

TIL SØS I 1890'ERNE

Af

THORVALD NIELSEN

Den 94-årige fhv. havnefoged i Hobro har på opfordring af Handels- og Søfartsmuseet skrevet sine erindringer fra sejlskibstiden på danske skibe i sine unge år i 1890'erne, bl. a. under koleraens hærgen i Tyskland 1892. Vi bringer nedenfor et uddrag heraf. Man får herigennem et levende indtryk af søfolkernes liv og arbejde i den hjemlige nord- og østersøfart. Billedet afrundes af hans oplevelser som matros ombord på den gamle danske emigrantdamper „Thingvalla“ i amerikafart.

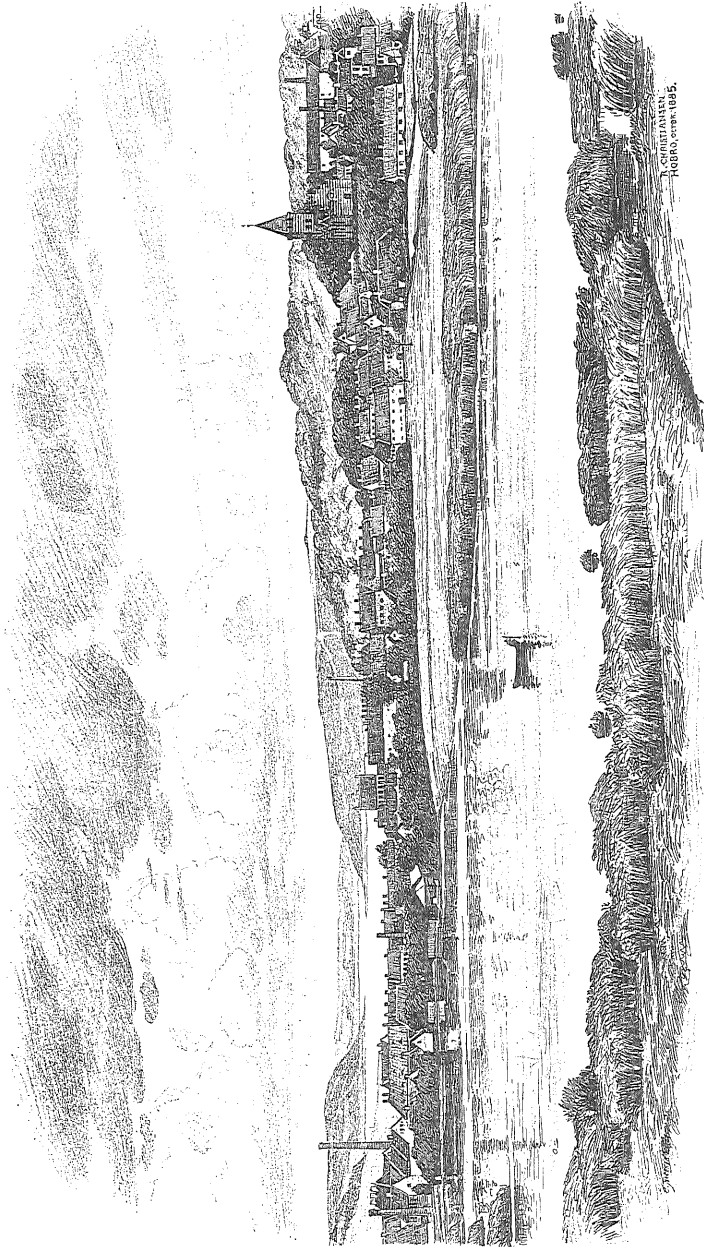
THORVALD NIELSEN er født i Hobro 19. november 1870. Efter sin skolegang kom han i isenkramlære, men han ville hellere ud at sejle, og i 1888 mønstrede han ud med jagten „Marie“ af Marstal. I de følgende år sejlede han med forskellige danske sejl- og dampskibe i Nord- og Østersøfart.

Den 24. marts 1892 mønstrede jeg igen ud fra Helsingør med 3-mastet skonnert „Ceres“ af Helsingør. Jeg mente, at jeg havde sejlet længe nok som letmatros og turde udmønstre som matros og tjene 10 kr. mere om måneden. Det nye mandskab, som var kommet ombord i „Ceres“, viste sig at være gode sejlskibsfolk. I løbet af et par dage var sejlene slået under og alt gjort klar til at stikke i søen. Vor første havn var Memel, hvor vi lastede planker til Bremerhaven. „Ceres“ var ingen god sejler under vinden, men rumskøds og plat for vinden kom den med de fleste. Efter ankomsten til Bremerhaven rømte to af vore folk, og vi fik to tyskere i stedet for, og endnu en tysk sømand fik vi ombord i stedet for en af vore matroser, som druknede i havnen. Dagen før vi sejlede, kom hans lig op i overfladen, da en

tysk trawldamper rørte sin skrue. Hver af os i lukafet gav en mark til en krans, men begravelsen kom vi ikke med til. Hans ejendele blev pakket sammen i skibskiste og køjesæk, som blev forseglet af det danske konsulat. Dette tøj sejlede vi med resten af sommeren; vi kunne intet få iland fra skibet i dansk havn, fordi der var udbrudt kolera i Hamborg, medens vi lå i Bremerhaven, og hele Tyskland betragtedes som kolerasmittet. Særlig brugt tøj var man bange for at få ind over Danmarks grænser.

Det blev hen sidst i maj, inden vi afsejlede med en last cinders bestemt til Kronstadt. Vejret var mildt dette år og kaldte alt tidligt frem af dvale, også væggelusene, som til vor skræk myldrede frem af alle sprækker. Til sidst blev det så slemt med dem, at vi flyttede bort fra ruffet og sov i lastrummet. Hver gang „Ceres“ ankom til Sundet, ankrede vi op på Helsingørs red for at få proviant ombord. Vor skipper fik denne gang ikke lov at komme i land, som han plejede, ej heller måtte vi have nogen forbindelse med proviantbåden, udover at provianten blev langet ombord til os. Ethvert nordfra kommende skib blev kontrolleret af marinefartøjer, og vi, som havde ankret op og kom fra kolerasmittet land, blev stadig holdt under kontrol. At få vor afdøde kammerats ejendele i land kunne der ikke være tale om.

Ved ankomsten til Kronstadt blev vi lægeundersøgt og fik lov at gå i land. „Ceres“ blev fortøjet ude i havnen mellem to ducdalber. Kronstadt var krigshavn, og losning og lastning af koffardifartøjer foregik altid ude i havnen til eller fra store pramme. Det var ikke nogen rar havn at ligge i, da man ikke måtte have ild ombord og følgelig heller ikke ryge tobak, tænde lampe eller fyre i kabyssen. Heldigvis var det sommer og lyse aftener. Ville man ryge sin pibe, måtte man i land for at gøre det. For kokkens og en jollegasts vedkommende skete det hver dag, da gryder, potter og pander, samt hvad der skulle koges eller steges i dem, måtte bringes i land til et dertil indrettet kogehus, hvor kokkene fra forskellige nationers skibe mødtes og kogte maden. Der var ikke altid enighed blandt dem, og det var nødvendigt, at jollegasten blev i land hos kokken for at værne ham og hans gryder og bringe maden hen til jollen og ro den ombord.



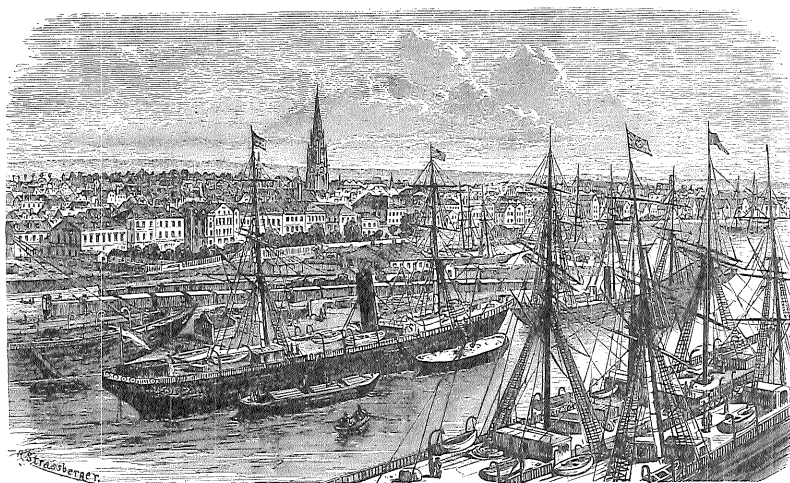
Forfatterens fødeby Hobro 1885, set mod øst over Vesterfjorden; i baggrunden Mariager Fjord. Hobro har altid haft en vis, omend beskednen betydning som havneby, takket være beliggenheden for enden af den lange fjord, der muliggjorde sejlads langt ind i Jylland. — Tegning af Rasmus Christiansen i M. Galschiots „Danmark“.

The small town of Hobro in Jutland, the birthplace of the author. Drawing from 1885.

Vor kaptajn ombord i „Ceres“ var fra Fanø; han så ud til at være over 70 år, en sindig og rolig mand. Det kan nok tænkes, at han i sine yngre år har været fører af store fanøskibe i langfart, hvor maden blev rationeret og ingen fik mere, end hvad loven bød. Sådant var det også i „Ceres“, hvad kød angik. Rationerne bestod mest af amerikansk saltet kød i tønder, fersk kød gaves kun på helligdage ved land. Når vor kødration kom i lukafet og skulle deles, kunne der opstå uenighed om delingen; der var næsten altid anledning til at gøre vrøvl derover: een havde i sin ration fået et for stort ben, en anden for meget flons. Delingen foregik således, at een af os vendte sig om, mens en anden pegede på de forskellige kødstykker og spurgte, hvem der skulle have dette og dette, og den, det omvendte orakel nævnede navnet på, måtte værsgo tage til takke med det stykke, som tilfaldt ham.

De to af tyskerne talte Hamburger-plattysk med hinanden. Den tredie tysker, som var østprøjer, kunne ikke fordrage dette, men råbte til dem på højtysk: Tal dog tysk, drenge!

Misfornøjelse var der nok af i lukafet. En dag varmen og arbejdet trykkede os, blev vi enige om at gå agter og forlange at se konsulen ombord. Som grund angav vi misfornøjelse med kosten, særlig med kvaliteten af det salte kød og med beskøjterne, der var for gamle og fulde af orm og spindelvæv, når man flækkede dem; endvidere over den forfærdelige væggeluseplage. Vort forlangende blev afvist, og vi besluttede alle som een at gå i land og opsøge konsulen; ingen måtte blive ombord, vi ville være lige om ansvaret. Forinden ville vi have noget medbragt smør undersøgt, da vi antog det for at være margarine, hvad der dengang var ulovligt at give mandskabet i danske skibe. Først året efter ved et nyt kostreglements indførelse blev det tilladt at give margarine. Det var nu om at gøre at finde et sted, hvor vi kunne få vort smør analyseret; formålet var jo at samle så mange klagepunkter som muligt. Vi delte os i to hold, som hver på sin side af gaden skulle se efter, hvor der fandtes et apotek; ingen af os kunne tyde de russiske bogstaver, men vi kunne nok alligevel se i vinduerne, om der var antydning af et sådant. Vi fandt et apotek, hvor en tysk



Parti af havnen i Bremerhaven 1885, med sejl- og dampskibe. Havnen er i vore dage en af Tysklands vigtigste; den er Europas største fiskerihavn, og flere oversøiske passagerlinier udgår herfra. – Træsnit af R. Strassberger i „Deutsches Land und Volk“ bd. X.

View of the harbour of Bremerhaven, in 1885.

ekspedient var tilstede. Han var elskværdigheden selv og lod til at være interesseret i vor sag. Smørret blev smeltet i et reagensglas, og han pegede på et grønt felt på en farvetavle og spurgte om, hvilken farve det havde. Grønt! svarede vi. Ja så er det „Naturbutter“, sagde han.

Vi fik at vide, hvor konsulatet var og fandt derhen. Konsulen var ikke tilstede, men på en høj kontorstol sad en ung mand. Han så med stor forundring på den forsamling, som næsten fyldte kontoret, og hørte pligtskyldigt på vore klager, hvorpå han spurgte, om vi havde standset skibets arbejde? Ja det har vi, svarede vi, fordi vi blev nægtet at se konsulen ombord, og tog da den beslutning alle som een at gå til konsulen; forholdene ombord er ikke til at holde ud, og vi forlanger at blive afmønstret når vi passerer Øresund. – Det vidste vi nok ville være vanskeligt under de daværende strenge karantæneforhold, men det kunne jo ikke gøre noget at stille dette krav. Han sagde da, at vi

straks skulle gå ombord og genoptage arbejdet, så ville konsulen nok komme ombord i morgen for at få klarhed over forholdene. Vi traskede så ombord og genoptog arbejdet, som kun havde været standset en god timestid. Stevedoren havde fået et ekstra hvil i denne tid.

I middagsstunden dagen efter kom konsulen ombord. Han gik først agter til kaptajnen, og kom derefter til os og sagde, at kaptajnen var gået ind på, at vi måtte svovle, sæbevaske, kitte og male lukafet i arbejdstiden, når vi kom i søen, så vi kunne få væggelusene udryddet. Forøvrigt havde kaptajnen ment, at der intet var at klage over, da de i kahytten fik mad af samme gryde som lukafet. Så var spørgsmålet tilbage om afmønstring, når vi passerede Øresund, men det kunne der ikke være tale om, eftersom kaptajnen villigt var indgået på at gøre ovennævnte indrømmelser. —

For anden gang fortøjede „Ceres“ i Bremerhaven. Frygten for kolera mærkede vi ikke noget til, udover at der var desinficeret med karbol på offentlige steder. Koleraen var nu på det højeste i Hamborg og var også optrådt i Bremen med flere dødsfald. I Bremerhaven mærkede man intet til den, livet gik sin sædvanlige gang med de sædvanlige forlystelser, som særlig tyskerne forstår at arrangere. Vi lossede trælast og tog igen cinders ind, som vi lastede fra jernbanevogne. Denne gang skulle vi til Gefle i Sverrig, og gjorde en nogenlunde hurtig rejse til Øresund, som vedblivende var bevogtet af marinens patruljefartøjer, og de samme formaliteter og forsigtighedsregler gentoges, da vi tog proviant ind på Helsingørs red. Vi sejlede stadig med vor afdøde kammerats ejendele og kunne heller ikke denne gang få dem i land. Der var brev til ham afsendt fra København, men dette gik tilbage. Hans forældre i Assens på Fyn havde nok straks fået dødsfaldet meddelt og samtidig fået besked om, hvor hans efterladte ting befandt sig.

„Ceres“ havde hidtil gjort nogenlunde hurtige rejser, og den meste tid var gået for os med at indtage og udlosse trælasterne, men fra nu af lod det til, at vi var kommen på den forkerte side af vindretningen. Op igennem Østersøen blev det bidevindssjelds, kryds i kryds, og flere gange måtte vi dreje den gamle skude til. „Ceres“ var et godt

søskib og ikke overlastet, men rig og grejer var ikke førsteklases; af cinders havde vi aldrig dækslast, og af trælast ikke mere, end at naglebænkene var fri. Vi var glade for vor vindmølle; den sparede os for meget pumpearbejde. Under bidevindssejls og med vinden tværs kunne den rigtig arbejde, men sejlede vi med vinden agten for tværs, blev den doven, og plat for vinden ville den slet ikke røre sig. Hvor mange gange vi da prøvede på at få den til at gå rundt med sine fem møllevinger talte vi ikke, men vi smurte den, og vi stod på ruftaget og satte gang på; men når der blev hældt vand i pumperøret, kunne den ikke, så måtte vi slæbe alt det vand, „Ceres“ indtog, op med svinghjulpumpen. Blev det nødvendigt, kunne vi alle mand komme til at trække i to tovender som blev fastgjort på håndtagene på de to store jernsvinghjul, og så gik det under opsang med danske og tyske sange.

Ankommen til skærgården ved Gefle fik vi lods ombord; han lod-sede os ind på en sikker ankerplads. Karantæneflaget, det gule flag, blev hejst, og en læge i voksdugsovertøj med hætte over hovedet kom ombord. Efter at han havde været i kahytten sammen med kaptajn og styrmand, blev alle vi „rabber“ tørnet til på dækket, hvor han så vore tunger og følte vore pulsslag på håndledet. Han gik i land igen, men lodsens måtte blive ombord hos os i de fire dage, karantænen varede. Til underholdning for ham havde styrmanden nogle svenske bøger. Da de fire dage var tilende, kom lægen ombord igen og undersøgte os, og da han ingen smittefare fandt hos os, måtte lodsens føre os i havn.

Gefle var en dejlig plads for os. Vi var til basar i sømandskirkens krypt, og en af vore ungmænd gjorde der bekendtskab med en oberstinde Paus og hendes to unge døtre, og han blev indbudt i oberstens hjem hvor de unge piger spillede danske nationalmelodier for ham.

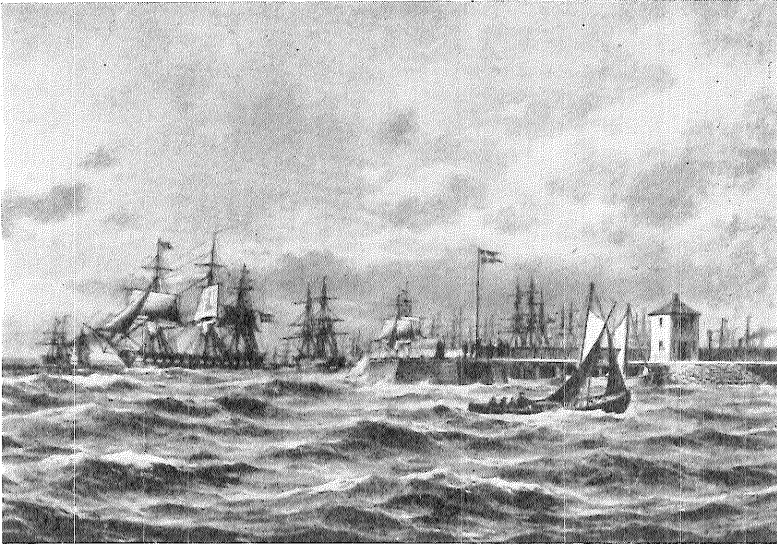
Hele den tid vi lå i Gefle søgte kaptajnen fragt derfra. Vi skulle helst til en plads i Danmark for at lægge op for vinteren og kunne komme til Randers med tømmerlast, men dertil kunne vi ikke flyde ind med lastet skib, og til Korsør passede lastekvantummet ikke. Kaptajnen sluttede så med høvlede og pløjede brædder til Amsterdam.

Dengang var det sådan, at skibsførerne samlede fragterne hos mæglerne og telegraferede dem og betingelserne til rederen, som så kunne acceptere en af dem; skibsføreren underskrev da papirerne. Var der rederikontor, gik det jo anderledes til, da fik skibsføreren ordre fra kontoret om at føre skibet til lossehavnen.

På denne rejse havde vi ingen stor dækslast. Det blev en meget lang rejse, og da vi passerede Øresund, talte vi om, at vi ville give en hel måneds hyre for at blive afmønstret. Vi frygtede denne rejse over Nordsøen i efterårsdage med dette gamle skib med dårlig rig og sejl. At sejle land fra os under en storm vidste vi var ugørligt. Det eneste lyspunkt var, at vi kunne flyde på lasten. Nu kom vor afdøde kammerats ejendele i land i Helsingør, da vi ankrede op der, og kaptajnen var i land denne gang. Han fortalte, da han kom ombord igen, at koleraen i Hamborg var stærkt på retur, og han kunne meddele, hvor mange der var døde af sygdommen i Hamborg.

Vinden stod vestlig og nordvestlig. Vi lettede to gange og stod Sundet ud, men vinden skagede sig nordligere, når vi stak næsen udenfor Kronborgpynten, og modgående strøm gjorde, at vi begge gange måtte holde tilbage til reden igen. Endelig en dag trak vinden sig så vestlig, at vi kom til slag og kom op under den norske kyst, hvor det var meningen at lade „Ceres“ arbejde sig vestover til højden nåedes, hvorfra der kunne holdes en bovt væk med kurs mod Holland. Sejlskibsførerne var dengang kendte med vind- og strømforhold. Skulle man krydse sig vestover i Skagerak, kunne det bedst gøres under den norske kyst, hvor strømmen for det meste løber imod vindretningen, særlig under kuling og storm.

En dag prajede en norsk lods båd os. I råberen sagde lods, at barometret faldt stærkt og at han ville råde os til at tage lods og søge havn i Arendal. Vor skipper var dog ikke lydhør over for dette forslag, og lods båden lod falde af for at opsøge mere villige, lodssøgende skibe. De norske lodser lå dengang stadig til søs med 3 à 4 lodser ombord i en lodsskøjte. Det var ikke rådeligt for ukendte skibsførere at holde ind mellem de norske klippeskær under en pålandsstorm. Motorbåde kendtes ikke dengang, alt klaredes med sejl og årer.



Helsingør havn 1882, set fra nordre mole mod søndre molehoved, hvor karantænehuset står ; det var oprindeligt i én etage, men senere blev der bygget en etage på som lodsudkik. I Sundet talrige skibe, der opholdes af modvind. — Tegnet af Carl Baagøe.

The harbour of Elsinore, 1882, south pier with the quarantine-house.

Skulle et skib have lods i søen, gik den norske lodsbåd så nær skibets læ låring, som var forsvarlig, for ikke at blive knust mod skibssiden, derfra kastedes en line ombord i skibet, og en mand stod parat til at gribe den ; den anden ende af linen bandt lodsens om livet af sig selv og sprang i søen, hvorfra han blev hevet ombord i skibet. Han havde tørt tøj med sig i en vandtæt pose og skiftede med det, så snart han kom ombord. Lodsbåden sejlede derpå bort for at få en anden af dens lodser afsat til et andet skib, som trængte til lods. Sådant var forholdene dengang langs den norske kyst. „Ceres“ krydsede nu videre uden lods og kom tilsidst så langt vestover, at vi kunne holde kurs mod Holland, klar af den jyske vestkyst.

Da vi kom til Amsterdam ad kanalen, fik vi en gammel havnelods ombord. Han lodsede „Ceres“ under forhalingen til lastmodtagerens

tømmerlade. Under et kort ophold i gangspillet på bakken, hvor fire af skibets folk gik rundt under hans kommando, sagde han til os på dansk: Er der nogen af jer fra Faaborg? Det var der ikke. Så sagde han igen: Da jeg var 18 år, sejlede jeg med dette skib her, på hvis bakke vi nu står, da var det Amsterdams stolte sejler, rigget som bark-skib. Den sejlede på Østen. Jeg kender skibet på galionsfiguren her i stævnen; det er „Jan van Brakel“, som var skibets og rederens navn.

Vi skulle ikke udlosse „Ceres“, for vi blev afmønstret, da skibet var fortojet. Der blev sagt til os, at vi ikke kunne få noget af vort tøj over den tysk-danske grænse, men der var skaffet plads til det hos skibsprovianthandler Donderdal i Gelder Straat her i Amsterdam. Det var en slem streg i regningen. Styrmanden, hvis tøj også blev tilbage hos Donderdal, sagde, at han skulle se, om han på en eller anden måde kunne få det med skib til København udenom karantænen.

Dagen efter rejste vi alle, uden de tre tyskere, med toget kl. 6 aften. Vi kunne ikke købe billet længere end til Hamborg, hvor vi måtte løse billet til hjemstedet. Styrmanden og kokken rejste fra os i Kiel; de tog med færgen derfra til Korsør. Kokken skulle til København og styrmanden til Præstø. Vor ungmand Jens Hilstrand gik af toget i Kolding, og jeg kom til Hobro kl. 9 aften.

Jeg skrev et par gange til styrmanden angående mine ejendele; han havde endnu ikke haft held til at få vort tøj, skibskister og køjesække ført til København udenom karantænen. Så skrev jeg selv til Donderdal om at afsende mine ting, og det gjorde han, men så fik jeg meddelelse fra De danske Statsbaner, at mit tøj ikke måtte føres over grænsen ved Vamdrup. Jeg vidste ikke hvad jeg skulle gøre, men så slog den tanke ned i mig at gå ned til politifuldmægtig Fischer på politistationen og klage min nød for ham. Jeg skulle jo ud at sejle igen, og foråret nærmede sig. Jeg forklarede ham om forholdene, og han bad mig sætte mig ned. Hvad har De i den kiste og køjesæk? spurgte han, og jeg forklarede ham det. Har De købt noget af det hos en marskandiser eller som gammelt tøj af andre? Nej, sagde jeg, og så skrev han et brev, lukkede det og rakte mig det over skranken. Hvor meget skal jeg give Dem for det? Ingenting, men De skal huske

at sætte et 8-øres frimærke på! Brevet var stilet til Indenrigsministeriet, og kort tid derefter fik jeg en anmodning om at komme hen på den stedlige toldbod. Da jeg åbnede for sagerne, så jeg, at tøjet var ødelagt af mug, min harmonika var opløst i limningerne, i en kasse cigarer var cigarerne bløde at klemme på, men det værste var mit køjetøj, som var belagt af mug. Det eneste, som kunne bruges, var mine søstøvler; de var mugne, men det kunne vaskes af, og så var de lige gode, når de blev tørret langsomt. Jeg kom ingen penge af med på toldboden.

Den 21. marts 1893 mønstrede jeg ud her i Hobro med jagten „Karoline Marie“ af Hobro, skipper Niels Junge. Vi bestilte næsten ikke andet end at sejle med cement fra cementfabrikken „Cimbria“ i Mariager fjord til danske havne. Vi var kun os to, skipperen og jeg; jeg var påmønstret som matros med den sædvanlige hyre 50 kr. pr. md. Nu skulle jeg igen til at lave skippermad i kabyssen, ligesom da jeg begyndte at sejle. Jeg manglede kammerater som i de større skibe. Skipperen her var en midaldrende mand og ikke snaksom; han havde ikke sejlet ude med større skibe, men havde været fisker fra Mellerup i Randers fjord. Tiden gik, og jeg købte det ene efter det andet af det, jeg manglede af tøj, i stedet for det, jeg fik hjem fra Holland.

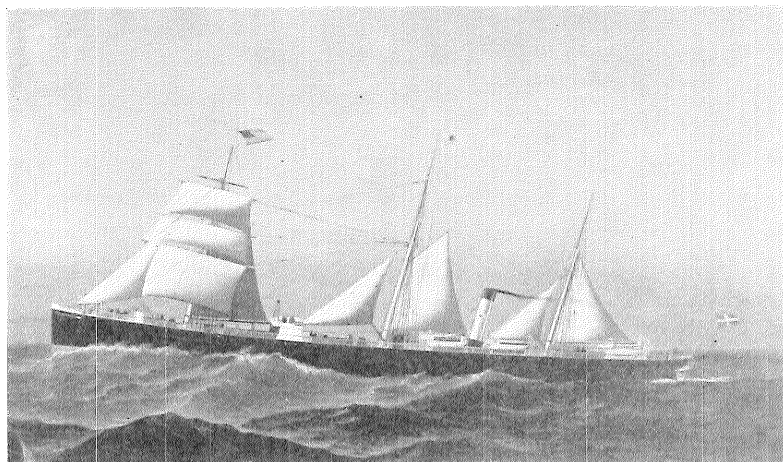
Hen i juli måned, da vi lå og lossede cement i København i Teglgårdshavnen, som blev ombygget til Frihavn, gik jeg en tur i land og traf da på en af mine bedste venner, som netop var blevet afmønstret fra en Svendborg skonnert. Vi besluttede da at søge hyre sammen i et skib, og jeg lod mig afmønstre fra „Karoline Marie“ og lod mit tøj føre hen i hans logi, hvorfra vi gik ud for at søge hyre. Det var nu ikke så let, som vi troede; der var ellers hyrer nok for en enkelt mand, men ikke for to. En dag vi kom hen til forhyringsagent Wulf i Toldbodgade, lykkedes det dog for os at få hyre sammen, nemlig på dampskibet „Thingvalla“, kaptajn N. Berentzen. Jeg ser i min søfartsbog, at vi blev påmønstret d. 15. juli 1893. Skibet var endnu ikke ankommet fra Stettin. Den dag det ankom og lagde til ved Larsens Plads, gik vi to nye mænd ombord med vort kluns. Lukafet var under øverste dæk forude. Skibet var halvt damp- og halvt sejlskib, forreste mast var tilrigget med bredfok, under- og overmerssejl og bramsejl.

I København var vor arbejdstid ligesom folks i land, nemlig fra 6 morgen til 6 aften, men i Kristiania drejede søvagten, ligesom da vi sejlede dertil. Vi skulle jo afsted igen næste morgen. Nogle af vore folk i lukafet blev ombord og hvilede sig eller sov ligesom tilsøs, andre gik i land for at more sig. En af dem, en lille svensker vi fik ombord i København, havde fået så meget spiritus, at han ikke kunne styre sig selv. Da han kom ombord, sprang han rundt i lukafet som en gal med en spisegaffel i hånden og råbte: Ingenlunde skulle vi ruskes og tuskes med bare næver, men med lange, rælige knive, så blodet skal rinna som på Jesu Kors! En anden svensk matros, en stor kraftig mand, ville tage gafflen fra ham, men under tummelen gik lampen ud, og glasset faldt på bordet. Jeg listede mig i mørket ud af lukafet og gik en tur i land. Da jeg kom tilbage, lå han på gulvet med begge arme surret fast ind til kroppen og sparkede med benene og skældte ud. Jeg sagde til Jens, min mangeårige ven, som jo også var ny mand ombord i „Thingvalla“, ligesom jeg: Her er vi nok kommen tidlig nok, jeg vil ikke blive her mere end den ene rejse! – Jeg heller ikke! sagde Jens.

Næste morgen sejlede vi til Kristiansand, hvor vi ankrede op på reden for at tage passagerer og post ombord. Derfra gik rejsen direkte til New York nord om Skotland.

Kosten var udmærket ombord i „Thingvalla“. Vi fik friskbagt brød hver dag, da vi havde bager ombord, og maden var overmåde god. Vi havde to kokke og to køkkener; det store køkken kogte ved damp-rør fra maskinen, det mindre ved almindelig ildebrændsel. Vi havde læge ombord, han var islænder sagdes der. Vi havde også jordemoder, men samtidig en mellemdæks opvarterske.

Der blev fortalt i lukafet, at vi gik over ad den nordlige kurs og tilbage ad den sydlige, siden „Thingvalla“ for fem år siden sejlede „Gejser“ ned, og man kan desuden træffe is drivende med polarstrømmen sydover. Inden vi kom til New York, stoppede vi op ved Staten Island, en lods- og karantænestation på sydsiden af floden. Der fik vi lods ombord, som lodsede os til Hoboken kaj i Brooklyn, hvor de tyske Hamborg- og Bremenlinier og en hollandsk linie havde



S/S „Thingvalla“ af København (D/S Thingvalla), bygget af Burmeister & Wain 1875; 2503 brt., 1200 hk. Skibet, der var rigget som 3-mastet skonnert, gik i en årrække mellem København og USA og befordrede mange tusinde emigranter til „det nye land.“ – Maleri af den danskfødte maler A. Jacobsen, New York 1879.

The emigrant steamship „Thingvalla“ of Copenhagen, built in 1875.

kajplads sammen med Thingvallalinien. Derfra blev passagererne sammen med deres rejsegods sejlet et andet sted hen for at blive godkendt til at komme i land og bosætte sig. Derfra fik vi to unge svenske karle tilbage den dag, vi skulle afsejle; de fortalte, at de havde for få penge med til at komme i land. De havde en slægtning, som boede langt inde i landet, og havde han været tilstede og taget sig af dem, kunne de være blevet derovre. De var dog ved godt mod og ville derover igen, når de fik penge nok. Disse to blev jeg sat til at passe på, så de ikke stak af i land, men det kunne de ikke alligevel, da der stod vagt ved landgangen.

Hvorfor forholdene var så dårlige i mandskabslukafet ombord i „Thingvalla“, fik jeg forklaring på, da vi kom til Stettin, vor første anløbsplads herhjemme. Da kom anden-styrmand hen i folkelukafet og spurgte hver enkelt mand, om han ville blive med „Thingvalla“ på næste rejse. Sagde manden nej, gjorde styrmanden en vedtegning i

sin lommebog, sagde han ja, skrev han ikke i bogen. Jeg kunne forstå, at styrmanden ville have rede på dette forhold, inden han meddelte forhyringsagent Wulf i Toldbodgade, hvor mange mand han skulle have parat til mønstring, når vi kom til København.

Der var også andre forhold, som undrede mig. Hvergang vagterne i søen skiftede, blev hver mands navn i den nye vagt råbt op, og navnet skulle besvares med at vedkommende sagde: her! Men dette kunne han jo få en anden til at sige. Jeg er overbevist om, at den vagthavende styrmand af udseende kun kendte dem, som havde sejlet med „Thingvalla“ i længere tid. Rortørnene besørgedes af fire kvartermænd, som vi kaldte dem; de havde deres eget pæner lukaf under kommandobroen. Udkiggen i stævnen var der mandskab nok til på den fire timers nattevagt. Resten af det vagthavende mandskab brugte tiden på forskellig vis, nogle gik ind på ristværket over fyrpladsen og slangede sig på en gammel madras, men det var ikke noget behageligt sted at ligge, især når fyrbøderne rensede fyr og dampen af vandet, de slukkede gløderne med, steg op gennem ristværket. Der var for mange overkomplette folk på nattevagterne, og der var for få til dagvagterne.

Hver morgen inden passagererne kom på dækkene, skulle der spules. Der blev kaldt mandskab sammen med hver sin kost og bådsmanden med spuleslangen, og så gik det løs med kommando: En to, en to! af bådsmanden, over dækkene for og agter. Der blev sagt ombord, at de amerikanske kul duede ikke; derfor blev der fyldt kul på i København fra et skib med engelske kul, som lå og ventede på os; han halede hen på vor yderside og lossede derfra kullene ned i vore kulluger.

Den del af det gamle mandskab, som ikke skulle, og dem, der ikke ville med mere, blev afmønstret dagen efter, at „Thingvalla“ var for-tøjet og begyndte udlosningen. Min gode ven og kammerat Jens Sørensen ville hjem og se til sine forældre i Mogenstrup ved Hobro, og jeg ville søge ny hyre med et større sejlskib. Vi blev afmønstret den 8. september 1893.

Derpå udmønstrede jeg den 21. september 1893 med skonnert „Karen“ af Marstal. Den lå sejlklar ved Havnegade og skulle til Gefle

i Sverrig og laste papirmasse til London. Papirmasse er ender af brædder og tømmer, som bliver savet fra, når de skal have en vis længde, sagde styrmanden; før i tiden kunne man hente det gratis til kabyssen, og man kunne fyre med det en hel rejse, nu bliver det revet op til at lave papir af, sagde han. Skipperen og styrmanden så ud til at være i 50-års alderen. Sammen med kokken var vi fire mand i lukafet. Kokken var en nylig konfirmeret velvoksen dreng, skipperen var hans onkel og styrmanden hans læremester i kabyssen. Hvor var der fredeligt og roligt i sådan en lille skonnert imod livet i „Thingvalla“! Vi lossede vor last i South Commercial Dock i London, og der fik vi vor ballast fra en pram, inden vi afsejlede til Dysart i Skotland, hvor vi lastede kul til Kerteminde. Der skulle „Karen“ lægges op for vinteren og agere pakhuis for korngrosserer Elias B. Muus i Odense. Da vi var udlosset og lastrummet spulet rent, sagde skipperen til os, at vi kunne komme med „Karen“ igen næste forår, – men du, Thorvald, er stoppet og er indkaldt til marinen den 27. april; du må dog godt sejle i indenrigsfart til den tid. – I de mindre marstalskibe var tiltalen til folkene altid Du, men De til skipper og styrmand.

Det var imidlertid ikke til at få hyre med de mindre skibe i indenrigsfart om vinteren, for de lagde i regelen op ved juletid. Derfor rejste jeg hjem til mine forældre i Hobro. Jeg fik 10 kr. om måneden fra marinen til at leve for indtil indkaldelsen.

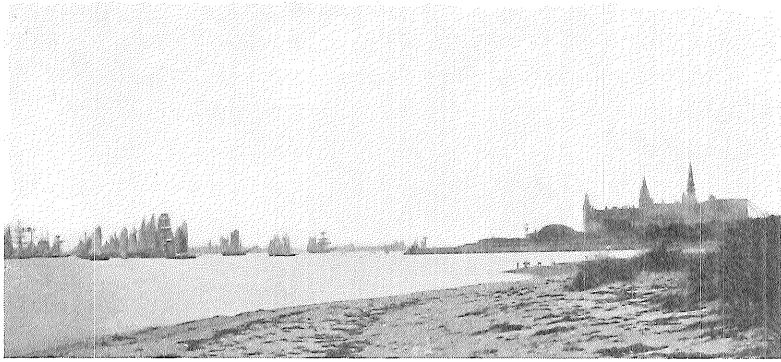
Forfatteren mødte på Holmen 27. april 1894 for at aftjene sin værnepligt, men blev på grund af en brokskade kasseret 1. maj.

Derefter rejste jeg hjem til mine forældre i Hobro og fik mit søtøj, min køjesæk og skibskiste i orden, hvorpå jeg rejste til København igen. Jeg fik straks hyre ved Grell i Havnegade med en brig „Ellen“ af Fredericia. Den lå på Tyske Plads ovre på Christianshavn. Der var dog ingen brig af det navn derovre, men der lå en brig som hed „Albert Reimann“, hjemmehørende i Barth. I den gik jeg ombord for at høre, om der havde ligget en brig her, som hed „Ellen“. Den mand, jeg traf, sagde, at det var „Ellen“, og de havde ikke endnu fået de

nye navnebrædder fra maleren. Nå, så er det jo skibet, jeg skal med som matros, sagde jeg. Velkommen, sagde manden og gav mig hånden, det var styrmanden. Han hjalp mig mit kluns ombord og anviste mig min køje i lukafet, så kunne jeg jo sove der ombord. Jeg spurgte ham, hvor vi skulle hen. Til Archangel med tomt skib at laste grå havre til England for ordre, sagde han, men endnu er vi to ene ombord. Jeg spiser for egen regning herovre i en restaurant, og der kan du også nok spise. Det gjorde jeg så. Jeg fik at vide af styrmanden, at „Ellen“ var solgt af tyskerne til en kulimportør Rasmussen i Fredericia, og at kaptajnen var en yngre mand, som også hed Rasmussen, måske i slægt med rederen. Kaptajnen kom en tre-fire dage efter mig; han så ud til at være i tredive. Nu blev der liv ombord. Kokken var bornholmer, kunne man høre på hans accent.

Vi manglede endnu to letmatroser og en ungmand, så var besætningen fuldtallig med fire matroser, fire letmatroser og to ungmænd, men dem måtte Grell i Havnegade vel snart sende. Ballasten var i skibet, men den var endnu ikke sikret med et slingreskot, som kunne hindre, at den faldt ud i siden af skibet under stærk krængning.

Da besætningen var fuldtallig, stak vi af med en bugserdamper for boven ud i Øresund, hvor alle sejl blev sat for at fange den omtrent stille sommervind. Jeg blev klar over, at en brig med råsejl på begge master fordrede mere mandskab end en skonnert, hvor kun den forreste mast var skværrigget. Vi havde en fin rejse og land i sigte. En nat jeg havde rortørn fra klokken 11 til 12, kom kaptajnen op ad kahytstrappen og sagde: Den er 8 glas og dermed vagtskifte! Jeg slap roret med den ene hånd og slog de sædvanlige fire dobbeltslag på skibsklokken bag ved mig, der tilkendegiver, at den fire timers vagt er udløben. Så sagde kaptajnen: Nå, der ser man jo midnatssolen! Den havde jeg ikke lagt mærke til, for jeg havde i mine egne tanker haft øjnene hæftet på kompasset. Da jeg blev afløst af den nye vagt fra 12 til 4, gik jeg hen i lukafet efter en flaske, hvorpå jeg halede en pøs vand op af havet lige i den solstribes, den matte sol kastede mod skibets bagbordsside, og hældte 3-pægle flasken fuld. Nogle af mine kammerater ville gerne have noget af dette vand, der var taget op af



Kronborg set fra stranden ved Grønnehave, Helsingør, fotograferet omkr. 1890, da de hvide sejl endnu beherskede verdenshavene. En flåde af sejlskibe har været opholdt af vinden i Sundets nordlige tragt og letter nu for at gå sydpå. – Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The Sound near Kronborg Castle in the days of sail (ab. 1890).

det nordlige Ishav, som midnatssolen havde skinnet på. Jeg hældte noget i en klar medicinflaske, ikke helt fuld, lukkede den med en korkprop og forseglede den med lak, og uden på flasken anbragte jeg en seddel, hvorpå stod skrevet: Dette vand er optaget af det nordlige Ishav i midnatssolens skin i juli måned 1894. I årenes løb udvikledes noget i vandet som videnskaben kalder plankton, og som visse fisk lever af.

Da vi havde passeret Nordkap, Norges nordligste punkt, kom vi ud i Barentshavet. Der styrede vi sydøst langs halvøen Kola. Den rundede vi og styrede sydefter, indtil vi kom i Det hvide Hav. I havets sydøstlige hjørne ligger Archangel ved Dvinaflodens udløb. Ad denne flod kom prammene, som vi lastede havren fra. Den blev trampet af mænd, der gik rundt i vor last efter hvert nyt lag havre, vi fik ombord. Der fandtes vist nok ingen lods på disse kanter, farvandet var åbent og bredt og godt afmærket med båker, sømærker i forskellige stillinger, ligesom angivet i søkortet. Archangels havn er nærmest en fiskerihavn, og selve byen er lille, ensom og gammeldags, uden jernbane eller andre trafikmidler.

Vi skulle til England for ordre, som det hed; vor havrelast var ikke solgt. Vi anløb Edinburghs havn Leith i Skotland, og der lå vi i to dage, inden vi fik ordre fra rederen, at vor losseplads var London. Dertil havde vi også en fin rejse. Vi skulle losse vor last i South Commercial Dock.

Medens vi lå der, fik vi besøg af den danske sømandspræst. Han havde en gammel svensker med til at bære sin taske. Det vakte nogen undren i lukafet, at kun den gamle svensker kom ind til os, – præsten var i kahytten hos kaptajn og styrmand. Vi blev indbudt til kirke om søndagen, men kun jeg gik derhen, både for at høre den hovne præst prædike, men mest for at se en sømandskirke indvendig. Kirken lå i Westindia Docks Road mellem jernbanespor og pakhuse, og lignede en dansk, hvidkalket landsbykirke. Jeg købte en bibel af den gamle svensker, en solid bog i læderbind, for 2 shilling og 6 pence, udgivet af Det britiske Bibelselskab, men trykt i Kristiania 1891 på det danske sprog og i den tids danske bogstaver.

Medens vi lå i London, kom der telegram fra rederen, at kaptajnen skulle søge fragt til dansk havn, fordi „Ellen“ skulle klasse og indgå i dansk assurance. Det blev fra Beckton, en gasværksby øst for London, med koks til Odense, hvor vi alle blev afmønstreret.

Jeg rejste til København for at søge ny hyre, men det var sløjt med sejlskibshyrer, og en dag fik jeg brev fra min fader, som mente, jeg hellere skulle komme hjem og begynde den skolegang, jeg så ofte havde talt om. Det gjorde jeg, og nogle dage efter hjemkomsten rejste jeg til Ålborg og gik ud på navigationsskolen for at høre nærmere om forholdene. Jeg tog derud lige før middag for ikke at forstyrre undervisningen for meget. Der var ikke noget kontor på skolen, men hos forstanderen, ingeniør Kerstens; derfor gik jeg ind i en skolestue og talte med skolens yngste lærer Rasch. Han bad mig vente et øjeblik, så sluttede han undervisningen, det var jo middag. Da skolestuen var tom, kom jeg frem med mit ærinde om at blive optaget som elev til sætteskipperprøven. Han betænkte sig et øjeblik, og så sagde han: Vi har slet ingen elever til sætteskipperprøven, mærkelig nok, men det er jo kun et par år siden, denne lov trådte i kraft sammen



Artiklens forfatter, Thorvald Nielsen, som 90-årig ved havnen i Hobro, hvor han gennem en årrække var havnefoged.

The author, 90 years old, in the harbour of Hobro, where he was a harbour-master for several years.

med loven om fiskeskipperprøven. Tror De ikke De kan læse til fiskeskipperprøven? Det er den gamle styrmandseksamen, der er lavet lidt om; der er blot kommet lidt nyt til. Det ved jeg ikke, svarede jeg. Jo, det går nok, vi prøver, sagde han, men vi vil helst, at eleverne begynder på skolen den første eller senest den anden i hver måned, kan De vente til første december? Ja, det kan jeg godt, svarede jeg og tænkte, det er da en flink og venlig mand.

Så mødte jeg på skolen den første eller anden december 1894. Jeg fik udleveret en seddel, som jeg kunne købe efter, hvad jeg skulle bruge i skolen, et søkort over hjemlige farvande, en særlig lineal, en

passer, en vinkel med mere, som jeg ikke nu erindrer. Lærer Rasch spurgte, om jeg havde fået logi? Nej ikke endnu, jeg har sidste nat boet på Sømandshjemmet og det kan jeg jo gøre, indtil jeg finder et roligt sted. – Et sådant sted kan jeg skaffe Dem, det er ikke langt herfra, vi kan følges ad derhen. – Mange tak, sagde jeg, og da det blev middagspause, fulgtes vi hen i Knudsgade nr. 7 hos en bogholder Jensen. Der kunne jeg både bo og spise for 35 kroner om måneden. De havde en 3-værelses lejlighed, og jeg kunne have rådighed over deres pæne stue ud mod Knudsgade. Foruden mig spiste endnu en elev fra skolen middagsmad der; han boede hos en møller Hansen i Poul Paghsgade og skulle have eksamen for at kunne føre sin faders fiskekutter „Skagen“.

Pensumet, der krævedes af os, var aritmetik og geometri, praktisk regning med hele tal, almindelige brøker og decimalbrøker, proportioner, rette liniers gensidige stilling, cirklen, trekanten, kuglen og linier på dens overflade, decimal- og cordeskala. I navigation: Loggen og loddets indretning og brug; kompassets misvisning og deviation; afdrift og strøm; kort begreb om søkort; at bestemme skibets sted i kortet ved pejling og afstand, samt ved krydspejling; ved afsætning i kortet at kunne finde kursen og distancen to steder; gradenet på jorden og på himmelkuglen; reflektionsinstrumentet; bestemmelse af bredden ved højden af solen i meridianen. Endvidere: Internationale regler; brug af redningsapparater, de internationale søvejsregler.

For at bestå krævedes 18 points. Højeste karakter 42. Jeg erholdt karakteren 27, ifølge mit eksamensbevis, dateret Ålborg, den 14. marts 1895, signeret J. A. D. Jensen, navigationsdirektør.

Efter eksamen sejlede fortælleren, der i mellemtiden var blevet gift, et par korte rejser med et dampskib og med et sejlskib, hvorefter han tog arbejde på pontonbroen i Ålborg, men efter kort tid købte han en jagt „Otto“ på 22 tons for 500 kroner og lod den hjemskrive i Hobro. Med den sejlede han på Limfjorden og østjyske havne indtil 1900, hvorefter han slog sig ned som købmand i Hobro. I 15 år sad han i byrådet, og 1921 blev han havnefoged i Hobro.

A SAILOR IN THE 1890's

Summary

Thorvald Nielsen was born in Hobro in 1870. On leaving school he started work in an ironmongers, but the call of the sea was stronger and in 1888 he sailed on his first ship the jacht "Marie" of Marstal. In the following years he sailed on a number of Danish sailing and steam ships in the North Sea and the Baltic. Part of his reminiscences from this time we bring here.

In 1892 he shipped on board the three masted schooner "Ceres" of Elsinore. From Elsinore they sailed to Memel where they took on a cargo of planks for Bremerhaven. In Bremerhaven two of the crew deserted and a third was drowned in the harbour. To replace them three Germans were taken aboard. The dead man's gear was sealed by the Danish consul but could not be put ashore in any Danish harbour because cholera had broken out while the ship lay at Bremerhaven, and the whole of Germany was considered infected by cholera. Therefore the things had to remain on board for the rest of the summer.

At the end of May the "Ceres" sailed for Kronstadt with a cargo of furnace coke. On this voyage the crew were plagued by bugs which the mild spring brought forth in hundreds so that at last the crew were forced to move out of the deckhouse into the hold. When it reached the Sound the ship anchored off Elsinore to take provisions aboard, but because of the cholera in Germany everybody had to stay aboard. In Kronstadt they were allowed ashore after a medical examination. Otherwise this harbour was not particularly pleasant to lay in. All fire on board was forbidden, including smoking, and food had to be cooked ashore. Rations were rather meagre and the quality of the salt meat and the ship's biscuit left a lot to be desired.

These and other matters for dissatisfaction resulted in the crew went aft and demanded that the consul come aboard. When this was refused them they all decided to go ashore and see the consul. He was not present, but the following day he came aboard and poured oil on the troubled waters by making the captain promise that the crew would be allowed to clean out the deckhouse in working hours when they put to sea. Their complaints about the quality of the food, however, were not considered justified.

For a second time the "Ceres" sailed for Bremerhaven with a cargo of timber, and from there to Gefle in Sweden with furnace coke. In the Sound the same formalities and security measures as regards provisioning and going ashore applied. From Gefle the "Ceres" sailed to Amsterdam. Passing through the Sound there were difficulties because of wind and tide and in the Skagerak for the same reason the "Ceres" had to run up under the coast of Norway, which, however, she managed without the help of a pilot. In Amsterdam an old harbour pilot came aboard who had sailed on the "Ceres" eighteen years before when she was Dutch owned and called the "Jan van Brakel".

In Amsterdam the entire crew was paid off and the author took the train home to Hobro. In the spring of 1893 he signed on once again, this time on board the jacht "Karoline Marie" of Hobro, and sailed between various Danish ports. In Copenhagen he met a friend and together they signed on aboard the S.S. "Thingvalla", which took emigrants to America. There is a vivid account of the conditions the crew lived under. Later in the summer the two were paid off and the author's next voyage was with the schooner "Karen" of Marstal. It took a cargo of pulp from Copenhagen to London and then sailed in ballast to Dysart in Scotland.

In 1894 the author had to return to Denmark and report to Holmen for his military service. In fact he was rejected because of a rupture. He next signed on aboard the brig "Ellen" of Fredericia. The "Ellen" sailed in ballast round the north of Norway, through the Barents Sea to Archangel at the south east corner of the White Sea. Here they took aboard a cargo of oats for England. They unloaded in London. Here the Danish minister to seamen came aboard and invited the crew to come to church on Sunday. The church was near the docks and looked exactly like the whitewashed church of any Danish village.

From London they sailed for Odense, with a cargo of coke, and here the crew was paid off. After this the author went home, and then took a course at Ålborg School of Navigation, where he obtained his mate's certificate in 1895. He sailed for a few more years, then settled down as a grocer in Hobro, where he was on the Town Council for fifteen years. In 1921 he became harbour-master of Hobro.