjl, gik styrmanden hen og kiggede op. Sejlet måtte ikke kunne ses fra dækket, men skulle være rullet op på råen i et glat skind og forsvarligt surret med sejsingen. Var det ikke ordentlig gjort, måtte jeg op og gøre det om, hvis der var tid til det.

Styrmænd forlangte af mig, at jeg skulle gøre en røjl fast på 10 minutter, fra jeg forlod dækket, til jeg var nede igen. Jeg tror aldrig, jeg nåede dette mål, men han viste mig, at han kunne gøre det selv. Han var som nævnt en meget rask mand.

Vi var nu nået ned mod ækvator, og den dejlige friske passat hørte op. Det blev vindstille med byger, og pludselig brændte solen huden af på alle steder, hvor den kunne komme til. Mest smertefuldt var det ved halslinningen og på overarmene. Sveden hagtede over de hudløse steder, og det gjorde meget ondt. Det var det mest ubehagelige, jeg har oplevet i min 14-årige søfartstid. Det var meget pinefuldt. Huden hang i laser rundt om halsen og på bryst og arme, hvor skjorten ikke dækkede. Jeg har hørt, at folk, som har forsøgt at gå med nøgen overkrop i denne situation, er død af det; men pinen varede heldigvis kort.

I bygerne overskred vi linien, og Neptun kom ombord med sin livlæge og barber for at undersøge helbредstilstanden hos dem, som ønskede at blive hans undersåtter og færdes i hans rige. Jeg blev bundet for øjnene og bragt til sæde på et bræt, som lå over et fuldt vandkar. Hans Majestæts livlæge fandt efter omhyggelig undersøgelse ud af, at jeg måtte barberes, og derfor blev jeg sæbet ind med en sæbe, som bestod af tjære, fedt, sod og hundelort. Det sidste er absolut nødvendigt for helbredet. Under indsæbningen blev jeg stillet forskellige spørgsmål om navn, fødested o. lign. Hensigten var at få mig til at åbne munden, så livlægen kunne få anbragt en klat af den undergørende sæbe i min mund. Dette lykkedes dog ikke. Jeg havde ikke for ingenting læst Marryats romaner og var forberedt. Barberkniven var et stykke tøndebånd, og efter omhyggelig barbering tog man pludselig brættet væk; jeg faldt i karret, hvor jeg blev skyllet og holdt godt under vand. Derefter erklærede livlægen mig værdig til at færdes i Neptuns riger. Så kom turen til de to hollandske letmatroser. De havde gemt sig af frygt for alt det forfærdelige, som de havde hørt og læst kunne ske under dåbsakten. Men der hjalp ingen „kære mor“, de måtte igennem den samme proces, og nu var jeg tilskuere, – og det var mere morsomt end at være delinkvent. Efter

vel overstået dåb fik vi bevilget ferskvand til at vaske os i, og der blev udstedt dåbsattester med Neptuns lak og stempel. Kaptajnen spenderede brændevin, og der blev sunget og spillet på harmonika. Lars Sæbø var Neptun og Peter Kolster var både livlæge og barber. Begge var behørigt maskeret med lange skæg af drev, og vandet dryppede af dem; de kom jo op af havet. Neptun bar selvsagt sit scepter, som var et lyster.

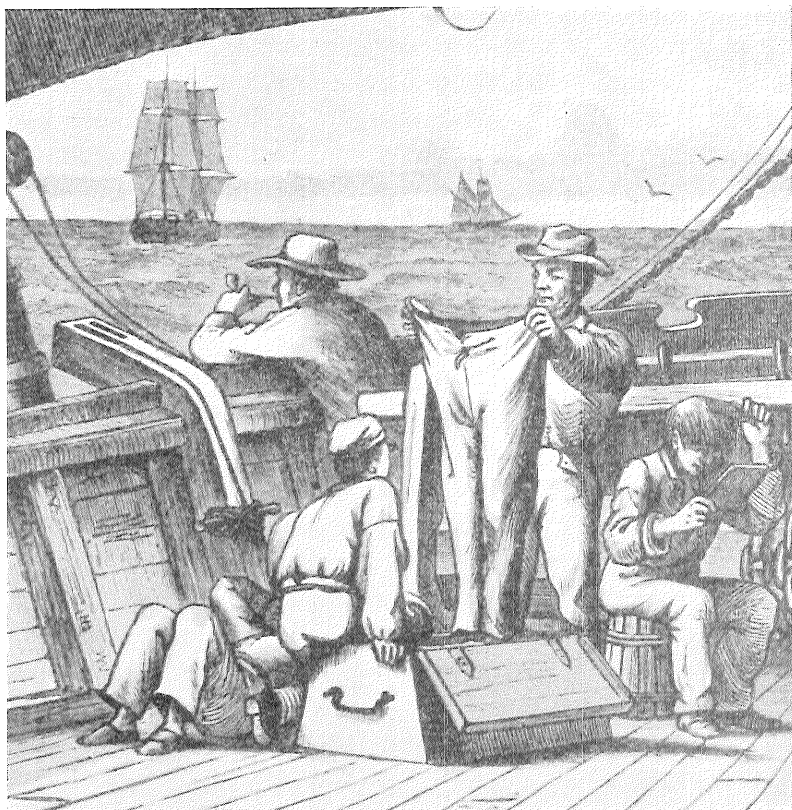
A propos ferskvand. På de lange rejser er spørgsmålet om ferskvand meget vigtigt. Mandskabet havde sine egne to vandfade liggende foran ruffet. De rummede tilsammen 60 pøse vand; men da det var opbrugt, blev vandet rationeret, og rationen var en halv pøse ferskvand pr. mand hver lørdag. I denne vandmængde måtte man vaske sig selv og sit tøj.

Det regner aldrig i passaten, men når vi passerede ækvator, fik vi ofte svære regnbyger. Så blev hyttetaget og halvdækket omhyggeligt gjort rent, og vi samlede vand ved alle afløbsrørene. Spygatterne på stordækket blev stoppet. Når vandfadene var fyldt, fik vi fri til at vaske os selv og vort tøj, og når det var gjort, holdt vi kistefornøjelse. Vi ryddede op i vore kister, reparerede på vort tøj, gamle breve blev læst en gang til, og fotografier, ikke mindst af unge piger, blev beskuet af alle. Vort køjetøj blev båret ud i solen og ligeledes bundbrædderne i køjerne, hvor vi gjorde jagt på væggetøj. Det er nogle blodtørstige fyre, når det er varmt i vejret. I kulden mærker man dem ikke. Kakerlakker var der mange af, men de gjorde os ingen fortræd. Når man havde ordnet sig selv og sit tøj, blev der spillet på harmonika og sunget, og der blev også leget og afholdt forskellige kraft- og smidighedsprøver. Det blev altså en slags festdag, som begyndte med regn og endte med solskin.

Vi styrede sydover i bygerne og fik snart sydøstpassaten, hvorefter vi sejlede bidevind for bagbords halse over mod Sydamerikas kyst. Vi havde ofte springere gående rundt om skibet, og af og til så vi en ensom kaskelothval eller et sejlskib. Jeg fangede en fugl ude på nokken af klyverbommen. Den var ensfarvet brun, antagelig en art kjove. Da jeg ytrede ønske om at udstoppe den, gav kaptajnen mig

alun til præparering og lidt tobak til at fylde i skindet. Så flædede jeg den og lagde den i skind, som det hedder i præparantsproget. Nogle dage senere var der et stort larvelignende dyr i en flyvefisk. Der blev råbt på „professor“, det var et af mine øgenavne. Jeg var, som forhenværende insektsamler, meget interesseret, men jeg kunne ikke bestemme den. Den blev liggende på dækket en stund, men da jeg kort efter kom til rors, kom kaptajnen og forærede mig den. Han havde sat den i et lille glas med sprit og lakket glasset til. Jeg synes, det var et ualmindeligt pænt træk af kaptajnen overfor mig. Når mine kammerater råbte på „professor“, så var det visselig ikke af interesse for biologi, men for at gøre grin med mig. Kaptajnen så altså anderledes på det, måske fordi han havde børn selv. En dag fortalte kaptajnen mig, at vi nu bare var en kort distance fra Pernambuco. Vi gik over stag og styrede sydover for styrbords halse. Efter nogle dages sejlads begyndte sydøstpassaten at blive uregelmæssig, og så gjorde vi os klar til den stormfulde sejlads rundt om Cap Håb med de såkaldte „brave vestenvinde“. Passatsejlene blev slået fra, og de nyeste og stærkeste sejl blev slået under. Det løbende tovværk blev nøje efterset og nyt skåret i, hvor det var nødvendigt. Vi fik Tristan da Cunha i sigte, men vi skulle endnu længere syd på til  $42^{\circ}$ – $43^{\circ}$  sydlig bredde. Her styrede vi østover.

Ved Tristan da Cunha så vi de første albatrosser, og når vi ikke gjorde for megen fart, fangede vi dem. Bedst gik fangsten, når vi lå underdrejet. Til fangsten brugtes et trekantet stykke kobberplade, hvoraf der igen var udskåret et trekantet stykke. Snøren var gjort fast med en hanefod i to hjørner af trekanten, som altså viste spidsen agterover. Underneden var anbragt et lille stykke kork, som kunne bære apparatet, når det lå stille i vandet. Over trekanten var bundet et stykke flæsk til agn. Når en albatros satte sig ved agnen, måtte vi fire på snøren, så agnen lå stille i vandet. Efter nogen betænkning tog albatrossen apparatet i næbbet, og så var den solgt. Den yderste del af næbbet har en stor krog, og når vi trak til, skar den spidse ende af trekanten sig fast i næbbet, og vi halede fuglen ombord. Vi kunne slippe albatrosserne løs på stordækket; til trods for deres store vinger



I frivagten lørdag eftermiddag eller søndag havde folkene ofte „kistefornøjelse“. Skibskisterne blev tømt, tøjet efterset, de gamle breve fra kæresten eller hjemmet læst igen, og de medbragte skatte beundret. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877-78).

*“Sailor’s Pleasure”, when the sailor overhauled his sea chest, examined its contents, mended his clothes, read old letters, etc.*

kunne de ikke flyve op igen. De målte fra 11 til 14 fod mellem vingespidserne. Vi spiste kødet og lavede piberør af underarmsbenene i vingerne. Af skindet på fødderne lavede vi tobakspunge. Det er disse mægtige fugle, som har været årsag til de mange fortællinger om søfolkernes ånder, som svæver omkring i stormbæltet sønden for Cap

Håb og Cap Horn, Den flyvende Hollænder o. lign. Det forstår man, når man ser dem på mågevis svæve lydløst om skibet en tåget måneskinsnat. Den disede luft får dem til at se meget større ud end de er. Det er et syn, som nok kan tænkes at have påvirket overtroiske og uvidende mennesker.

Da vi var kommet langt mod syd, fik vi stærk vestenstorm, en rigtig lænser. Vi lænsede for undermærsejl og forestagejl. De svære rær stod i en bue under vindens pres, og vi surrede nokken af undermærseræerne op til nokken af overmærseræerne for at støtte dem. Det kræver stor agtpågivenhed og øvelse at styre et skib under en lænser. Det lærte styrmand Fack mig. Til at begynde med stod han ved siden af mig ved rattet, men efter nogen tid klarede jeg det alene.

Vi gjorde over 10 miles fart under denne lænsning, men vestenstormen hernede blæser ikke så jævnt som passaten. Vi havde perioder med stille og ustadig vind. Under en sådan periode var Peter Kolster oppe på mesankaltoppen og bændslede en ny fløj (vimpel) fast. Den gamle var blæst i stykker. Jeg beundrede ham; der var intet at holde sig fast i, og han skulle bruge begge hænder til sit arbejde. Han slog en medbragt sejsing et par gange om kaltoppen og sig selv. Derefter spændte han ryggen ud, benene var jo slynget om kaltoppen, og så havde han begge hænder fri til sit arbejde. Søen er aldrig rolig ved Cap Håb, og skibet slingrede ganske stærkt og arbejdede i søen, men han klarede det flot. Det så meget farligt ud.

En dag harpunerede 1. styrmand en springer fra klyverbommen, og vi halede den op, men inden styrmanden kunne få et løbende pælestik rundt om dens bagkrop ved halen, faldt den desværre af harpunen. Styrmanden lugtede til harpunen og svor inderligt. Vi andre var også skuffede. Årsagen var, at skibet gjorde stor fart, og der var høj sø.

Vi havde juleaften 1899 i dette farvand, og vi lå underdrejet for mesanstagejl, undermærsejl, og forestagejl. Under disse forhold styrer skibet ikke. Roret bliver lagt ned og rattet surret fast. Roret bliver ikke lagt helt i borde af frygt for, at søen skal slå det af. En mand må alligevel stå og holde i rattet. Det var altså juleaften, og



kaptajnen bød os hen i kahytten, hvor han læste juleevangeliet for os, og der blev sunget et par salmer. Derefter fik vi punch. Lars Sæbø stod og holdt i rattet, og kaptajnen gik op til ham og gav ham punchebollen at drikke af, for det var umuligt at skænke i glas, mens skibet arbejdede så hårdt i søen. Lars satte bollen for munden og drak alt sammen. Kaptajnen gik ned i kahytten igen og sagde: „Det er vist bedst at en går op og løser Lars af, for han drak alt sammen.“ Det morede vi os over i lang tid og ikke mindst Lars selv. Han var den største og stærkeste mand ombord og afholdt af alle både foran og agten for masten. Vi fik ellers en gang imellem en snaps, når vi havde haft en hård og langvarig tørn i dårligt vejr. Så hed det fra styrmanden: „Mesanskøde hale“. Det betød, at vi skulle komme hen til agterkappen, hvor kaptajnen stod og skænkede os hver sin snaps. Min snaps gav jeg til Lars eller Peter, for jeg havde endnu ikke lært at sætte pris på en snaps.

En gang vi lænsede indtraf der en morsom episode. „Hans“ var et udmærket søskib og under lænsning tog den temmelig regelmæssig vand over ved storrigen på begge sider og ofte var den halvt bordfyldt, d. v. s. at der stod 2–3 fod vand på stordækket, og svalkede fra den ene side til den anden under skibets slingring. Under sådanne forhold kom styrmand Fack og Peter Kolster op at slås forude på bagbords side af ruffet. De rutchede straks agterover og hen i den svalkende sø. De var selvfølgelig begge i olietøj og søstøvler og forsøgte at slå hverandre med knytnæverne efter bedste recept, men skibet ville ikke ligge stille, og søen ville ikke holde op at bryde over lønningerne, fordi de skulle slås, så de rutchede fra den ene side til den anden med stor fare for at gå overbord og uden at kunne gøre hverandre nogen fortræd. Gennemvåde blev de selvsagt. Efter en stund opgav de kampen og Peter ville ikke fortælle, hvorfor de sloges, men det var styrmanden, som slog først. Måske stod der kvinder bag. Sagen var glemt med det samme, men det morede mig meget at se på, og min sympati var selvfølgelig på Peters side.

Da vi var kommen langt nok østover, styrede vi nordover mod Java, og snart nåede vi sydøstpasset og skiftede sejl igen. Det var dejligt

atter at komme i tørt og varmt vejr efter den våde og kolde sejlads på de sydlige breddegrader, hvor vi altid var våde om benene trods gode søstøvler og olietøj. Vi have jo ingen steder at tørre de våde strømper, men lagde dem under bagen, når vi gik til køjs, for at de kunne være varme, når vi trak dem på igen. Ofte havde vi krampe i benene, når vi tørnede ud.

Vi nærmede os nu Java og kunne lugte landet, før vi så det. Det duftede af krydderier og brændt træ. De indfødte koger over bål under åben himmel. Vi fik den sneklædte top af Mont Semeru på Java i sigte efter 90 dages sejlads fra IJmuiden. Mont Semeru er 3-4000 meter høj. Vi styrede efter Balistrædet, men det tog flere dage at nå dertil, for nu blev passaten til land- og søbrise. Om dagen blæste søbrisen mod land, så blev det stille, og så kom landbrisen, som varede til om morgenen ved 8-tiden, så blev det igen stille, indtil søbrisen begyndte ved 10-tiden. Efterhånden dukkede der flere fjeldtoppe op i horisonten og blandt dem flere rygende vulkaner. I dette farvand så vi ofte søslanger. De var ca. 100-150 cm lange og pragtfuldt farvede. De kom ofte drivende forbi så tæt ved skibet, at vi kunne have taget dem med en ketsjer, men vi havde desværre ingen ketsjer. De skal være meget giftige. Hajkrog havde vi heller ikke. Når vi i stille vejr havde en stor haj gående rundt om skibet, forsøgte vi at få den til at bide på en af vore kættingkroge, agnet med flæsk. Hajen bed villigt, men det lykkedes os aldrig at få krogen til at holde. Hajer var der nok af.

Balistrædet ligger tragtformet mellem Java og øen Bali, og der går en meget stærk strøm i den snævraste del. Det er umuligt for et sejl-skib at komme igennem, undtagen man har strømmen med. Vi kom ind med søbrisen fra det Indiske hav, men måtte ankre op under Javas kyst, da vi havde strømmen imod. Ved strømkæntringen littede vi anker, men måtte krydse, da vi havde vinden stik i stævn. Efter 17 bouter var vi i den snævraste del af strædet og styrede bidevind ind mod Java. Men her nægtede skibet at gå over stag og faldt af. Vi måtte brase ræerne firkant for at få styring på skibet, og situationen blev da, at vi tilsyneladende sejlede ud af strædet mod det



På de lange farter førte skibene husdyr, især grise og høns, med, så man lejlighedsvis kunne få frisk kød. Til daglig løb grisene frit omkring på dæk, men når det blev storm, måtte man indfange dem og anbringe dem i deres sti.

Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877-78).

*Catching the ship's pigs.*

Indiske hav med ca. 5 miles fart, men i virkeligheden drev vi med strømmen ind i Java-søen med 5 miles fart og agterenden forrest. Strømmens fart har altså været 10 mil eller mere. Efterhånden som strædet blev bredere, fik vi herredømmet over skibet igen og kunne sætte kursen for Macassar.

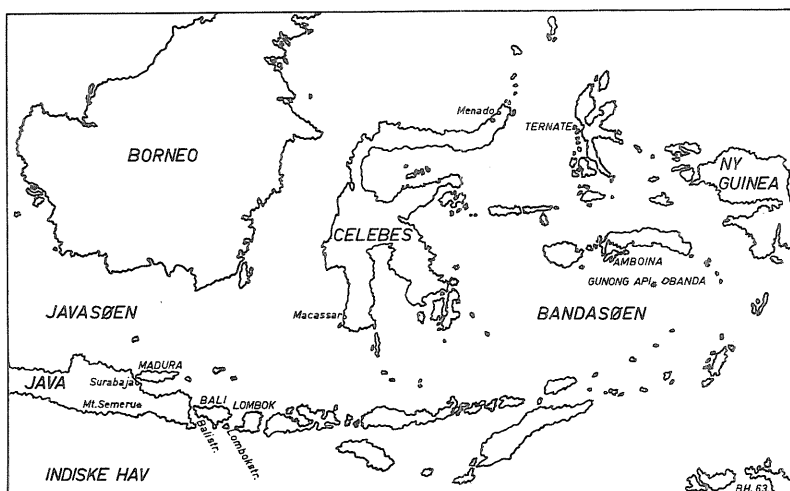
Men dermed var vi ikke hjulpet. Vi var nu kommet ind i Java-søen, og vind- og strømforholdene er her meget variable. Stille, tor-

denbyger og af og til et blaf af monsunen, det er forhold, som kan sætte grå hår i hovedet på kaptajnen, og mandskabet må slide hårdt i braserne, bjærge sejl i bygerne og sætte dem igen, måske flere gange i døgnnet, men vi nåede da til Macassar efter ca. 120 dages rejse fra Amsterdam. Her kastede vi anker og fortøjede senere til en udstikkerkaj af jerntræ, men stadigvæk med ankeret ude, så vi kunne hive skuden fra land, hvis det skulle blive nødvendigt på grund af søgang; vi lå jo på åben kyst.

Kaptajnen gik i land i hvid tropedragt, og vi riggede lossegrejer op samt tog presenningerne af lugerne. Om aftenen kaldte 2. styrmand mig hen på halvdækket og gav mig en frugt, som jeg aldrig havde set før. Det var en banan. Han viste mig, hvorledes den skulle skrælles, og jeg syntes aldrig, jeg havde smagt så dejlig en frugt. Om morgenen begyndte vi at losse, og om aftenen fik vi penge hos kaptajnen. Min hyre var 10 kr. pr. md., og heraf fik jeg udbetalt 5 gylden = 7,50 kr. En klase bananer på ca. 15 stk. kostede 10 cent, et glas isvand 5 cent, en grøn kokosnød 5 cent o. s. v., så jeg kunne spise mig mæt i bananer mange gange for 5 gylden. Jeg fik ikke landlov før førstkommande søndag, for alle skulle i land, og der måtte altid holdes vagt ombord.

Vi lossede selv. Nogle var i lasten og længede an, nogle stod i spillet og hev op, og Peter Kolster huggede en krog i hivet, mens det passerede lugekarmen; når hivet var kommet højt nok op, halede han til og tog tørt om en dertil indrettet bom, hvorefter han firede hivet pænt ned på kajen eller i en lægter, hvis vi lossede i lægter. Hans løber gik gennem en blok oppe under storraen, som var braset således, at hivet gik godt klar af skibssiden. Det var tungt arbejde at længe an i lasten eller hive i spillet, og sveden løb ned i vore sko, og vort tøj var gennemvådt af sved. Vi fik kogende varm te at drikke og måtte ikke drikke ukogt vand. Om aftenen skyllede vi vort tøj op og tog tørt på.

Omsider oprandt da den søndag, da jeg fik landlov. Jeg gik langsomt, for der var meget at se. På kajen lå flere meter høje dynger af perlemuslingskaller. De sendes til Europa for fabrikation af de



Kortskitse over Molukkerne med de i teksten nævnte steder.

*The Moluccas with place-names mentioned in the text.*

kendte perlemorsknapper. Der lå store bunker af spanskrør og andre bunker af lange bambusstænger, ca. 10–12 cm i tværsnit ved rodenden. I stedet for mågerne hjemme fløj her en mængde brune rovfugle, som i størrelse og farve lignede meget efter vore hjemlige musvåger. De søgte deres føde i strandkanten. Den flade sandede strand var myldrende fuld af helt nøgne børn, som svømmede og dykkede og var som fisken i vandet. Jeg gik op i byen. Langs siden af gaden var der små boder, hvor man solgte isvand. Det serveredes i store glas. Sælgeren vikledede et stykke is ind i en sækkelærredsklud, knuste det med en trækølle, tømte den knuste is op i glasset og hældte deri et lille glas med rød saft, som smagte af roser, og fyldte glasset op med vand. Det var vidunderligt velsmagende og lækende, men jeg blev advaret mod at drikke for meget og for hurtigt. I andre boder solgte de frugt, bananer, ananas, grønne kokosnødder, sukkerrørstykker og meget andet. I nogle boder kunne man købe friske, ristede kødstykker. De var så store som en femøre og ca. 10 stykker var stukket ind på en pind. Pinden hvilede med hver ende på en mursten, og mellem de to

mursten var der gløder. Sælgeren drejede stadig rundt på pindene, så kødet blev jævnt ristet. Det smagte herligt, men var også ganske dyrt i forhold til frugten.

Jeg gik videre op i byen og betragtede med stor interesse det brogede folkeliv. Malayer, kinesere, hinduer, hollandske soldater, næsten sorte, uldhårede papuaer og melanesere. Papuaerne hører hjemme på Ny Guinea. I nogle huse så jeg japanske geishaer. De var af en egenartet skønhed med deres spraglede kimonoer og det store kunstfærdigt opsatte hår. I nærheden af byen så jeg to slags hornkvæg. Store ensfarvede grå bøfler med mægtige horn og mindre, broget og pukkelrygget zebukvæg. Bøflerne brugtes som trækdyr og zebukvæget var malkekvæg. Det var også overordentlig interessant at se fisketorvet med de mange fiske- og krebsdyrarter, som var mig helt ukendte.

Macassar havde ca. 15–20.000 indbyggere og var hollandsk residensstad. Der var en garnison på 3–400 mand hvervede tropper af mange nationer, deriblandt en dansker fra Ringkøbingegnen. Han hed Victor og var korporal. Han var typograf af fag, men som rejsende håndværkssvend var han blevet hvervet i Holland. Han kom ofte ombord til os og fortalte os bl. a., at de hollandske soldater ikke måtte vise sig i uniform 10 km uden for Macassar. Der regerede en malayisk fyrste (Raja), som ikke ville se hollandske soldater i sit rige. Soldaternes løn var 100 gylden om året og desuden 90 cent om ugen. Hvis de ville betale 10 cent om ugen, kunne de få en malayisk kone; børnene blev opdraget på statens bekostning. Soldaterkonerne kom mest fra Java. Hvert 3. år fik soldaterne udbetalt deres optjente 300 gylden og hvert 6. år kunne de få frirejse hjem og tilbage igen, hvis de ønskede det. Victor var en intelligent og venlig mand, og han trivedes godt derude. Han fortalte om krigen med de indfødte på Atjeh (nordlige del af Sumatra), hvor han blev dekoreret.

Vi havde også besøg af en finsk matros, som var styrmand på en perlefiskerskonnert. Han fortalte om dette liv. De var tre hvide befalingsmænd ombord, og de fiskede perlemuslinger i Torresstrødet og langs Ny Guineas kyst ved hjælp af indfødte dykkere. Her gik de

i land og skød vildsvin og hjorte og tuskede med de indfødte, som var kannibaler. De lå ude et år ad gangen og blev provianteret fra Batavia. Han tjente 150 gylden om måneden. Det var mange penge dengang. Man kan tænke sig, med hvilken interesse jeg eventyrlystne dreng lyttede til disse beretninger. Det var vel nok eventyr. Han giftede sig, imedens vi lå i Macassar, og 1. styrmand, Lars Sæbø og Peter Kolster var med til bryllupsfesten. Jeg var også inviteret, men kom ikke med, fordi Lars mente, jeg var for ung. Brudgommen havde jo mange penge, og der blev holdt en drabelig fest med sang, spil og dans og meget spiritus.

Da vi var færdige med losningen, tog vi vore fortøjninger og hev ud til ankeret, satte sejl og stod sydefter langs Celebes's kyst med landbrisen. Vi havde hurtig rejse syd om Celebes og over Banda-søen. Snart sejlede vi tæt forbi vulkanen Gunong Api og ankrede i Bandas udmærkede havn i 7-8 favne vand. Vandet var så klart, at man kunne se korallerne og konkylierne på bunden. De indfødte dykkede ned og hentede nogle op til os fra bunden. De var meget glade, når vi gav dem en beskjøjt. På Bandaøerne avles der næsten udelukkende muskatnødder til eksport. Vi havde en søndag i Banda, og jeg fik landlov.

Jeg bad Lars og Peter om at tage med mig op på toppen af vulkanen Gunong Api. Det var de villige til, da de også syntes, det kunne være morsomt at se toppen af en rygende vulkan. Vi blev sat i land med skibsbåden og begyndte opstigningen, som foregik gennem tæt buskads. Det var varmt, og da det begyndte at regne lidt, opgav Peter og Lars turen og vendte tilbage. Jeg fortsatte imidlertid opover med en kæp i hånden til værn mod slanger. Vulkanen er omtrent 600 m høj, så det var et stykke at gå, men jeg nåede da op. Den øverste del var blottet for alt planteliv og dækket med slagger og lava og rene gule klumper af svovl. I midten var en stor fordybning af form som en tragt, og fra tragtens bund steg der røg op. Jeg holdt mig til vindsiden, da jeg forstod, at røgen kunne være livsfarlig. Der hvor jeg gik, var der revner i jorden, som det røg af. Da jeg fik røgen i næsen, mærkede jeg, at det var ren svovlrøg, som næsten tog pusten fra mig. Der var en herlig udsigt deroppefra over de lavere skov-

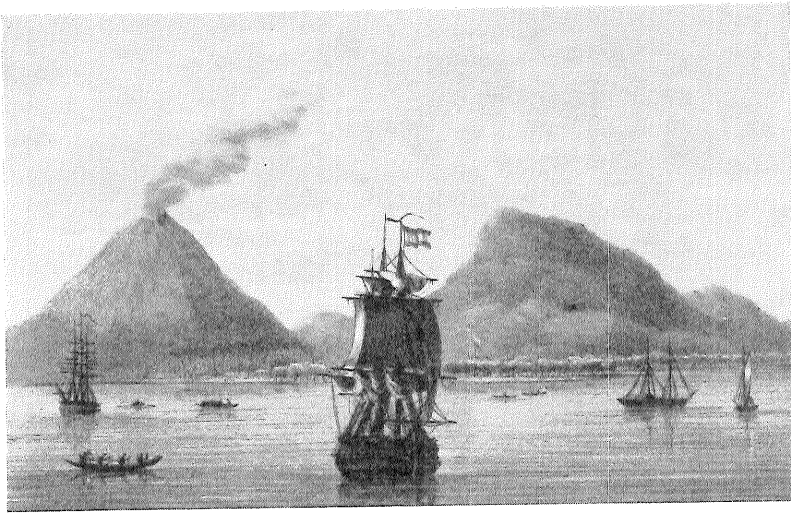
klædte Bandaøer, og man så koralrevene her og der, som søen brød på. Det tog sig pragtfuldt ud i det dybtblå hav. Nede i havnen så jeg „Hans“, som tog sig ud som en lille båd, set heroppefra. Så gik jeg ned igen. På vejen nedover klatrede jeg op i en kokospalme og skar en nød af, som gav mig en herlig læskende drik og et lille velsmagende måltid. Men nødderne var for store og tunge til at bære med ombord gennem den tætte underskov og i det stenede terræn, hvor man måtte have begge hænder fri.

I Banda, som forøvrigt alle steder på Molukkerne, så man rester af gammeldags fæstningsværker fra spaniernes tid. Vi måtte stjæle ferskvand i Banda. Kaptajnen har antagelig ikke kunnet få det gennem havnemyndighederne. Så måtte vi hente det om natten, sandsynligvis efter en underhåndsftale med en plantageejer. Det var dejligt vand, som vi tappede af en bambusrørledning.

Vi lettede anker og sejlede til Amboina. Der var høje fjelde, men ingen vulkaner i nærheden. Der var dog for et par år siden sket store ødelæggelser på grund af jordskælv. Amboina er stedet for krydder nelliker. Holland har i sin tid forsøgt at monopolisere handelen med krydder nelliker og muskat. Nellikeproduktionen blev koncentreret i Amboina, muskaten i Banda. Forsøget mislykkedes på grund af engelsk indgriben.

Efter et kort ophold i Amboina sejlede vi videre for Ternate. Her lå vi også til ankers og lossede i lægtene. Om søndagen gik jeg en tur langs stranden for at samle koraller og konkylier (tomme sneglehuse). Der var meget at se på, både af planter og dyr, men morsomst var næsten landkrabberne, som det myldrede af. De bor i huller i strandkanten og er vanskelige at få fat på, for de løber utroligt hurtigt og forsvinder i et hul. De har nok mange fjender. Oppe over højvandslinjen i udkanten af skoven så jeg nogle store sneglehuse, som ikke var mosgroede. Det undrede mig, så jeg stod stille og iagttog dem. Et af dem rørte sig lidt, og ved nærmere eftersyn viste det sig, at der sad en stor eremitkrebs inde i hvert hus. Den trak sig så langt ind at jeg ikke kunne få den ud. Jeg puttete et par af de pæneste sneglehuse i lommen, og da jeg senere traf en halvhvid, som talte





Øen Bandas red i ældre tid. Til venstre den 583 m høje vulkankegle Gunong Api. Danske læsere kender vulkanen fra Johannes V. Jensens roman „Det tabte Land“; det var her han lod mennesket låne ilden i fordums dage. Litografi i S. A. Buddingh: Neêrlands-Oost-Indië II (Rotterdam 1860).

*The roads of Banda, with the volcano Gunong Api which the author climbed.*

hollandsk, og viste ham min fangst, så lo han. Han holdt sneglehuset tæt op til munden og fløjtede. Eremitkrebsen fo'r ud og forsvandt i vegetationen. Den kunne ikke tåle de svingninger, som fløjtningen frembragte mod dens bløde bagkrop.

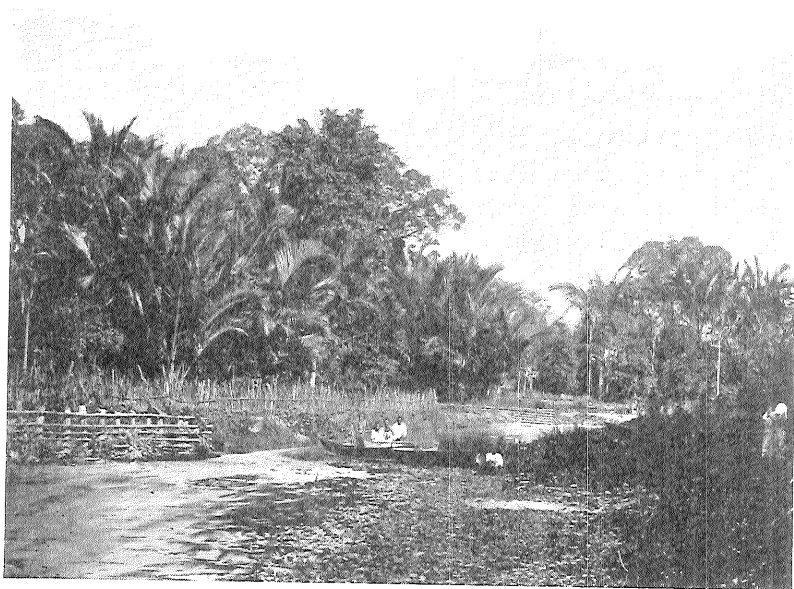
Min kulørte ven fulgte mig tilbage til Ternate, hvor vi gik ud på en bådbro for at praje skibet. Her stod to hollandske soldater, som jeg kom i snak med. En stor malaydreng kom for at falbyde en meget stor konkylie. Han forlangte en gylden for den. 10 cent er rigelig nok for den, sagde den ene soldat, men da drengen ikke ville sælge, tog soldaten leende både ham og konkylie på ryggen og bar dem ind til land, hvorefter han kom ud igen til os. Sælgeren kom løbende efter og gjorde et klækkeligt afslag i prisen, men soldaten måtte bære ham i land en gang til, før jeg fik konkylie for 10 cent. Alt dette foregik under latter og godt humør fra begge sider. Jeg havde jo af mine

to hollandske skibskammerater lært at tale godt hollandsk, lidt tysk kunne jeg fra skolen og nogen malayiske ord havde jeg også lært. Først og fremmest at tælle.

Banda, Amboina og Ternate var små byer med ca. 10.000 indbyggere. Flertallet af beboerne var af den smukke brune, glathårede malayiske race. Så var der de næsten sorte melanesere og papuaer, mange kinesere og nogle få hvide. Der var en hollandsk resident og en lille hollandsk garnison, og desuden var der også en indfødt regent.

Vi sejlede videre fra Ternate med kurs mod Menado, som ligger på nordspidsen af Celebes et par breddegrader nord for ækvator. Sejladsen mellem øerne var meget vanskelig på grund af de ustabile vind- og strømforhold, de farlige koralrev og dårlige søkort. Hollænderne var ikke så interesseret i kortlægningen, da de kun besejler øerne med dampskibe, og de kan jo følge optrukne ruter, mens sejskibene ofte må krydse og er langt mere afhængige af strømmen. Det er hændt, at man fra sejskibene har måttet sætte båd ud og spørge de malayiske fiskere, hvor man var. Det skete dog ikke for os, men denne sejlads var sikkert en stor prøvelse og nervebelastning for kaptajnen. Tordenbyger, vindstille med brusende og skummende strømkæntringer. Man kunne se, at der var stærk strøm, men man kunne ikke se, hvor strømmen førte skibet hen. Det hændte, at vi måtte sætte båden på vandet og forsøge at bugsere, når det så ud til, at skibet ville drive på land. Forøvrigt var det smukt og malerisk med de skovklædte øer med høje palmer og rygende vulkaner.

Når vi sejlede i havn gik det således for sig. Man kan tænke sig den smukke, hvide bark for fulde sejl, hele mandskabet er på dæk, og kaptajnen har kommandoen. Styrbords vagt passer stortoppen og agtersejlene. Bagbords vagt passer fortoppen og forsejlene. Når kaptajnen giver ordren, springer styrmændene til faldene, mandskabet til nedhalerne, og gaffeltopsejl, røjlstagsejl, bramstagsejl og jageren går ned nøjagtig *samtidigt*. Dernæst begge røjler *samtidigt*. Så gives storsejlet op, det er alle mands job, skøde og hals går *samtidigt*. Dernæst begge bramsejl *samtidigt*. Dernæst mellemstagsejl, storestængestagsejl og begge klyverne *samtidigt*. Så gives fokken op, alle mands job, hals og



Parti fra den lille, i den hollandske kolonitid så vigtige ø Amboina. For konkurrencens skyld begrænsede hollænderne dyrkningen af muskatnødder til denne ø, ligesom dyrkningen af kryddernelliker blev forbudt uden for øen Banda. Ældre foto i Etnografisk samling.

*View from Amboina, one of the most important islands in the Moluccas during the Dutch colonization.*

skøde samtidigt. Derpå fires begge overmørssejl samtidigt. Så går 1. styrmand til ankeret, som hænger klar under kranbjælken. Derefter hedder det: „Ned forestagsejl“, „bras bak“ (ræerne på stortoppen hales rundt). Næste ordre er: „Lad gå anker“. En passende længde kæde stikkes ud, almindeligvis ca. tre gange dybden. Sejlene gøres fast. Kaptajnen roes i land. Rejsen er endt.

Alle mand sætter en ære i at manøvreringen går så hurtigt og præcist som muligt. Der er mange tilskuere på land også. Nationalfølelsen gør sig stærkt gældende.

Under sejladsen til Menado havde jeg en mindre behagelig oplevelse. Det var langfredag morgen år 1900 ved solopgang. Jeg havde udkig og stod på bakken og lænede mig til fokkestaget, hensunken i

beundring af den pragtfulde solopgang og de mange øer og rygende vulkaner, som efterhånden blev synlige. Da fik jeg pludselig et næveslag i ansigtet. Det var 1. styrmand, som havde listet sig ind på mig bagfra og påstod, at jeg sov. Jeg havde ikke sovet og blev aldeles rasende og brugte mund. – Fire gange måtte han slå til mig, før jeg lystrede hans ordre og bjærgede lanterne. Da jeg kom agterover med lanterne, var kaptajnen på halvdekke og spurgte mig, hvad det var for et spektakkel henne på bakken? Å, det var styrmanden, som klappede til mig, han sagde jeg sov, men det gjorde jeg ikke, svarede jeg. Hvad, sov du ikke, din satans knægt, råbte styrmanden og ville slå til mig igen. Så, så, sagde kaptajnen, lad nu det være godt. Til mig sagde han: „Det er bedre, at du får et par lussinger, end at styrmanden og jeg skal blive uvenner. Forresten kan du trøste dig med, at langfredag var en bitter dag, men skøn var påskemorgen.“ Så blev der ikke snakket mere om det. Til mine kammerater i ruffet snakkede jeg om min lyst til at tage kampen op med styrmanden, selvom han var den stærkeste. Men Peter Kolster mente, det var godt, jeg ikke gjorde det.

I Menado er der en meget kort landgrund, så vi måtte sejle ret på land med et anker og 40 favne kætting stukket ud for boven. Da ankeret tog bund, skar skibet ud til siden, og vi lod det andet anker gå, mens skibet svingede rundt. Vi førte samtidig en trosse i land og hev ind på den, imedens vi stak ud på ankerkættingerne. Derefter blev agterenden fortøjet til land med svære kokoskabler, som vi lånte på stedet. Skibet var altså ualmindelig godt fortøjet, men det var også nødvendigt. Her er mange skibe forlist under pålandsstorm, bl. a. fanøbarken „Mathilde“. Vi havde forholdsvis langt ophold i Menado. Vi skulle losse ud og indtage et stort parti kopra i sække til Macassar. Jeg var vagtmand en tid og havde lejlighed til at se på de indfødte fiskere om natten. De sad i deres kanoer og fiskede med snøre og agn. De havde en lille lygte på kanoens stævn og ved siden af sig et fiske-spyd. Undertiden greb de med en lynhurtig bevægelse spydet og kastede det, og hver gang fik de en ret stor fisk.

En morgen vågnede jeg og kunne ikke løfte mit hoved fra hoved-

puden. Det var kystfeberen, men en stor dosis kinin fik mig hurtigt på benene igen. En søndag gik jeg en lang tur på opdagelse langs stranden nordefter. Det var lavvande, og der løb mange små bække ud, men ved mundingen bredte de sig ud, så man let kunne gå over. Da jeg vendte om for at gå tilbage, var vandet steget, og jeg kom til et sted, hvor det var nødvendigt at svømme over. Krattet nede ved stranden var meget tæt og fuldt af torne. Jeg bestemte mig til at binde mine sko, bukser og skjorte fast på kæppen, vade så langt jeg kunne, kaste det i land på den anden side og svømme resten. Imedens jeg forberedte dette, kom en hollænder pludselig ud af krattet og råbte til mig. Han advarede mig imod at svømme over, da der var mange krokodiller, og vi kunne da også se en, som lå og lurede i vandskorpen, et stykke ude. Han tog mig med sig ad en lille fodsti, som førte op til en hytte, hvor han var på søndagsudflugt. Derefter viste han mig en god og banet vej, som jeg fulgte tilbage til Menado. Mens vi lå i Menado, fik jeg også lejlighed til at smage skildpaddeæg. De har ikke kalkskal, men en tyk hinde. De smagte svagt af fisk. I land så jeg malaykvinder, som var helt hvide. Det blev fortalt, at de tilhørte en stamme, som boede langt inde i skovene, og at de efter stammens skik ikke kom ud i stærkt solskin, men måtte holde sig i skyggen altid. Det var årsagen til den hvide hud.

Vi lastede vort kopraparti og riggede begge røjlræer ned, forebramrå og bramstang. Lastrummet var ikke helt fuldt, og da kopra er let i vægt, var skuden rank. Så hev vi op og satte kursen for Macassar. Efter nogle dages rejse kom vi frem og fortojede på vor gamle plads. Koprалasten blev losset, og hele mandskabet gik i gang med at spule lastrummet og gøre klar til at indtage vor kaffelast. Skibet havde slagside mod kajen. Hein og jeg halede vand op, og 1. styrmand styrtede det i et kar i lasten, hvor 2. styrmand med resten af besætningen spulede og skruppede. Stewarden kom fra kahytten med en tekande i hånden: „Nu kapsejser hun pinedø“, råbte han og sprang i land. Vi andre tre så op og sprang for livet. Fokkeråen brækkede, men merseræerne dundrede i kajen ret bag os. Udstikkerkajen, som vi lå med styrbords side til, var af jerptræ, og den holdt en tid, ligesom

mærsebraserne holdt. Det reddede livet for dem, som var i lasten, og de var ikke længe om at komme op. Kaptajnen kom op af kahytten med en kanariefugl i bur. „Børn, børn“, råbte han, „hvad er det I gør med skibet?“ Men han måtte smide kanariefuglen i vandet for at kunne svømme i land. 1. styrmand sprang i vandet og reddede grisen og grisehuset. Jeg var nede i kahytten og reddede vor alles gode ven skibshunden. Imidlertid løb lasten fuld af vand, skibet sank på 5 favne vand. Årsagen til kæntringen var antagelig, at en sø har væltet mod kajen, og dragsuget, når vandet løb tilbage, har trukket skibsskroget ud, mens den hældende rig og fortøjningerne trak den anden vej.

Vi arbejdede til langt ud på natten med at bjerge, hvad bjerges kunne, bl. a. alle luger, og så surrede vi skibet godt fast til land, for at det ikke skulle glide længere ud. Det lå jo i en skrå stilling, med fokkemasten støttet op til udstikkerkajen. Heldigvis havde vi jollen i vandet. Vi sov nogle timer i vort våde tøj på cementgulvet i et pakhuis, og så snart det lysnede, tørnede vi til igen. Vi var noget forkomne, men kaptajnen skænkede os genever i et ølglas. Jeg ville intet have, men på kaptajnens opfordring drak jeg et par gode slurke, og det gjorde mig bare godt. Vi riggede ræerne og storebramstag ned. Imedens havde kaptajnen fået hjælp af to små hollandske orlogsskibe. De satte hver sin trosse fast om henholdsvis fokkemasten og stormasten, og fra land satte vi en trosse fast samme sted. Når orlogsskibene rejste skibet, som stod på bunden, skulle vi med landtrosserne forhindre skibet i at vælte udover. På denne måde lykkedes det at rejse skibet på ret køl. Trosserne udover blev gjort fast i bøjler, og trosserne i land om fortøjningspæle. Så stod da skibet på ret køl, men under vand. Et par flåder af svære, lange bambus blev slæbt hen til vraget og fortøjet. De indfødte gik i gang med at skyde bambus ind under skibet een og een stang ad gangen, og på denne enkle måde løftedes skibet så højt op, at vi kunne komme til at skalle lugerne. To svære håndpumper blev anbragt på kappen over agterlugen, og så pumpede vi skuden læns med et hold indfødte i den ene pumpe og skibsbesætningen i den anden. Det var spændende at se skroget komme langsomt op af vandet, men det lykkedes.

Så gik vi igang med rengøringen. En del af provianten var ødelagt, såsom beskøjter, mel, stokfisk, klipfisk o. lign., men det salte kød og flæsk i tønder, samt de hermetiske margarinebokse og anden hermetik var i behold. Vore tobaksbeholdninger var ødelagt, det var næsten det værste for os, da vi ikke kunne købe ny forsyning. Mit konfirmationslommeur var også ødelagt, men det havde jeg kun brug for i land, og landgang var der ikke megen anledning til for mit vedkommende. En indfødt dykker konstaterede, at kobberhuden havde taget skade. Vi måtte derfor i dok og blev slæbt til Surabaja af en hollandsk passagerbåd, som skulle dertil via Lombok.

Under arbejdet med bjærgningen af skibet fik vi overladt et hus i land og fik udmærket mad, som blev serveret af en kineser, kun kaffen var så stærk og bitter, at jeg ikke kunne drikke den. Der var en brønd i baggården, og i brønden var en ret stor fisk (en malle). Den holdt vandet rent ved at spise alle insekter, som faldt ned, og den gjorde godt arbejde. Bordbenene var placeret i små bokse med vand for at forhindre insekter i at kravle op på bordet. Om aftenen så vi de lysende ildfluer danse i luften og gekkoerne (en slags firben) løbe hen under loftet og fange insekter. Af og til udstødte de en lyd, som ligner deres navn. En regnfuld og kølig aften var der en af os, der fandt en 9-10 års malaydreng, som forgæves søgte ly for regnen. Han kom ind til os, rystende af kulde og omtrent helt nøgen. Vi gav ham mad og husly, og senere forærede jeg ham min jakke fra Sorø Akademi med blanke Fugl Phønix knapper. Den var blevet altfor lille til mig, og han blev meget glad for den. Da jeg ca. 2 år senere kom til Macassar igen som matros med fanøbarken „Thora“, så jeg drengen gå med jakken fremdeles. Det var morsomt, skønt jakken var meget for stor til ham.

Ved dokningen i Surabaja viste det sig, at skaden var ubetydelig, og ved hjælp af en slæbebåd ankrede vi i strædet mellem øen Madura og Java. Her gik der en meget stærk strøm. Lægtene og bombåde kom enten med slæbebåd, eller også måtte de ro langt forbi os helt inde ved land, og når de mente at have tilstrækkelig højde, roede de mod os tværs på strømmen, og vi måtte så passe på at kaste dem

en line, idet de passerede, ellers måtte de gøre turen om igen. Her lå vi til ankers i nogle uger og riggede op. Tømmermanden lavede en ny fokkerå og kalfatrede dækket. Det var en god læretid for mig. Vi måtte jo både lave nyt og reparere den gamle rig. Ingen andre end kaptajnen var i land på grund af vanskelighederne med at komme ombord igen og på grund af feber. I nærheden af os lå en stor firemastet amerikansk bark, som var kommet fra New York med petroleum i kander. Den var fuldlastet med sukker, men kunne ikke sejle, fordi hollandsk politi og soldater havde fængslet over halvparten af besætningen under optøjer i land. Nye folk var umulige at få, – kaptajnen skød sig.

En dag var vi sejllklar. Ankeret blev hevet op, og så var vi igen under sejl. Ved ankomsten til Macassar fortøjede vi på vor gamle plads og begyndte at laste kaffe for Amsterdam. Udenfor os kunne vi se toppen af nogle palmer i synsranden. Det blev bestemt, at vi skulle foretage en jagttur derud, og jeg fik lov at være med, for jeg var en rigtig eventyrmand, sagde 1. styrmand. Med på turen var den tidligere omtalte danske korporal Victor og to hollandske soldater. De skaffede to rifler og to haglgeværer samt drikkevarer. Vi var 1. styrmand Fack, Lars Sæbø, Peter Kolster og jeg. Skibet gav proviant. Vi riggede båden til og sejlede derud med landbrisen. Det viste sig, at palmerne stod på en meget lille, flad ø, og på den ø boede antagelig 600 mennesker, så der var intet vildt. De indfødte havde grise og høns og levede af fiskeri fra deres kanoer. De sejlede deres fangst til Macassar med søbrisen og vendte hjem med landbrisen. Vi var en lille tur i land, men der var ikke andet vildt end landkrabber. Så spiste vi frokost og satte kursen tilbage mod Macassar med søbrisen. Det var en herlig tur. 1. styrmand skød med riffel en terne, som sad på et flydende stykke træ. Det var et flot skud, og styrmanden var dagens mand, men det var vort eneste jagtbytte.

En anden søndag var vi på en lignende tur op ad en flod, som løber ud lidt nord for Macassar. Her var der herlige naturscenerier med hvide hejrer, forskellige slags papegøjer og andet fuglevildt. I vandet så vi krokodiller og en stor skildpadde. Her kunne der være



chance for vildsvin og hjorte, men her var vi uden for det område, hvor soldaterne havde lov til at færdes, så vi holdt os på søen. Jagtbyttet var nul, men vi havde haft en herlig oplevelse og en festlig dag.

De malayiske kvinder er smukke, også efter europæisk smag, men de fleste af dem ødelægger ganske deres udseende ved at tygge betel, som gør dem tandløse i løbet af få år.

Imidlertid lastede vi kaffe i små sække på ca. 30 kg. Under kaffe-lasten havde vi et tykt lag med spanskrør i bundter, og skibssiderne blev ligeledes foret med spanskrør. Den kaffe, vi lastede, var en meget kostbar sort, som skulle få en særlig fin aroma ved at svede på den lange rejse til Europa. Mellemrummene mellem dæksbjælkerne og andre små tomrum, hvor der ikke var plads til en kaffesæk, blev udfyldt med måtter og bøffelhorn.

En dag i begyndelsen af december 1900 sejlede vi fra Macassar, over Javasøen og ud af Lombokstrædet mellem øen Lombok og øen Bali – „Home abound“. De ord har en liflig klang i en langfartssømands øre. Vi skulle nu over det indiske Ocean og gå lidt syd om øerne Réunion, St. Mauritius og Madagaskar. I nærheden af St. Mauritius kom vi ind i en orkan, men vor dygtige kaptajn lod sejlene gøre fast i tide og lagde skibet på den rigtige bov, så vi fjernede os fra orkanens centrum. Vi havde ikke større vindstyrke eller sø, end vi havde haft under udrejsen rundt Cap Håb, men luften var ladet med elektricitet, og der stod store flammer af St. Elmsild på alle mastetoppe og rånokker, ligesom stag og barduner lyste. Skibet var illumineret af St. Elmsild. Det var næsten uhyggeligt i den mørke og stormende nat med torden og lynild.

Ved Madagaskar styrede vi sydover og snart blev det koldere. Vi havde da tilbragt 8–9 måneder i troperne, og der gik jeg selvfølgelig altid med bare ben i skoene. Da vi nu måtte i søstøvlerne igen, gik jeg til kaptajnen for at købe et par strømper i slopkisten. De kostede 6 kr., men kaptajnen forærede mig et par gode lange uldstrømper, og 1. styrmand forærede mig også et par. De syntes vel, jeg havde for lille hyre til at betale „søpris“. Under sejladsen rundt Cap drev vi en dag op mod Cap Agulhas bankerne. Vi lå underdrejet og måtte halse i

den ualmindelige høje og krappe sø. Det var farligt, men „Hans“ var et godt søskib og klarede sig flot under kaptajnens erfarne ledelse.

Fra Ostindien havde vi 3-4 unge grise med, som blev spist i det sydlige, kolde klima. Det var små dyr, antagelig på ca. 25 kg. De lignede nærmest vore vildsvin, og de løb omkring mellem malayernes hytter. De blev slagtet ved Cap Håb, og vi fik også smagt dem i lukafet. Det smagte vidunderlig godt.

Snart kom vi op i sydøstpassaten og fik St. Helena i sigte. Vi kunne have haft nødig at proviantere med beskøjter her, men da vinden var særlig gunstig, foretrak kaptajnen at sejle forbi, og vi fik halv ration af beskøjter. Da vi kom under Kanalen, havde vi ikke flere beskøjter og heller intet mel eller gryn. I stedet for brød fik vi hvide bønner, som stewarden lagde i blød og æltede til en dejg, som han stegte i en stegepande. Margarine og sukker havde vi nok af, ligeledes salt kød og flæsk.

Vi havde glædet os til at komme i havn, da vi fik Cap Lizard i sigte, men det satte i med en ganske stiv østenvind, som varede ca. en måned (Påskeøsten), så vi måtte væbne os med tålmodighed og holde den gående for rebet fok og rebede overmærsejl fra Ushant og til Cap Lizard og tilbage igen. Vi kastede lange blikke efter dampskibene, som ikke behøvede at tage hensyn til vinden, og beundrede de store sejlskibe, som kom strygende ud af Kanalen for fulde sejl. Vi måtte forøvrigt være årvågne og holde godt udkig, for trafikken var stor.

Endelig kom vestenvinden og det var på tide. Kaptajnen havde fået de første symptomer på den frygtede beri-beri, der kendetegnes ved at fingeraftryk bliver siddende, hvis man trykker på huden ved anklerne. Vi fik vinden ganske stærkt, men skibet fik alt det sejlpres, det kunne tåle, og vi sejlede op til IJmuiden på ca. 48 timer. Her gjorde kaptajnen det sømandsmæssige kunststykke at sejle skibet til kaj i IJmuidens yderhavn uden hjælp af slæbebåd. Det har sikkert set flot ud for dem, som stod på land, og vi var stolte af vort skib og vor kaptajn. Efter at skibet var fortøjet, kom der øjeblikkeligt rigeligt med forskellig slags frisk brød ombord; samtidig kom dog brevene,

og den eneste, som straks begyndte at spise af det duftende brød, var vor tyske matros Fritz Meyer, som ingen breve fik. Han havde sejlet i langfart i mange år og helt mistet forbindelsen med slægt og venner. Vi fik slæbebåd gennem slusen og Nordsøkanalen op til Amsterdam. Under slæbeturen slog vi sejlene fra, lagde dem pænt sammen og stuvede dem i sejlkøjen. Arbejdet gik med liv og lyst og utroligt hurtigt. Rejsen fra Macassar havde varet 140–150 dage, og vi kom frem sidst i april 1901. Hele besætningen mønstrede af, men jeg måtte blive ombord endnu en måned for at koge for kaptajnen og 1. styrmand. Jeg havde kun 10 kr. pr. md., men havde dog så stor afregning, at jeg kunne købe mig nyt tøj i Amsterdam og betale min rejse hjem med jernbanen gennem Holland og Tyskland. Ingen, som ikke har prøvet det, kan forstå den glæde og appetit på livet, som gennemstrømmer en sømand, når han efter 18 måneders hårdt slid og dårlig kost kommer i europæisk havn, hører musik og ser hvide kvinder igen. Det er en stor oplevelse.

Da jeg ca. 7 år senere aftjente min værnepligt, hørte jeg af en Fanøstyrmand, at kaptajn Jensen, 1. styrmand Jakob Fack og Peter Kolster alle var døde på søen. Lars Sæbø rejste hjem, giftede sig og levede som gårdejer og bygmester. Jeg var gæst ved hans guldbryllup i 1951, nu er han desværre død. 2. styrmand Jensen blev fører af et dampskib. – De andres skæbne kender jeg ikke.

## BY SAILING SHIP TO THE EAST INDIES AND THE MOLUCCAS, 1899–1901

### *Summary*

After a brief period on a training ship the author was hired at the age of fifteen as ship's boy on the bark „Hans“ of Fanø, on which he remained for the next twenty-three months. The bark lay in Kolding and from there sailed first for Härnösand, one of the many important timber ports of Northern Sweden, to collect a cargo of boards for Amsterdam. At the end of 1899 she left Amsterdam on a voyage to Indonesia which was to last about eighteen months. The first port of call was Macassar in the Celebes, with a mixed cargo including beer and Hollands, and cooking pots for the inhabitants. After some

time sailing round the Moluccas (Banda, Amboina, Ternate) they went on to Menado (Celebes) where they picked up a cargo of copra for Macassar. There an accident happened which could well have been disastrous. After being discharged the vessel capsized because of heavy seas and strong suck, fortunately without loss of life or much material damage. Nevertheless it meant a big delay as it took many days' hard work to get the ship on even keel again and pumped dry; she had to be towed to Surabaja and docked. At Macassar they took aboard a cargo of coffee for Europe and this precious cargo had to be stowed with great care. They were nearly a year in Indonesia before they could set sail for home via the Cape of Good Hope. The voyage took 150 days, but the cargo did not suffer from this as the coffee lay and "sweated" during the trip and thereby acquired the desired aroma. It was worse for the crew, for when nearly home they had to lie in the Channel for a whole month beating up against the strong easterly wind. Their provisions were nearly exhausted and there were signs of the dreaded disease beri-beri. But in the nick of time a west wind sprang up and carried them speedily to Holland, so catastrophe was averted. It was five months since they had been on land.

The author recounts many details of life aboard a sailing ship on a long voyage—fitting out, loading and discharging, provisions and fare on board, watch duty and work on board, relations among the crew, discipline which though strict was not inhuman, baptism at the equator and other festive occasions, catching fish and birds, and so on. Naturally enough he sees everything with the eyes of a ship's boy and tells of the conditions he worked under, how he helped in the galley and the general work on board, and the rather brutal though not unfriendly treatment he received. His worst task was to clear up the mess made by the ship's dog with the "sextant" as it was called, and he got plenty of abuse showered upon him.

He also writes about the men on shore leave and the pleasures of foreign ports. The author himself had many interesting experiences in the East, amongst them his ascent of the volcano Gunong Api.