

SVENDBORGSUNDS SIDSTE BRAMSEJLSKONNERT

Hvad gamle logbøger og skibsregnskaber fortæller

Af

F. HOLM-PETERSEN

Skaberen og lederen af „Søfartssamlingerne ved Svendborgsund“ i Troense, F. Holm-Petersen, er velkendt for sit omfattende forfatterskab vedrørende dansk sejlskibs søfart især i de sidste hundrede år. Her skildrer han 3-mastet skonnert „Vera“s liv og skæbne. Den var bygget 1901 og var hjemmehørende på Thurø. Sådan set er det en ganske typisk og almindelig historie, men „Vera“ var den sidste bramsejlskonnert i søfartscentret ved Svendborgsund, og da den strandede i 1935, afsluttedes et glørværdigt kapitel i dansk og sydfynsk sejlskibsfarts historie.

DERSOM man har været så heldig at opleve den situation at anduve indsejlingen til Svendborg fra øst, ser man Svendborgsund, der som et fløjlsbånd – ja, ved sommertid næsten Middelhavs-blåt i farverne – slynger sig mellem de grønne øer.

Om bagbord har den sejlende beskuer Tåsinge med den gamle sømandsby Troense's velholdte bindingsværkshuse tittende frem mellem grønne træer og buske, og den skovklædte kyst, der snor sig rundt den gamle sejlskibsankerplads Pilekrogen, hvor for ca. 100 år siden skonnerter, små brigger og barkskibe lettede for at gå på langfart, som for adskillige skibes vedkommende betød Sydøstasien, Kina-kysten og det fjerne sibiriske Rusland.

Vendes blikket til den anden side, om styrbord, har man Thurø med dens velplejede frugthaver og små, pyntelige huse lige ned til stranden. Den lille ø Kidholm ligger som et skærmbælt om vinteren

for den krasse østenvind ind mod den vældige Thurøbund, som næsten skiller Thurø i to dele, og hvor der for 40–50 år siden ved vintertid, når skibene var vendt hjem fra England med årets sidste kullaster og isen bandt Østersø-havnene for sejlads, lå fyldt med slanke klipperskonnerter, de fleste hjemmehørende på den engang så driftige søfartsø.

Skarøksernes og kalfatrejernerens karakteristiske melodi, der har lydt fra de 21 træskibsværfter, som i tidens løb søsatte så mange smukke sejlskibe langs sundets bredder, er forlængst forstummet, når man da lige undtager det gamle, hæderkronede Ring-Andersen Træskibsværft inde i Svendborg, som endnu i ny og næ bygger en fiskekutter, thi ellers er træskibsbygningen ved at gå over i historien.

Med de mange træskibsværfter og sejlskibsrederier's ophør forsvandt efterhånden de sidste af de mange sejlskibe, hvis sirligt, fint udskårne navnebrædder på de kønne agterspejle bar hjemstedernes navnetræk, Svendborg, Thurø og Troense, som i sejlskibstidens gyldne år var almindelige kendte navne overalt i havnene på den vestlige halvkugle.

I begyndelsen af 1930'erne husker jeg, at der i Svendborg, ude mellem de ældgamle fortøjningspæle i nordre havn, om vinteren lå en række sejlskibe oplagte. Særligt erindrer jeg en mørk vintermorgen nede ved fiskerbroen ud for toldkammeret. En østlig storm var i anmarch, sneen hvirvlede ned, råt og rigtig ubehageligt var det, men på broen gik de gamle søfolk og fiskere og snakkede og røg tobak med kraverne godt op om ørerne. Den durrende og syngende lyd af vindens tag og sus i rig og stag på de oplagte sejlskibe kunne tydeligt fornemmes. Det der imidlertid bed sig fast i min hukommelse var nogle bemærkninger, som kom fra to af de tilstedeværende søfolk, nemlig at nu var den lille tremastede skonnert *Fortuna* solgt for kun 5–6000 kr. til Sverige, og den kønne tremastede bramsejlskonnert *Ellen* var gået samme vej for den latterlige pris på 16,000 kr., der var simpelthen panik i foretagendet, mente de to gamle, og skammeligt var det jo.

Begge disse skonnerter lå mellem pælene nær den gamle, tjærede,

portmalede Grønlands-brig *Hvalfisken*, dengang øvelsesskib for sømandshøjskolen. Men der lå andre: de større klipperskonnerter (slet-rigget) *Johanne* og den noget større 4-mastede skonnert *Nordborg*, 3-mastet skonnert *Emanuel*, den gamle tremastede skonnertbrig *Hildur* af Timmernabben (førhen af Marstal), 3-mastet topsejlskonnert *Svanhild* af Skillinge (disse to svenske sejlere lå der kun fordi de havde losset deres sidste trælast kort før jul og derfor oplagdes i Svendborg for vinteren). Det største af de oplagte skibe var dog den 4-mastede stålskonnert *Caroline* af Marstal på ca. 800 tons d. w., som grundet på tidernes ugunst henlå som kornpakhus.

En halv snes mindre jagtbyggede tre- og to-mastede for-and-agterkonnerter fuldendte billedet af oplagte sejlskibe i Svendborg havn. (Heri medregnet de skibe, der lå ved Ring-Andersens værft).

Tidligt på foråret kom der så en dag endnu en tremastet skonnert, under bugsering fra Troense, en sejler, som jeg ikke tidligere havde set under mit arbejde som volontør i et skibsmæglerfirma, der ellers nok førte mig rundt i havnen mange gange daglig. Det var en køn bramsejlskonnert, og det jeg hæftede mig særlig ved var dens lysegule malede ræer, som just ikke var det almindelige for de sydfyenske skibes vedkommende. På skibets karakteristiske elipseformede hæks navnebrædder, omkranset af udskårne dannebrogslag, læste jeg *Vera* af Thurø.

I modsætning til de andre oplagte sejlskibe kom *Vera* ikke til at ligge stille ret længe. En morgen var der kommet søfolk ombord i skuden, og de var nu i fuld gang med at slå skonnertens mange sejl under. Den følgende dag varpedes den over til Holmen og indtog sandballast. Alle gode tegn på sejlads igen. Når jeg nævner gode tegn, skyldes det naturligvis 30'ernes begyndelse, hvor tilstandene var så katastrofale for skibsfarten, og i særlig grad for de endnu tilbageværende sejlskibe. Fragtmarkedet var elendigt, og uden penge i rederekassen til indbygning af hjælpemotor var disse skibe så godt som dømt til at forlade dansk flag.

Men her var underet altså sket. Endnu skulle en sydfyensk tremastet skonnert strække sine sejl og forlade oplægningens mareridt.

Kort tid efter var de resterende „rene“ sydfyenske sejlskibe afhændet udlands eller havde ved store økonomiske anstrengelser fået motor indbygget. Med een gang blev *Vera* den eneste bramsejlskonnert, der var tilbage ved Svendborgsund, derfor skal den have sin minderune her.

På mit arbejdsbord ligger foran mig bl.a. fire af *Vera's* gamle logbøger (skibsjournaler), som jeg ved et tilfælde for mange år siden reddede fra vaskekedlen. Bøgernes saltvandsplettede og forskelligartede udseende vidner om, at de har været langt omkring, og at det just ikke har været „damesejlads“ hele tiden. Når man slår op i dem, får man dette bekræftet, ja med lidt fantasi til hjælp kan man næsten fornemme vindens susen i en frisk passat! Bøgernes autorisationssteder fortæller også lidt om årene derude, en er leveret af den danske konsul i Barcelona, en anden er købt i Reykjavik, og en tredje er autoriseret af den danske konsul i Jacksonville, Florida.

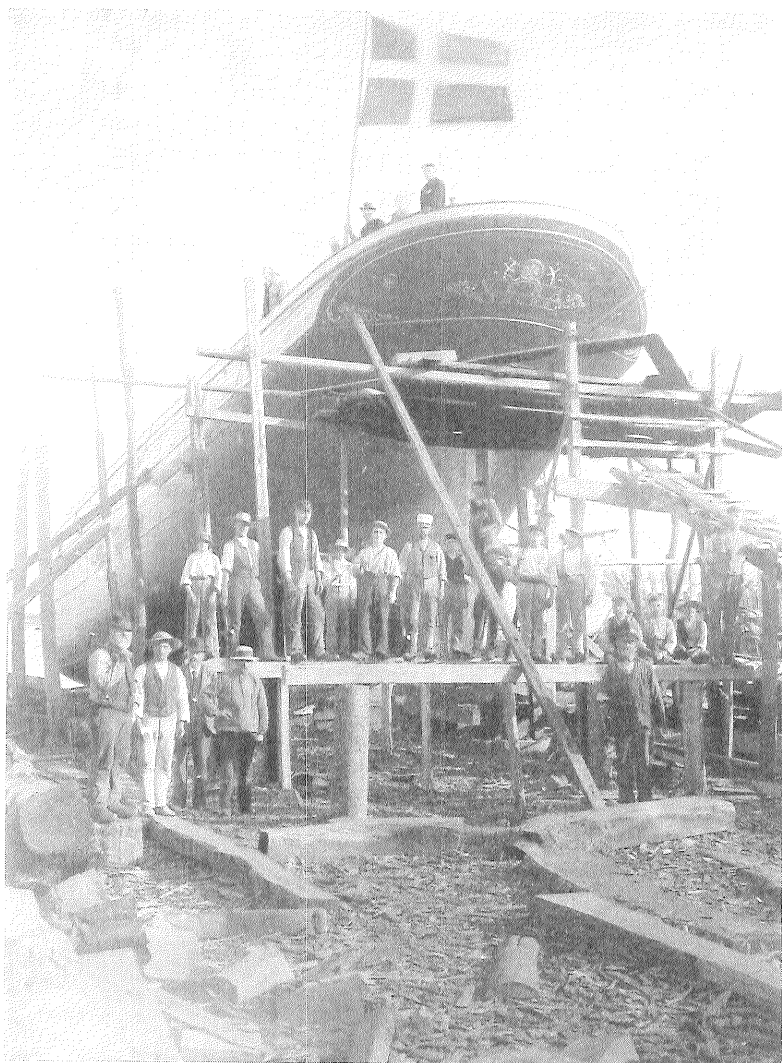
Men inden vi fordyber os i de gamle skibsjournaler, skal vi se lidt på selve skibet og dets rejser over havene, som følger en ret så devierende kurs.

Vera byggedes på Thurø af den i sejlskibstiden kendte og værdsatte skibsbygmester og skibsreder Jens Phillip Jørgensen og blev søsat fra hans værft ved Saugskær i Thurøbund vinteren 1900, så at den kunne være klar til foråret 1901.

Som de fleste af de hjemmehørende skonnerter med en bruttotonnage på 150/200 tons og derover blev *Vera* rigget som tremastet bramsejlskonnert. Ved registreringen kom den til at måle 224 bruttotons, dimensionerne var 109,5 fod lang, 25,8 fod bred og 11,5 fod dyb, bygget af eg.

Financieringen til bygningen af *Vera* foregik efter datidens sædvanlige skabelon, dvs., at bygmesteren og føreren tog de større parter, underleverandører, såsom sejlmager, rebslager, smed, blokkedrejer, slagter og skibshandler samt eventuelle andre, ældre skibsførere, tegnede sig for resten, og så havde man rederiet *Tremastet Skonnert Vera*.

I lighed med en mængde andre skonnerter, der byggedes hos



3-mastet bramsejlskonneret „Vera“ på byggebeddingen på J. Ph. Jørgensens værft i Thurø før søsætningen 1900. Bygmesteren står som nr. 3 fra venstre forned. Det pyntelige navnebræt er afdækket, dannebrog vajer, og tømmerfolkene glæder sig til „løbegildet“. – Foto i Søfartssamlingernes arkiv, Troense.

Three masted schooner "Vera" before launching from the famous shipyard of J. Ph. Jørgensen on the island of Thurø, 1900.

J. Phillip Jørgensen, var denne selv korresponderende eller bestyrende reder.

Vera byggedes til kaptajn L. C. Jensen, Thurø, og besætningen bestod af ialt 7 mand (incl. føreren), mønstret til uindskrænket fart!

Den første halve snes år sejlede skonnerten i den vanlige nord-europæiske fart, med afstikkere til Hvidehavet og enkelte rejser over Atlanterhavet til New Foundland og retur til England samt en Middelhavsrejse i ny og næ, når noget lønnende tilbød sig. Et enkelt års positioner illustrerer bedst sejladsen, lad os derfor for eksempel se hvor *Vera* sejlede et af de første år, 1903: 11/1 Assens, 2/2 Svendborg, 20/2 Frederiksstad, 31/3 Aberdeen, 21/4 Bridgeness, 14/5 Bogenese, 9/7 Archangel, 3/11 Ålborg, 24/11 Langesund, 17/12 Warkworth/Tyne.

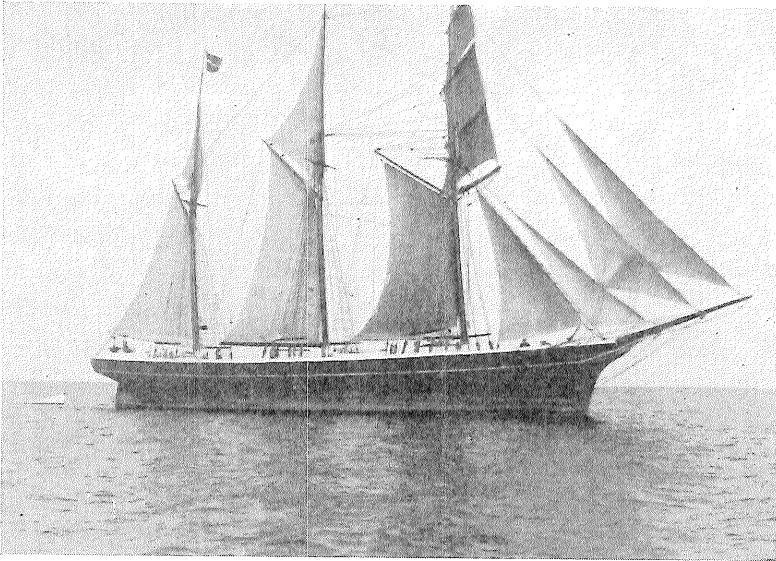
Som før omtalt var skibsbygmester J. Ph. Jørgensen, der oprindelig selv havde været navigatør, men på grund af sygdom havde måttet gå i land i en ung alder, reder for adskillige sejlskibe.

En trykt årsopgørelse til parthaverne: „Sammenligning over forskellige skibe i Rederiet for Aaret 1911“, som er bevaret i *Sofartssamlingerne* i Troense, giver en meget interessant redegørelse over de økonomiske forhold, og om sejladsen for de 11 skonnerter, som dette år disponeredes af J. Ph. Jørgensen:

Det drejede sig om de tremastede bramsejlskonnerter *Vera*, 200 rgt, *Activ*, 195 rgt, *Cornwall*, 184 rgt, *Martin Nisson*, 188 rgt, *Ludvig*, 152 rgt, *Primula*, 154 rgt, *Ebenezer*, 154 rgt, *Iris*, 150 rgt, *Haabet*, 135 rgt, 2-mastet bramsejlskonnert *Elise* (kaldet „Smukke Elise“), 128 rgt, og de tre 3-mastede bramsejlskonnerter *Valdemar*, 133 rgt, *Brødrene*, 136 rgt, og *G. R. Berg* på 144 registertons, der med undtagelse af sidstnævnte alle sejlede pænt.

Den største opsejling havde *Martin Nisson* med 22.996 kr. i indsejlet fragt med 12 måneders sejlads og med en „virkelig fortjeneste“ på 9.016 kr. der gav en udlodning til parthaverne på 7.600 kr.

Vera viste årets næstbedste resultat, idet den havde opsejlet ialt 20.248 kr. og uddelt 4.800 kr. til parthaverne. „Sammenligningen“ fortæller videre om *Vera*:



3-m. skonnert „Vera“ af Thurø med de fleste sejl sat, løbende for vinden. Hun fik aldrig indlagt motor og forblev i dansk eje indtil forliset 1935 som den sidste bramsejlskonnert ved Svendborg toldsted. – Foto fra 1934 i Søfarts-samlingerne, Troense.

Three masted topgallant schooner "Vera" under full canvas in 1934, going without auxiliary motor. She was wrecked in 1935.

„Alder 10½ år, i fart 12 måneder, anskaffelse af tovværk 173 kr., sejl 287 kr., uddeling til parthaverne 4.800 kr. I kassebeholdning ved årets begyndelse 772 kr., kassebeholdning ved årets slutning 1096 kr., virkelig fortjeneste 5584 kr. Opsejlet per måned 1687 kr., udbytte per måned 465 kr. Opsejlet den tid skibet har været i fart 20.248 kr. Laster inde 7, ballaster inde 2.

Pladser besejlet: Sandefjord, Grangemouth, Dysart, Sandefjord, Christianiafjord, Kinsale, Ardrossan, St. Johns NF, Liverpool, Svendborg, Råfsö, Charlestown. –“

Uden større havarier og uheld sejlede *Vera* støt de følgende år. Det var jo i tiden op til den første verdenskrig, hvor fragtmarkedet for de danske skonnerter viste en vis stabilitet, og hvor tiderne gennemgående

var ret gode, hvilket ikke mindst viste sig derved, at der byggedes sejl-skibe i snesetal rundt på værfterne langs de sydfyenske øer og på Ærø.

Da krigen udbrød i august 1914, og under indtryk af det sørgelige tab, der forvoldtes den sydfyenske sejskibsflåde allerede i krigens første uger, hvor den i Bregninge skov ved Troense byggede tremastede skonnert *Gæa* løb ind i et ukendt minefelt i Nordsøen den 27. august og minesprængtes, hvorved tre mand af besætningen mistede livet, besluttede mange sejskibsredere at tage deres skibe hjem-over tidligt dette efterår, eller fragte dem i mere indenskærs Østersø-fart, hvor tilstandene endnu var temmelig fredelige.

Det traf sig så heldigt for *Vera's* vedkommende, at hun netop var på vej hjemover i august, kommende fra Fowey med chinaclay bestemt til Kotka. På rejsen blev København anløbet, og da krigen jo var udbrudt, nægtede besætningen med god ret at fortsætte med skibet. Først hen i oktober kunne *Vera* med ny besætning fortsætte sin afbrudte rejse. Fører var nu kaptajn M. Emil Jensen, Thurø.

Efter at have losset sin engelske last i Kotka, skiftede *Vera* hen til Räfsö, hvor der indtoges trælast til Nakskov i november. Rejsen til Nakskov, der måtte gå norden om Sjælland som følge af minefelter, tog 25 dage og blev ret stormfuld. Medens skibet befandt sig i Østersøen natten mellem 12. og 13. december i hivende, stormende kuling, indtraf den sørgelige hændelse, at en ungmand Alf. Kroll blev slået overbord af skonnertbommen og druknede. I det hårde vejr var ethvert redningsforsøg umuligt. 21. december kom man ind til Nakskov med flaget på halvt.

Vi skal nu kigge lidt i *Vera's* skibsjournaler: „Kom hjem til Thurø, 8. Januar 1915 under Bugsering fra Nakskov, hvor Skibet havde ligget under Losning af Træ fra Räfsö i Tiden 21/12-1914 til 7/1 1915“, skriver kaptajn Jensen ved ankomsten til hjemstedet.

I Thurøbund lå *Vera* herefter oplagt til i begyndelsen af maj 1915, og så fortæller journalen igen: „Fredag 28 Maj 1915, Kl. 7 Morgen fik Damper og slæbte ud på Lunke og ankrede. – Lørdag 29. Maj 1915 lettede Kl. 7, satte Sejl og styrede behørig Kurs nord-efter. Rejse Thurø til Dysart, om Gud vil“.

Ingen ombord havde sikkert dengang tænkt sig, at der skulle hengå næsten fem lange år, før *Vera* atter genså de danske kyster!

Efter 13 dages rejse ankredes udfor Dysart på Leithfjorden, den gamle udskibningsplads for kul i sejskibstiden, som forlængst er nedlagt. På grund af krigsforholdene blev det et længere ophold, idet der hengik 30 dage, før *Vera* atter kunne strække sejl og med sin kullast sætte kurs nord over mod saga-øen. Journalen nævner at man havde meget stille og flovt vejr, og Seydisfjord nåedes først efter 19 dages rejse. Herfra gik *Vera* i ballast den lange vej til Miramichi i St. Lawrencegulven i Canada, en tur, der tog 51 døgn.

I Miramichi indtoges trælast bestemt til Cork. Det blev en hård og stormfuld efterårsrejse, hvor Nordatlanten rigtig tumlede sig med den forholdsvis lille Thuriner-skonnert.

Storm fulgte på storm, og efter 19 døgn's urolig rejse mødte man 12. november 1915 orkanagtige vestlige storme, der varede i adskillige døgn. Herunder måtte *Vera* underdreje, og da den arbejdede hårdt i den svære sø, blev det forsøgt at bryde denne ved at rulle en lang græstrosse ud, og af planker lavedes yderligere en slags bølgedæmper, men det hjalp kun lidt, for en svær sø kom over skibet og forskød dækslasten og kabysen ned i læsiden, samtidig med at den rev en del af dækslasten over bord. Efter 28 dages rejse nåede *Vera* dog omsider Cork. Derfra gik rejsen til Fowey, hvor der lastedes chinaclay til Genua. Turen ned til Gibraltar, hvor man som følge af krigen skulle anløbe for inspektion, tog 20 dage, og med en forsinkelse på 3 dage kunne *Vera* fortsætte rejsen.

Efter ca. 40 dages rejse fra England mødte man atter svære storme af NNV. Herom fortæller journalen: „Fredag 18. Februar 1916 Kl. 9 Aften fik en meget svær Sø over, som løsrev forreste styrbords Vandfad, slog Jolleklamperne i Stykker, bøjede Surringerne, ligesom Jollen fik slaæet et Bord ind, knækkede Surringer, og Skibet begiver sig i alle Sammenføjninger, det slingrer haardt i den vældige Sø. – Kl. 4 Morgen pejledes Capraio fyr i SØ til Syd, giss. Afstand 10 Miles. Da det paa Grund af den voldsomme Sø og svære Storm ikke kunne lade sig gøre at sejle Skibet klar af Land, afholdtes Skibsraad, og det blev

enstemmig vedtaget at forsøge at komme ind i Læ af Asinaro Island. Kl. 6 holdt af ind, rundede Capraio Point, pejlet samme Kl. 8 i Sydvest, 1 miles Afstand, og fortsatte rundt Øen og ankrede Kl. 11.30 for begge Ankere og 30 Favne Kæde for hvert, gav senere 60 Favne for begge Ankere. Lørdag 19. Februar 1916 til Ankers på Reale Roadstead, Morgen, Vinden NV til Vest, Orkan og Storm, haard, letskyet, gav mere Kæde, 90 Favne for Styrbords Anker og 75 Favne for Bagbords Anker“ og så den sædvanlige lakoniske tilføjelse: „Forrettet Skibsarbejde, udbedret paa Rigning, etc, etc.“ Søndag 20. februar 1916 morgen: „Vinden NV, haard Storm, letskyet, helligholdt Dagen, læns ved Pumpen.“

Næste dag, da vejret havde bedaget sig, lettede *Vera* igen, og den 26. februar ankom hun til Genua. Herfra sejledes til Ibiza, hvor der lastedes salt til Nordfjord på Island, – en 57 dages rejse. –

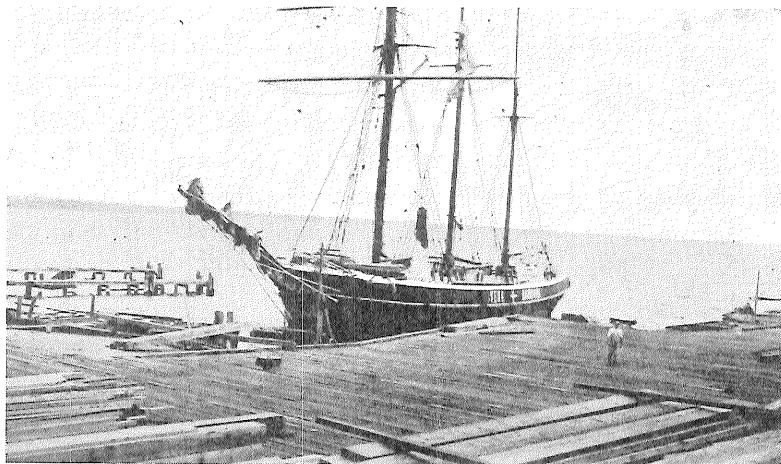
Det store spørgsmål ombord var nu hvor næste tur gik hen. Fragterne fra Canada var steget, og krigsfaren i Atlanterhavsfarten var endnu intet at regne i modsætning til sejladsen på Nordsøen. Så rederiet valgte atter at sende *Vera* vestover i ballast, destinationshavnen blev igen Miramichi, hvortil skibet havde 52 dages rejse.

Vi er nu nået frem til september 1916. Canada-trælasten lossedes i Liverpool, hvortil *Vera* brugte 25 dages overfart med ankomst til England 17. oktober 1916. Hele besætningen måtte i land for at blive fotograferet til brug for identitetskort efter de allieredes bestemmelser (hvilket er indføjet i skibets journal).

Fra Liverpool gik rejsen til Tonnay-Charente i Biscayabugten, en rejse der tog 23 dage. Efter at have udlosset sin ladning her skiftede *Vera* ned til Rochefort, hvor den blev sat på „banke“, fik bunden rengjort og derefter blev malet med to gange patent. En ny lang rejse forestod, så det var vigtigt, at skibets bund var så ren som det var muligt at få den, ligesom det var nødvendigt at hele skroget og rigningen blev overhalet, før man med god samvittighed kunne stikke til søs.

Ordren lød på at gå i ballast til Fernandina i Florida.

På denne rejse måtte kaptajn Jensen gå syg til køjs, og „Styrman-



3-mastet skonnert „Vera“ ligger ved lastepladsen i Jacksonville, U.S.A., i 1917. Under 1. verdenskrig gik hun i fart på U.S.A. og Cuba og var ikke i Danmark i fem lange år. – Foto i Søfartssamlingerne, Troense.

Three masted schooner "Vera" in Jacksonville, U.S.A., in 1917. During World War I she was away from Denmark for five long years.

den, Søren Frederiksen fra Svendborg, overtog Journalføringen“, som der står i logbogen. Heldigvis kom kaptajnen sig ret hurtigt igen. Rejsen forløb iøvrigt uden nævneværdige hændelser, vejret blev mildere og bedre, eftersom skibet nærmede sig det amerikanske fastland. På rejsens 30. dag mødte man en fransk bark på 16° nordlig bredde og 45° vestlig længde, som ønskede sig rapporteret, og med kippende flag derude på det store ocean fjernede skibene sig snart efter i horisonten styrende hver sin kurs.

Efter at have været 41 døgn i søen observeredes en morgen, at overmærseråen var brækket tæt ved rakken om bagbord. *Vera*, der nu nærmede sig sit bestemmelsessted, drejedes til, og råen blev lasket sammen så godt man kunne, inden der atter styredes fuldt.

Tre dage efter, 11. marts 1917, med 44 dages rejse fra Frankrig, fik man lods ud for Fernandina.

Ti dage senere, 21. marts 1917, var *Vera* tillastet med trælast, be-

stemt til England. Dagen efter tog kaptajn Jensen til Jacksonville for at tegne konnossementer, medens man ombord gjorde søklar. Ved besøg hos agenten erfarede han imidlertid, at en anden sydfyenssk sejler, den ca. 500 tons store bramsejlskonnert *Ella Eff* henlå i Jacksonville på 2. måned, som følge af et telegrafisk stopforbud fra sit rederi. Årsagen hertil var, at man ikke havde kunnet få skibet krigsforsikret. Agenten mente derfor også, at et lignende sejlforbud var undervejs til *Vera*, hvorfor det besluttedes at vente med at sejle. I stedet for afsendtes telegram til rederiet med forespørgsel om *Vera* måtte afsejle. Om dette spørgsmål fortæller journalen: „Afvantede Ordre, udførte de følgende Dage almindelig Skibsarbejde, malede, skrabede og eftersaa Rigningen. Malede Neutralitetsmærker og den hvide Liste udenbords.“ – En uge senere modtog kaptajn Jensen fra gesandten i Washington telegram om, at *Vera* skulle erholde ordre i nærmeste fremtid!

Der gik imidlertid lang tid, inden nogen besked forelå. Først den 24. april 1917 giver journalen nye oplysninger: „Da der endnu ikke er fremkommet Afsejlingsordre, fandt Kaptajnen det bedst, for at undgaa at faa Skibet ødelagt af Orm, at forandre Liggeplads, hvorfor Skibet Idag er slæbt opad St. Mary-Floden til Kings Ferry, hvor Vandet er frisk, og Skibet kan ligge sikkert. Kl. 1. Eftermiddag ankom til Kings Ferry, Slæbedamperen kvitterede og *Vera* blev bommet ud fra Flodbredden og fortøjedes sikkert ved Mr. Russells Wharf.“ – Da skibet nu er at betragte som oplagt, og skibsjournaler ikke kan købes, finder kaptajnen, for at spare på plads, det ikke nødvendigt at føre journalen videre, men kun at bemærke, at besætningen afmønstredes den 11. maj, „og har der i den mellemliggende Tid været udført forskelligt Skibsarbejde, saasom Skrabning, Maling, Lapsalving, oliet Master og Stænger samt strække Solsejl.“

Hele resten af året (1917) lå *Vera* så i Fernandina.

Om hvad der herefter skete fortæller journalen igen i januar 1918: „Efter Forhandlinger med Afskiberne af Ladningen er iflg. Overenskomst indgaaet, at efter at denne har købt indeværende Ladning tilbage, er der den 9. Januar 1918 oprettet nyt Certeparti, ifølge hvilket

Skibet skal gøre tre Rejser med Sveller efter nærmere bestemt Kode fra nævnte Afskiber Atlantic Gulf Line Company, samt om Krigen vedvarer, endnu en fjerde Rejse, alle til Cuba, eller om Krigen er ophørt, da efter Førerens Bestemmelser at indtage anden Ladning til England efter det gamle Certeparti.“

Den gamle ladning blev losset og en ny indtaget, der gjordes søklar og nyt mandskab påmønstredes, omend det var med besvær at skaffe besætning under de herskende tilstande. 10. februar 1918 gik rejsen så til Cardenas og tilbage til Jacksonville. Det var uvante farvande at besejle, og da *Vera* jo var et sejlskib, der skulle navigeres, måtte der naturligvis tages stærkt hensyn til de vanskelige strømforhold ud for Floridakysten, og dette var medvirkende til, at skibet brugte 18 dage ned til Cuba den første tur. Siden hen, da man var blevet mere kendt med de lokale forhold, gik rejserne betydelig hurtigere.

Under næste ophold i Jacksonville kom *Vera* i tørdok for eftersyn, ligesom der skete det nye i den lille danske „windjammer“, at et uhændigt monstrum af en dæksmotor blev installeret for at gøre det muligt at losse hurtigere. Tiden var begyndt at spille en rolle nu.

De følgende rejser gik også til Cardenas. Det må åbenbart have været en mild og fin tropesejlads, for i denne fart kan man af journalen se, at kaptajnen og styrmanden på hver deres vagt ustandselig må indføre at have fundet den ene eller anden af vagten sovende under tjeneste på dækket, som f.eks. „Kok E. Larsen fundet paa sin Post som Udkig sovende paa Bakken indrullet i Stagfokken.“

På den sidste „pligtrejse“ til Cuba, medens *Vera* lå på Cardenas red, kom kaptajn Jensen ud for en ubehagelig og ingenlunde ufarlig oplevelse på det varmbloedige Cuba. Om denne hændelse, som godt kunne have fået alvorligere følger, har kaptajnen nedskrevet i journalen: „Cardenas Rhed, Fredag 8. November 1918. Kaptajnen er i Aftes i Land blevet ramt af et Revolverskud, idet der i Gaden, hvor han passerede igennem, pludselig opstod Klammeri mellem nogle Cubanere, som straks affyrede adskillige Skud, hvoraf et ramte Kaptajnen, og gik igennem begge Laar. Han blev straks bragt til Ambu-

lancestationen og forbundet og henligger nu i Land under Læge-tilsyn.“

Mere er der ikke indført af „offeret“ om den ting, men det fortæller lidt om, hvad en sejlskibssømand uden egen skyld let kunne blive udsat for under ophold i det fremmede.

Åbenbart må kaptajn Jensen ret hurtigt være kommet klar af sit „havari“, for allerede den 26. november meddeler han i journalen om *Vera's* afsejling fra Cardenas.

Fire dage efter, 30. november 1918, var *Vera* atter tilbage på Mayport Road ved Jacksonville. Nu var rejserne på Cuba forbi. Besætningen med undtagelse af styrmanden afmønstrede, skibet kom i tørdok, og man ventede nu med længsel på at få en last til England, – og så komme hjem.

Det gik nu ikke så let, for først hen på foråret 1919 modtog kaptajn Jensen telegram om at *Vera* var sluttet at laste pitchpine i Jacksonville, ikke til England, men til Barcelona. En ny skuffelse, men en trøst var det dog, at man skulle laste på stedet. Imidlertid skulle befragtningen først godkendes af „The Chartering Executives“ i Washington, en godkendelse der også tog tid at få igennem, og først 7. april 1919 kunne *Vera* hive ankerne hjem og gå til søs.

66 døgn rejse var indsatsen for at nå Barcelona. Nu ville en foderstofladning fra Marseille til Danmark have været passende. Det blev der imidlertid ikke noget af, men derimod igen en lang rejse i udsigt, nemlig at gå til Ibiza og laste salt til Siglufjord på Island, som nåedes 8. oktober 1919 efter 60 dages rejse.

Her slutter logbøgerne. Langfarten havde lige som ikke kunnet slippe sit tag i *Vera*, men heldigvis skete der nu en forandring i så henseende, hvilket fremgår af avispositioner fra 1919, der nævner at skibet den 25. november 1919 anløb Frederikshavn for ordre, som lød på at fortsætte til Rødbyhavn. Det syntes som om at *Vera* formentlig efter Island er gået til skotsk havn for at tage kullast med hjem, men da en enkelt position mangler, kan det kun blive en formodning.

Selvom det lange fravær, navnlig opholdet på Amerikakysten, havde givet kaptajn Jensen og styrmand Frederiksen så mange gode

minder og oplevelser fra samværet med de andre sydfyenske sejlskibe *Ella Eff*, *Concordia* og *Minerva*, har det utvivlsomt været en rar fornemmelse for dem, de eneste tilbageværende af den besætning, der tog skibet ud fra Thurøbund i 1915, at være hjemme igen efter årene i langfarten med *Vera*.

Efter Rødbyhavn vendte skibet hjem til Thurøbund, hvor et større og grundigt eftersyn forestod.

1920 var fremdeles et godt år, hvor de store efterkrigsfragter endnu var på sit højeste. På dette år indsejlede *Vera* ikke mindre end 130.948 kr. og uddelte til partrederne 20.000 kr., men skibets regnskab fortæller også med tørre tal, hvad det kostede i reparationer at have haft det i langfarten så længe, der blev nemlig betalt ikke mindre end 16.000 kr. i tømmerarbejde.

De høje fragter og dermed de gode tider for sejlskibene vendte sig imidlertid i 1921, og for de laster, der fremkom, dumpede fragterne ned til et minimum. Katastrofen for mange rederier forestod. Imidlertid var det som om skæbnen holdt sin hånd over *Vera*, forstået på den måde, at den undgik at blive solgt til udlandet i de sørgelige år, der fulgte i krigstiden og efterkrigstidens kølvand, og som delvis gjorde det af med den prægtige skonnertflåde fra øhavet.

Vera undgik dog ikke at skifte redere. Fra 7. marts 1922 var skibsmægler L. Rasmussen, Thurø, korresponderende reder, senere blev købmand L. Jørgensen, Thurø, og kaptajn og skibsreder Rasmus Nielsen, Thurø, reder for skibet. Forskellige førere overtog også kommandoen, bl. disse var kaptajn R. Hansen, der førte *Vera* på en rejse fra Sundsvall til Isle of Man med trælast i sommeren 1923, da den oversejledes i juli måned af et dampskib 3 miles øst for South Goodwin fyrskib og måtte indslæbes til Dover med tab af spryd, forgrejer og anker samt kæde. Dampskibet, der forvoldte havariet, forsvandt, som det så ofte før er passeret, uden at opgive navn og hjemsted.

I adskillige år førtes *Vera* herefter af kaptajn Laurits Larsen, Trosen, ligesom styrmanden, Chr. Jørgensen, var fra samme sted. Skonnerten beskæftigedes da i almindelig nordeuropæisk fart, inklusive

Island. Medens købmand L. Jørgensen på Thuro var reder, strandede *Vera* 6. juni 1931 under en stærk storm ved Dwinaflodens munding under udsejling fra Riga. Besætningen nødsagedes til at gå i bådene, da søerne slog ind over skibet, så det ikke var muligt at opholde sig ombord. Imidlertid lykkedes det, da vejret flovede, at få *Vera* bjerget igen, og den kom atter i fart.

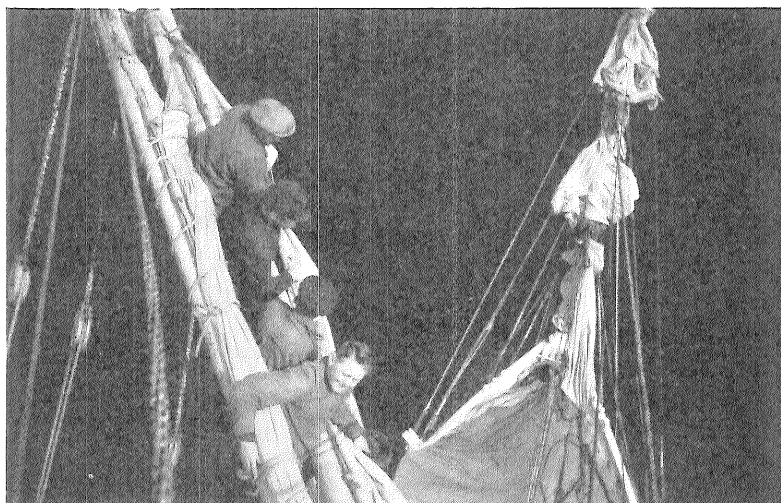
Kaptajn Larsen gik senere i dampskibsfart og omkom under den anden verdenskrig som fører af dampskibet *Jytte* af København, med ham gik en meget dygtig og pålidelig sømand bort.

Vera's sidste fører var kaptajn A. P. Pedersen, Svendborg.

I 1934 havde skibet i juni og i begyndelsen af juli indtaget en trælast i Fredrikshamn. På rejsen oversejledes det af en tysk motorsejler og led et meget stort havari. Om denne hændelse har *Vera*'s daværende styrmand, fornylig afdøde Hans H. Hansen i Fjellebroen overladt *Søfartssamlingerne* i Troense en interessant beretning, som gengives i hans eget sprog:

„Fredag den 6. juli 1934 var *Vera* tillastet med ca. 122 stdrs. træ i Fredrikshamn. Afsejling samme dag. Rejsen ned over Østersøen forløb med skiftende vejr og vind, regn og tordenbyger. Natten mellem den 14. og 15. juli kl. 12 nat blev jeg afløst af kaptajn Pedersen. Vi var kort forinden passeret Darsserort fyr, det var dejlig stjerneklar nat, alle sejl var i top, og vinden var efterhånden løjet af, så ved midnat var det helt stille.

Da kaptajn Pedersen havde orienteret sig lidt om kurs, sejl og vejr, varskoede han de to mand, han havde på vagten, om at sige til, hvis der skulle ske nogen forandring, og om at se godt efter andre skibe. Han gik selv ned i kahytten og gav sig til at læse i en bog. Ved 1-tiden varskoede rorsmanden, at han kunne se en modgående damper ret for, han kunne se toplys og begge sidelys. Kort efter gik kaptajn Pedersen op på halvdækket, den modgående var på det tidspunkt endnu et godt stykke forude. Men som minutterne efterhånden gik, og kaptajn Pedersen så, at faren for sammenstød blev overhængende, råbte han nogle ordrer til udkikken, og da der blev uro på dækket, vågnede jeg og sprang straks ud af køjen.



Efter endt rejse gør fire mand på undermærseråen „Vera“s underste topsejl fast. Allerede i 1933, da dette foto blev taget, var det ved at blive en begivenhed at se råsejl i danske farvande. – Foto af matros Emil Hansen, Lohals. Tilhører Søfartssamlingerne, Troense.

Four men furling the topsail of the "Vera", in 1933.

Kl. var da 01.35, men jeg nåede kun lige at få et par bukser på, før sammenstødet skete med et voldsomt brag. Jeg foer op på dækket og så straks, at der var sket mere end *Vera* kunne tåle. Den ene mand stod stadig til rors, den anden var kort forinden løbet forud for at purre frivagten ud.

Jeg foer ned i mit kammer, halede de tre skuffer ud, hvori jeg havde mit tøj, og smed dem op på dækslasten. Mit tøj, der hængte i klædeskabet, tog jeg i en favnfuld, og rev med et ryk det hele ned fra knagerne.

Idet jeg kom op på dækket med favnen fuld af tøj, kom kaptajnen og de tre mand, der havde haft frivagt og sov ude i lugaret, løbende. Kaptajnen råbte til rorsmanden om at springe ned og purre styrmanden. Aksel fra Horsens, der var en rolig, besindig letmatros, svarede: „Det behøves ikke, han har sågu længe været i aktivitet“. De

tre mand, der havde frivagt, stod i deres bare skjorter, de havde ikke fået noget som helst med op; nu blev de forsynet med det nødvendige fra min hurtig reddede garderobe.

Vi firede jollen i vandet for at have den klar, hvis det skulle blive nødvendigt. I mellemtiden løb *Vera* fuld af vand, det tog ca. 10 minutter.

Vera's banemand viste sig at være en tysk logger *Didde* fra Hamburg. Ved sammenstødet mistede han sine forgrejer og det ene anker, derudover fik han ikke nævneværdig skade. Han tilbød nu at slæbe os ind til Warnemünde, hvortil vi ankom ved 7-tiden om morgenen 15 juli.“

Styrmand Hansens efterskrift: „Ved rejsens begyndelse havde vi påmønstreret en ung mand på 16–17 år på Københavns rhed. Det var hans første skib. Kollisionsnatten havde han frivagt og sov i styrbords overkøje i lugaret, netop det sted, hvor *Didde* med sin skarpe stævn og med 9 miles fart løb ind i *Vera*. Drengen blev slynget ud af køjen og vågnede først rigtig op, da tonsvis af vand væltede ned over ham. Han foer op af lugaret sammen med de to andre, der havde køje i bagbords side. Drengen, Poul Rosfelt, havde ikke fået en skramme, han er nu havnemester i Ålborg.

I søforhøret indrømmede bedstemanden på *Didde* at han var falden i søvn. Efter at formaliteterne var bragt i orden, lossede vi vor dækslast over i en anden tysk logger, der sejlede den til Kerteminde. En tysk dykker tætnede hullet med flere lag brædder og sejldug, stævnen var knust, og hullet var 10 fod i længden og 8 fod i dybden, også bagbords bov var stærkt beskadiget af det voldsomme tryk. På styrbords side af palstøtten sad tydelige mærker af *Didde's* stævn.

Svitzer kom langs siden, satte pumpe ombord og slæbte *Vera* til Kerteminde, hvor vi lossede rumlasten, derefter gik turen til Marstal hvor skaden blev udbedret for 15.000 kr. Vi blev afmønstreret den 4. august og siden så jeg ikke *Vera*.“

Året efter mødte den nu 35-årige *Vera* sit endeligt. Undervejs fra Trangsbund til København med 125 stdrs. trælast grundstødte skibet den 26. november 1935 ud for Stora Fiskarna på den finske kyst

mellem Viborg og Kotka under en hård storm. Riggen gik over bord og skibet fyldtes med vand. Fra en nærliggende lodsstation udsendtes en motorbåd, der bjergede besætningen på 7 mand.

Vraget af *Vera* blev slået helt op på stranden og efterhånden sønderlået. Den sidste bramsejlskonnert fra Svendborgsund var hermed gået tabt.

THE LAST TOPGALLANT SCHOONER OF SVENDBORG SOUND

Summary

One of the famous centres of Danish shipping in the last days of sail was Svendborg Sound. Both in the town of Svendborg itself and on the islands of Thurø and Tåsinge, with the town of Troense, there was a large fleet of medium sized wooden ships, and on both sides of the Sound there were twenty-one yards building wooden ships.

The three masted schooner the "Vera" of Thurø was built in 1900-1 at J. Ph. Jørgensen's shipbuilding yard at Thurøbund. It was 224 register tons. As was usual in that part of the country it was jointly owned.

The story of this schooner is typical of Svendborg Sound ships of the time. To begin with it sailed mainly in European waters. In 1915 it went to Iceland and Canada and for the rest of the First World War did not return to Denmark but sailed between England, the Mediterranean, North America and Cuba. Not until 1920 did the "Vera" return to Thurø.

The years following 1921 were bad times for shipping after the boom during and just after the war. The "Vera" changed owner several times and sailed now between Northern European harbours and Iceland. In 1931 it stranded off Riga but was salvaged, and in 1934 it was run down by a German motor vessel in the Baltic. However that time it was repaired, but in 1935 it ran aground on the coast of Finland and was wrecked. Such was the end of the last topgallant schooner of Svendborg Sound. The "Vera" was never fitted with an auxiliary engine as most small sailing ships were. Nor was it ever sold abroad as most of them were.