

## AF PÆRESKUDERNES SAGA

*I frugtfart fra Tåsinge til København i 1880-90'erne*

Af

JENS JENSEN

*Ved siden af den ofte omtalte store frugtfart i forrige århundrede med sydfrugter fra Middelhavet til nordlige lande foregik der en mindre påagtet hjemlig fart fra provinsen til hovedstaden med frugt og forøvrigt også med grøntsager, kartofler, fedevarer og brænde. Her fortæller fhv. skibsfører Jens Jensen, Svendborg (født 1882), om pæreskuderne og deres farter med frugt fra Tåsinge. Gamle københavnere husker endnu de mange småskuder, der lå i rad og række ved Gammelstrand. Som et sidste minde om disse hyggelige forhold ligger endnu blomsterskuderne i kanalen foran Børsen.*

I min barndom og ungdom sidst i firserne og først i halvfemserne var der ikke et hus i Troense, der ikke havde tilknytning til skibe, sejlskibe af alle slags, lige fra barkskibe, brigger, skonnerter, galeaser og helt ned til pæreskuder. Disse sidste var der ikke mindre end 10-12 af. Det var små spejlgattede både, nogle af dem med vinduer i spejlet og to små davider på hækken til at hejse en meget lille jolle op i. Det var gode velsejlende både, som der ofte blev sejlet hårdt med, når det gjaldt om at komme først til København med frugten.

I disse pæreskuder fik en stor del af den vordende sømandsstand i Troense sin første sømandsuddannelse.

Min far og bedstefar var begge pæreskippere. Min far Hans Peter Jensen og hans kompagnon Søren Peter Sørensen ejede tre både. Længe før frugtsæsonen blev bådene kølhalet. Det foregik, både for de store skibes og for pæreskudernes vedkommende, på skibsbygmester Jacobsens værft i Troense, som vi kaldte for „flydedokken“. Ved køl-

halningen af store skibe anvendte man store tre- og fireskivede blokke med svære tovværksstroppe om, og der skulle mindst to mand til at løfte hver blok. Den fireskivede blok blev hejst op i masten og surret solidt fast, den treskivede blev fastgjort i en række store nedrammede pæle ind mod land, derefter blev gien skåren med en svær perline. Som regel anvendtes der to gier, en i fokkemasten og en i stormasten. Desuden var der to svære kabeltove, et for og et agter under skibet; disse grundtove, som de også kaldtes, blev fastgjort i den pælerække, der fandtes på skibets yderside, og som havde til formål at få skibet til at ligge fast, når det blev krænget over.

Medens arbejdet med fastgøring af blokke m. v. stod på, blev alt løst inventar fjernet, både fra dæk, kahyt og lukaf, heriblandt også rom- og brændevinsankrene; det var vigtigt at få disse sikkert i land, når man senere skulle have sig en lille hjertestyrkning. Inventaret blev lagt ind i „planhuset“, et langt, rødmalet træskur inde på byggepladsen. Når alt således var klart, blev mandskabet pebet sammen, 16–20 mand alt efter skibets størrelse, og ikke at forglemme alle vi halvvoksne drenge. Det var naturligvis en fest for os, selvom vi ingen betaling fik, allerhøjest måske en tår rom eller brændevin. For de voksne var det naturligvis en selvfølge, at der var rigeligt med disse drikkevarer. De nævnte gier blev ført i land, over til et par gangspil og fastgjort til disses tykke trætromler. En sådan tromle gik rundt på primitive trælejer, og til at drive tromlen rundt havde man to store stænger, der efter at være stukket igennem et par gennemgående huller øverst i tromlen dannede fire arme. I hver af disse tog så 3–4 mand fat og trampede rundt, akkurat som i et ankerspil på et stort sejlskib.

Til at begynde med gik det let nok, men efterhånden som hvilene blev oftere og oftere, og det svandt mere og mere i brændevinsankrene i „planhuset“, kom en og anden af de gamle, ved rytmen fra gangspillet, i tanke om shantierne fra de store sejlskibe, og så faldt hele koret i med. Men efterhånden som skibet kom over det døde punkt, blev det lettere at gå rundt, og rommen og shantierne gjorde jo også deres virkning, så til sidst måtte mester passe på, at vi ikke væltede skibet helt over.



Jagten „De fire Brødre“ af Svendborg, tilhørende skipper Hans Peter Jensen, far til artiklens forfatter. Den er fotograferet i sommerbrise i Svendborgsund omkr. 1890 på sejltur med badegæster. Skipperen står agten for masten, og artiklens forfatter sidder nærmest stævnen sammen med nu afdøde lodsformand Carl Andersen, Svendborg.

*The fruit-“jacht” “De fire Brødre” of Svendborg, ab. 1890.*

Ja, det var kølhalning af store skibe, men tilbage til pæreskuderne. Dem var der ikke så mange dikkedarer med ; det var kun en almindelig talje, vi krængede dem over i. Bagefter blev skuden malet og pudset op, så den var i fin stand til frugtsæsonen. Når denne nærmede sig, vandrede alle pæreskipperne i træsko og med paraply rundt til alle deres faste leverandører i Troense by og på den øvrige del af Tåsinge. I første omgang skulle man se, hvordan frugten tegnede sig det år ;

derefter blev prisen bestemt af de førende blandt skipperne, og ingen gik under eller over denne pris.

Da dagen kom, hvor lastningen skulle foregå, var der travlhed overalt; alle bådene skulle jo omtrent laste samtidig. Ved den gamle bro for enden af hulvejen lå fars båd „De fire Brødre“, og på den anden side broen lå Søren's båd „Ane“. Efterhånden som frugt-læssene kom frem, lastede man bådene skiftevis. Fra Troense kom folk mest med frugten i trækvogne og hjulbøre, medens bønderne inde fra øen kom kørende i langvogne med halm i bunden. I disse lå frugten i sække, ofte flere oven på hinanden, men frugten var dengang ligesom menneskene mere hårdfør, og det var jo heller ikke de fine sorter, som findes i dag. Når vognene, efter at have læsset af, kørte tilbage til gårdene, fik vi drenge og piger lov til at køre med til gammel Nyby eller den anden vej ud af Troense til Valdemar Slot, og så benede vi på bare ben tilbage til broen igen for at komme med den næste vogn.

Det var en festdag for bønderne at komme ned med deres frugt; undertiden var der 3-4 mand med en enkelt vogn, og det var ikke dem alle, der havde frugt med. Nej sagen var den, at når de havde læsset frugten af, skulle de om til Hans Peter og have afregning for frugten. Dér residerede mor og Søren's kone, Trine. Sidstnævnte stod for afregningen og regnskabet, medens mor og mine store søstre (jeg var ene dreng mellem 8 piger) stod for opvartningen og forsyningerne til bordet, som stod dækket hele dagen. Det var kolossalt, hvad der kunne stikkes inden for vesten sådan en dag. Enhver kunne spise og drikke, hvad han havde lyst til, og for mange af bønderne kunne frokosten godt vare et par timer. Så var de heller ikke oplagt til at køre hjem; de endte gerne ude hos Lars Skov (nu Lods-kroen), og så måtte vi børn jo se os om efter en anden kørelejlighed.

Når vi nåede aften, kom far og Søren hjem, godt trøtte. De skulle naturligvis også have en bid brød, og derefter gjorde far og Trine kassen og regnskabet op, diskuterede oversigt og udsigt, som meteorologerne siger, talte om den forestående sejlads, priserne i København o.s.v. Under alt dette hørte vi ikke et ord fra Søren; han stod dybsindig, med ansigtet lagt i dybe folder, og så ud som vidste han alt

dette på forhånd, og når så far og Trine havde diskuteret færdig, kiggede far op på Søren, som opdagede han først nu hans tilstedeværelse, og sagde: „Ja, hvad siger du Søren?“

Søren så endnu mere alvorlig ud, og så kom det med eftertryk:

„Ja, akkurat, akkurat sku“.

Alle vi børn var hjemme for at afvente ordre fra far om, hvorvidt der skulle sejles med det samme eller først næste dag. Som regel bestemte han sig til at sejle med det samme, ud fra den betragtning, at han da altid kunne nå ud til Lohals eller „Franke Klint“, og så gå derfra ud på natten. Når afgørelsen var faldet, kommanderede far: husk det og husk det. Men mor tog det roligt, hun affærdigede ham kort med: „Gå du bare, vi skal nok passe det.“ Hun havde alting klart. Med et smæklys til mor og med regnskabsbøgerne under armen stak far af og lod os andre om resten. Vi børn blev så læsset med alt muligt, lige fra grydebøf og rødgrød til to dage, til kravebryst, skohorn og fjederstøvler. Intet blev glemt. Mor måtte selv tage de svære ting, som sengetøj, tæpper og lignende. Far havde nok i sin regnskabsbog, han var jo „mand i huset“; han skulle også helst have det sidste ord, men det betød ikke så meget. Mor fik det alligevel altid, som hun nu ville have det.

Medens mor stuede alle ting i de små rum i kahyt og lukaf, blev sejlene sat. Snart blev der kastet los, og vi så nu 6–7 eller flere pæreskuder stævne sundet ud, – kapsejladserne til København var begyndt.

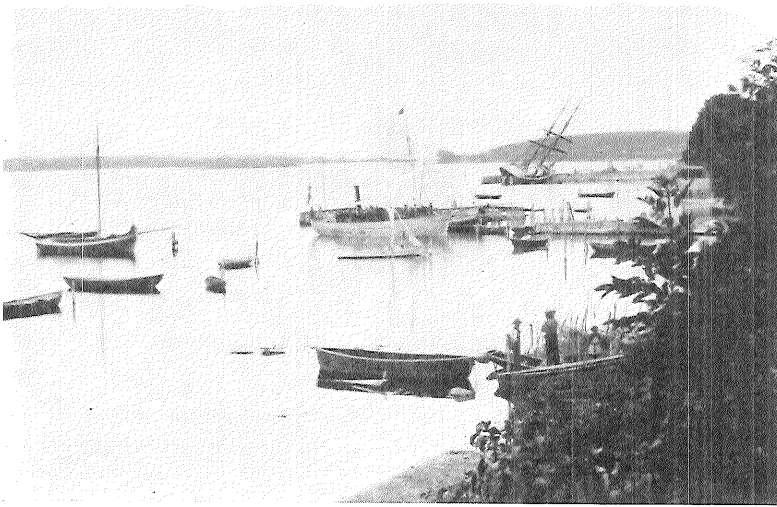
Selve sejladserne, ja, hvad var der at sige om den. Den ene rejse var vel som den anden? Nej, det var netop det, den ikke var; det gamle ord om, at begge sider var betalt, blev udnyttet fuldt ud. Gud nåde os drenge, hvis vi, når vi fik lov under bidevindssejladserne at holde ror-pinden, da gav den mindste smule væk, ja så faldt der „brænde“ ned. Men alle vi drenge var jo vant til at tumle en sejljolle næsten fra vi kunne gå, så ofte fik vi naturligvis også ros, og så var vi jo stolte. Når jeg siger os drenge, var der jo som regel kun een, undertiden dog to, med, – ja på min første rejse, jeg var dengang 7 år, var vi ikke mindre end fire drenge med. De to var 10 og 12 år, den ældste 14, og han tog straks kommandoen; når han stillede sig op foran os, med tilrøget

kridtpibe og hænderne dybt begravet i bukselommerne, og uddelte sine ordrer, var vi dybt imponeret, om ikke altid lige tilfreds med det arbejde, han tildelte os. Middagsmaden (grydebøf og rødgrød, som mor jo havde lavet derhjemme) påtog han sig selv at ordne, men opvasken blev overladt til os; han var jo styrmand og boede agter. Der blev lagt mange skumle planer, når vi andre tre gutter samledes i lukafet.

„Styrmanden“ havde jo været på den før, og kunne fortælle os alt muligt om det vi passerede. Jeg husker, at da vi stod Bøgestrømmen ud og passerede den derværende klokketønde, kunne jeg ikke forstå, hvordan den klokke kunne ringe af sig selv. „Det kan den heller ikke,“ sagde han, „der sidder en skomager inden i, han ringer med klokken, når der kommer skibe forbi, og hvis vi har nogle sko, der skal forsåles, så kan vi bare levere dem ind, når vi sejler forbi, så får vi dem tilbage, når vi passerer på hjemvejen.“ Jeg var selvfølgelig imponeret og troede fuldt og fast på det.

Køge Bugt, ja det var det næste nap; den kunne undertiden være skrap, men når den var vel passeret, stod vi omsider Sundet ind gennem Lynetten, og nu var vi midt i myldret på Københavns Red. Dengang var sejl- og robåde det mest dominerende i antal, men som man ofte ser det på de gamle marinemalerier, var der naturligvis også mange store skibe, galeaser, skonnerter, barker og fuldskibe. Dampskibene havde endnu ikke fået overtaget, og de fleste af dem var tilrigget således, at de i nødstilfælde kunne drives frem med sejl. Ind imellem skibene pilede små og store slæbebåde prajende rundt for at få en tjans med at slæbe en eller anden sejler i havn.

I vindstille måtte vi tage årerne frem for at hjælpe lidt på farten. Det var et hårdt job at ro sådan en fuldtlastet pæreskude, men frem skulle vi jo. Hvis vinden var god, sejlede vi gennem „Bommen“ (det var forbudt at krydse igennem); her blev vi prajet af vagten, idet han skulle vide, hvor vi kom fra, og hvad vi havde i lasten. Samtidig stak vi en stage ud med et net på; heri lå vort målebrev, 1 eller 2 kr. og nogle æbler eller pærer. Et smil, og tak skipper! og så var den indklarering klaret. Så gik det videre ind gennem havnen til Christians-



Thurørsund og Pilekrogen ved Troense, set fra Nederste Hulvej omkr. 1900. I forgrunden til venstre ligger en jagt, der tilhører den i artiklen nævnte sandgraver Grejs. I midten S/S „Prøven“ (Sydfyenske Dampskibsselskab) og i baggrunden skonnertbrig „Union“ under kølhaling ved skibsbygmester Jacobsens plads. – Foto i Søfartsmuseet ved Svendborgsund, Troense.

*View of the "Pilekrog", Troense, Island of Tåsinge, ab. 1900.  
To the left one of the fruit-"jachts".*

havns-broen, her blev masten, der stod i en mastekiste, lagt ned, og så sejlede vi under broerne, forbi alle hyttefadene og fiskeboderne ved Gammel Strand til vor sædvanlige plads midt imellem disse og Stormbroen. Her lå vi så, side om side med stævnen ind mod kajen. Masten blev rejst igen, storbommen hejst et stykke op, og et gammelt sejl spændt henover denne som et telt, landgangen blev sat i land, og vi var klar til at tage imod prangerne.

Der var tre slags prangere, hestprangerne, de der havde hest og vogn, trækprangerne, de der havde en trækvogn, og endelig, ikke at forglemme, de der absolut intet havde, især ikke når de havde siddet inde en 8–14 dage. Sidstnævnte gik ofte hestprangerne til hånd, bl. a. hjalp de til, når frugten skulle vejes.

På deres fladvogne havde prangerne nogle store spånkurve, der hver kunne tage ca. 70 pund frugt. Kurvene blev langet ned i lasten og fyldt med frugt ved hjælp af en træskovl. Når kurven var fuld, skulle den vejes, dertil brugte man en 100 punds bismervægt. Een mand kunne naturligvis ikke holde sådan en vægt, den blev derfor hængt op i en lang stang, og i hver ende af denne tog så medhjælperne fat og løftede den op på skuldrene med vægt og kurv. Når vejningen foregik, skulle man passe på, for prangerne ville jo gerne give vægten et lille skub nedad for på den måde at redde sig et par pund extra. For de fleste sorter svingede priserne mellem 4 og 8 øre pr. pund, gravenstenæbler kostede dog 3-4 øre mere.

Når handelen var overstået, skulle der være lidkøb, hvad der foregik på en nærliggende mindre restauration; dér var medhjælperne med, det var jo nok mest derfor, de var kommet. Efter at også trækprangerne havde fået deres vogne fyldt, kom nogle af disse „fladsokker“, som vi kaldte dem på grund af deres flade træsko, frem med deres kurve, Valde, Glade Frederik, Orangutangenen og hvad de nu allesammen hed. De købte for en daler, hvis de da ikke som nævnt kom lige fra spjældet, hvor nogle af dem opholdt sig en gang imellem; så fik de både kurv og frugt på kredit, og far hævdede, at han altid havde fået, hvad han havde tilgode, om de så skulle stjæle det, sagde han.

En af dem, så vidt jeg husker, var det ham der blev kaldt „Valde“, fattede far særlig tillid til og hjalp ham til køb af en trækvogn; det viste sig, at han forstod at handle. Snart blev han hestepranger, og senere begyndte han, som en af de første herhjemme, at importere æbler fra USA. Æblerne ankom i store tønder og havde en smuk rød farve, men ingen særlig god smag; solgt blev de dog, og „Valde“ fik en stor forretning med kontor i nærheden af Assistenshuset. Det blev det første sted far søgte hen, når han kom ind med en ladning frugt, og „Valde“ gav ham mange værdifulde oplysninger om priser og efterspørgsel.

Dengang var der jo ikke de meddelelsesmidler, som findes i dag, og det var med spændt forventning, skipperne modtog prangernes tilbud. Undertiden var bådene ventet med længsel af prangerne. Et år f. eks.



var der stor mangel på vinterfrugt, og Søren og far havde kun nok til at laste een båd. En tidlig forårsaften ankrede vi op ved Langelinies lystbådehavn, og fra land blev vi prajet af to prangere. Jeg roede far og Søren i land, og alle fire forsvandt i det tiltagende mørke. Vinden friskede op, og båden sprang noget i søen, så jeg måtte stikke så meget ud på ankerrossen som muligt. Det varede en rum tid, inden de alle kom tilbage; men endelig var de der, og far og Søren fik travlt med at komme ombord. Prangerne blev sendt efter slæbebåd, og for to kroner blev vi slæbt i sikkerhed ved Knippelsbro. Hverken last eller båd var iøvrigt forsikret, og i dette tilfælde var lasten allerede solgt til de to prangere, der havde anmodet lodserne i Nyord og Dragør om at melde til dem, når vi passerede.

Om aftenen samlede skipperne sig ofte på en af kvarterets små restaurationer, hvor de drak kaffe og fastsatte næste dags priser. I almindelighed blev der ikke drukket spiritus, men en af skipperne havde dog svært ved at lade flasken stå. Engang, da vi på første rejse var inde med sommerpærer, var han beruset i flere dage og ville intet sælge af lasten. Det endte med, at alle hans pærer begyndte at rådne, og han måtte tilsidst, efter ordre fra politiet, sejle ud af havnen og smide hele lasten overbord. Det kunne iøvrigt være et problem at få frugten til at holde sig; lugerne var så vidt muligt åbne på hele rejsen, og særlig den anden rejse med gråpærer skulle der passes på. Begyndte de først at rådne, kunne det hurtigt brede sig til store dele af lasten.

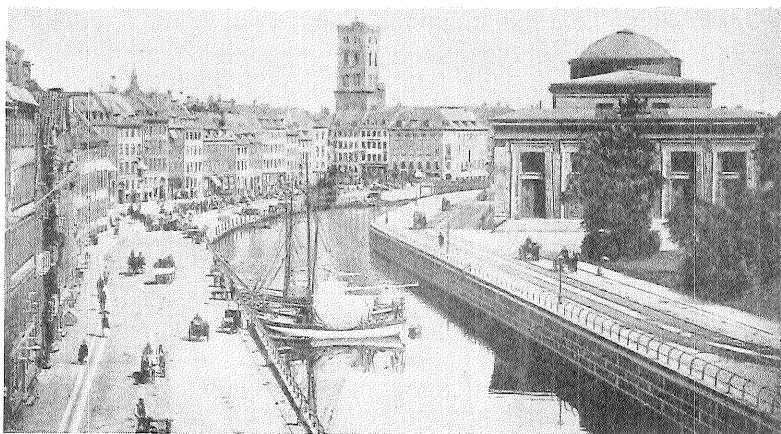
Det var jo naturligvis en oplevelse for os drenge at komme med en pæreskude til hovedstaden, så der var rift om pladserne. Drengen, der var med båden, havde lov til at sælge de pærer eller æbler, der havde fået en større eller mindre rådplet. Det var hans private fortjeneste, og der var som regel god afsætning; prisen var kun nogle få øre pundet. Vi var stolte, når vi, hvad der hændte, havde solgt for 1 krone. Så kunne vi komme i cirkus for 50 øre, og køre i hestesporvogn frem og tilbage. Noget af det mest spændende, vi kunne komme ud for, var på nært hold at se brandsprøjten rykke ud. Jeg husker en formiddag, da der var mange hesteprangere både hos os og ved fiskeboderne, at vi

pludselig hørte klokker kime. Alle studsede, kom de denne vej? Jo, nu drejede de denne vej, hestene sprang frem i galop, der skulle en god kusk til at køre dem; brandmænd med blankpudsede hjelme hang på vognen alle mulige steder, klokkerne ringede uafbrudt, alt levende sprang for livet. Prangerne, både hos os og dem ved hyttefadene, fik travlt med at komme op til deres heste, og det var ikke dem alle, der nåede at få fat i dem, inden de stak af; og sikken en ballade der blev bagefter, prangerne skældte og smældte og havde travlt med at samle sammen på det hele. Vi drenge styrtede på bare ben efter sprøjterne, indtil vi stønnende og pustende måtte give op. Ja, det var lidt af det gamle København, – for os ældre morsommere og mere hyggeligt end nu.

Som regel sejlede vi tre rejser i sæsonen, med en enkelt eller to ekstra både ind imellem, og desuden en rejse om foråret med vinterfrugt, gemt vinteren over i vinterhuset, hvor frugten lå i store bunker og ikke som nu i frugtkasser. På de to første rejser havde vi som nævnt rigget telt op på båden, men på den tredje rejse med efterårsfrugten, hvor vi lå i København en eller to måneder, købte vi brædder og lavede dermed et helt lille hus på båden.

Sidst på efteråret, når vi havde solgt al frugten, lastede vi skuden med amagerkål, hvidkål og rødkål, og desuden alle slags kolonialvarer, bl. a. brændevin, rom i ankre, store sukkertoppe, som vi skulle hugge i stykker med kniv og økse, kaffe, tobak (sort C til 1 kr. pundet), og ikke at forglemme kommenskringler til børnene. Hver kringler vejede vel godt 1 pund; de var trukket på en snor og kunne holde sig hele året. Når vi så kom hjem med denne last, vidste jo snart hele øen, at den eller den pæreskipper var kommet hjem, og så kom bønderne for at hente deres vinterforråd af kål og andre varer.

Det hændte undertiden, at pæreskipperne ikke kunne have al den opkøbte frugt i båden, og så måtte de leje en af sandgravernes både; af dem var der to-tre stykker. De bestilte ikke andet end at grave sand, fint gulvsand; hvert hus og hver gaard skulle have et eller to læs hvert år til køkken og bryggers, ja undertiden også til stuegulvene. En af disse sandgravere var Gregers. Han kunne godt lide en dram



Frederiksholms Kanal med Gammelstrand i 1890'erne. Ved bolværket i forgrunden ses flere pæreskuder, lagt med forstævnen mod kajen. Masten er rejst, og sejlet danner et telt over bommen. På kajen kommer frugthandlerne med trækvogn og hestevogn. – Prospektkort på Handels- og Søfartsmuseet.

*The Frederiksholms Kanal in Copenhagen in the 1890's, with fruit-“jachts”.*

eller to, og så fortalte han historier for os drenge, samtidigt med at vi lossede hans båd for sand. En af dem var om hans store og længste rejse med frugt til København. Far og Søren havde lejet ham, og han skulle følges med dem derover; han fik en trosse over fra fars båd, og den blev ikke smidt los, før han lå velforvaret ved Stormbroen i København. På hjemturen måtte han skøtte sig selv. Der gik 8 dage, og der gik 14 dage, efter at de andre var kommet hjem, uden at man så noget til „Grejs“, og man begyndte at blive ængstelig; men endelig kom han, og det rygtedes jo hurtigt, at Grejs var arriveret, og folk samlede sig ved Hulvejen. Grejs var helt stolt af den opsigt, han vakte, – det var jo aldrig før passeret, når han kom ind med en ladning sand. Da der var samlet tilpas mange tilhørere, begyndte Grejs at fortælle om rejsen. „Første dag kom jeg ikke længere end til Dragør. Næste dag kom jeg tidligt afsted og havde fint vejr til højden af Stevns; så blev det blikstille. Da jeg havde ligget og drevet lidt rundt, så det ud, som om der kom en frisk brise østfra. Jeg tog mig så en skrå, parat til at

tage imod hvad som helst. Men kan I tænke jer, hvad det var? Ikke vind, min far, men sild, hele havet var stoppende fuldt af sild, og på et øjeblik var hele skuden omringet. De stod så tæt i vandet, at jeg kunne gå oven på dem med træsko på, og så kan I tro, jeg fik travlt. Jeg spyttede i næverne og fik fat i en skovl; jeg kunne jo stå oven på sildene og skovle dem ned i lasten, og det varede jo ikke længe, før lasten var fuld, ja, jeg kan jo nok bruge en skovl. Lidt efter lidt spredte sildene sig, så jeg kunne slippe fri. Jeg satte alle sejl, og da der i mellemtiden var kommet pæn luft, var jeg snart inde i Rødvig. Her blev de vel nok forbavsede over, at jeg havde fanget alle de sild med de bare næver. Jeg ville jo gerne have lasten solgt, så jeg fik fat i en mand til at lade trommen gå i to dage i byen og omegnen, og det varede heller ikke længe, før der var udsolgt. Nu havde jeg jo råd til at tage en ordentlig opstrammer og derefter hvile et par dage, ja, og så har jeg jo også set „indenfor“, sådan af og til, jeg havde jo råd til det.“

Ja, det var jo noget af en skipperløgn, men der var andre end Grejs, der kunne fortælle sådanne historier. Jeg husker, at der hos reb-slager Nielsen i Troense gik en mand, som egentlig skulle have været „på sognet“. Nu tog Nielsen ham og måtte så sørge for ham i alle retninger. Hos Nielsen arbejdede han særligt med at ordne tovværk til skibene; han blev kaldt „Rokkedrejeren“, men iøvrigt husker jeg kun hans fornavn, som var Jeppe. Han fortalte gerne historier, og det ville børn og unge hellere end gerne høre, og da hans største glæde var skråtobak og brændevin, splejsede børnene gerne sammen til en pægl brændevin til 12 øre. Når den var drukket, begyndte han at fortælle om den gang han sejlede, og den beretning, jeg bedst husker, er historien om „Guldskipet“.

Det var ikke noget almindeligt skib. For det første var det beklædt med guld over hele skroget, og dernæst var det kolossalt stort. Et begreb om dets størrelse får man, når man hører, at hvis en ung mand skulle entre helt til tops, ville han være gammel, inden han nåede ned igen; men hvis han kom helt op til fløjknappen, så kunne han også rage ind i månen med et kisteskaft. Selvfølgelig måtte man have for-

tæring undervejs; derfor var der i hvert blokhus indrettet en beværtning, og det kunne jo nok bevirke, at turen tog lang tid. I mærsæt på fokkemasten var der iøvrigt indrettet en indhegnet græsmark, hvor der gik en flok køer; der var jo mange mennesker ombord, og man ville gerne have frisk kød. En dag blev køerne bissegale og løb rundt deroppe, og det gik hverken værre eller bedre, end at en af dem sprang over indhegningen og faldt igennem kabystaget og lige ned i suppegryden. Nu var gode råd dyre; koen var forsvundet fra suppens overflade, men op skulle den jo. Kokken og et par af hans medhjælpere fik omsider sat en pram ud, og så trak de våd et par timer, inden de fik fat i den.

Engang var skibet på rejse fra Amerika til England, og midt ude i Atlanten fik de en så hård storm, at de ikke turde dreje til, men var nødt til at lænse videre mod den engelske kyst. På den tid var England og Frankrig landfaste, men på vestkysten fandtes en flodmunding, som kursen blev sat efter. Man ramte godt nok floden, men farten var så stor, at skibet gik lige igennem og ud i Nordsøen, og derved dannedes Kanalen mellem England og Frankrig.

Omkring 1909 solgte far sin båd til Søren, der endnu et par år sejlede med frugt. Man var nu begyndt at laste bådene med frugten i kasser, men det viste sig efterhånden, at det bedre kunne betale sig at sende den med banen. Søren gik i land og fortsatte endnu nogle år med at handle med frugt. Far tilbragte sine sidste år med en rolig tilværelse i hjemmet i Troense, om sommeren afbrudt af den daglige tur til sladrebanken ved Dampskibsbroen.

Tiden var løbet fra pæreskuderne. En overgang havde jeg tænkt på at fortsætte faders sejlads, men jeg indså, at dette var umuligt, og efter en halv snes år som styrmand med forskellige skibe overtog jeg i 1911 den af min svigerfader, skibsbygmester Anders Jensen Øxenbjerg, byggede 140 tons sletskonnert „Britta“. Den store sejskibstid var ved at ebbe ud; man begyndte at installere motorer, og snart var de rene sejskibe en saga blot.

## CARRYING FRUIT FROM TÅSINGE TO COPENHAGEN

### *Summary*

Quite a lot has been written about the ships which carried fruit from Southern to Northern Europe in the nineteenth century. In this article an old sea captain tells about the less famous transport in Danish waters of fruit from the little seafaring island of Tåsinge, near Svendborg, to Copenhagen.

Small jacht-rigged vessels from the little town of Troense were used for the run. Before the fruit season they were careened and carefully painted. Then the townspeople would bring the fruit they had grown for sale in hand-carts and wheelbarrows, and farmers would drive in from the country with sacks of fruit in their horse-and-carts. They were all entertained by the skippers of the fruit ships, who also paid them. The fruit was loaded into the holds as it was, without any special form of packing.

As soon as the ships were loaded they put to sea. Sometimes some of the local boys were allowed to come too, and that was a great treat. They sailed south of Zealand, and sometimes the ships raced each other.

In Copenhagen the many vessels lay in Frederiksholms Canal, just by Gammel Strand. No sooner had they tied up when a number of traders appeared and bought fruit for resale later. Some of them came in style with horse-and-cart or hand-cart, others borrowed baskets and sold the fruit in small quantities.

Usually three such trips were made a season. On the last trip cabbages and groceries were taken back from Copenhagen for sale on Tåsinge.

About 1910 this transport of fruit by sea stopped, as it was cheaper and better to send it by railway.