

PUGGAARD-FREGATTENS ANKOMST

Af

P. A. GRUELUND

Kort før sin død i 1966 skrev fhv. statslods, kaptajn P. A. Gruelund, hvis omfangsrige samlinger til dansk sejlskibssejls historie Handels- og Søfartsmuseet har erhvervet, nedenstående artikel, hvori han giver et på virkeligheden bygget stemningsbillede fra Københavns havn i forrige århundrede, når en af de store fregatter, der tilhørte rederiet H. Puggaard & Co., kom hjem efter en lang rejse. Firmaet var i perioden 1820'erne-1870'erne et af de store sejlskibsrederier i hovedstaden. Flere af dets skibe var tidligere orlogsfregatter, som det havde købt af Marinen og ladet ombygge til fragtfart, f. eks. „Freja“ (bygget 1819), „Najaden“ (1820), „Rota“ (1822), „Havfruen“ (1825) og „Tordenskjold“ (1851).

DET VAR en hel begivenhed, når én af de store, stolte Puggaard-fregatter for snart hundrede år siden kom hjem til København fra en rejse til den anden side af globen. Man var allerede fra Helsingør vidende om fregattens opsejling, thi ud for Helsingør havde en kadrejerbåd solgt fregatten nogle „ankerstokke“ og noget smør, med hvilket mandskabet havde delikateret sig. Dette var ellers travlt beskæftiget med at give malingen den sidste afvaskning, alt dirrede af liv og „hurry“, og gud nåde den, der arbejdede med sneglens fart.

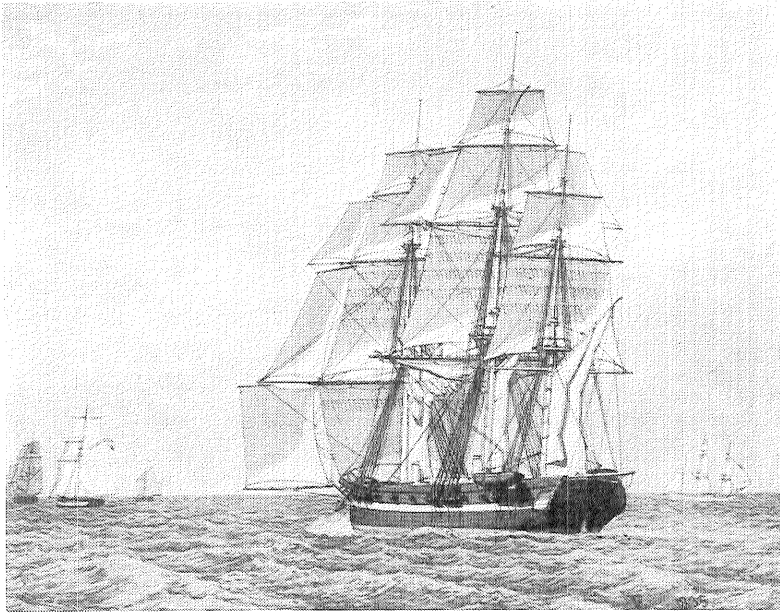
Det var om sommeren, en søndag formiddag, solen skinnede og søbrisen satte ind. Man har fra land været vidne til, at en Puggaard-fregat tog lods ved Stubben, og den kommer nu sejlene ned mod København, styrende efter Trekroner med en albatros' elegante flugt og hyllet i hvidt som en åbenbaring af skønhed og kraft.

Den djærve kaptajn holder røjler og læsejl i top, til Stubben er

passeret. Efter den lange rejse er alt „ship shape in Bristol fashion“, i tip-top orden. Malingen pletfri, dækkene sandskurede, hvide, rigningen nylig lapsalvet, vævlingerne afrettede. Røjltoppene har fået den sidste hvidlakering, master og rundholter er nyskrabede og oliede. Skroget over vandlinien og portmalingen har fået en lille opfriskning, og den irrede kobberforhudning, der på grund af skibets krængning let kommer til syne, snor sig som en snog langs vandlinien. Drengene har givet messingene den sidste polering med olie og trippelse. Al skamfiling, skålinger og lusplætning er fjernet, og skibmandsarbejdet udført til fuldkommenhed.

Kaptajnen er en høj, kraftig mand med patriarkskæg og ørenringe. Han er i fineste dress: skødefrakke med kantebånd, silkecylinderhat, kalvekros og fjederstøvler. Den måde, som han spankulerer rundt på agterdækket på, giver indtryk af en mand af kosmopolitisk type, der har ubegrænset tillid til sig selv og stor respekt for sin håndtering. Han, den værdige hersker over 28 sjæle, har alle de gamle ostindiefareres store beslutsomhed og gode egenskaber. Begrebet „large“ passer på ham. I dag vandrer han i ophøjet ensomhed frem og tilbage på agterdækket, veltilfreds over den hurtige rejse og af og til henvendende sig til lodsens. Med nonchalant og sikkerhed giver han sine ordrer. Hans guldørenringe funkler i solskinet. Under de buskede øjenbryn stråler et par øjne, som ser de mindste enkeltheder og som betragter arbejdets gang og skibets manøvrer og bevægelser med tilfredshed. Ordrene falder korte og knappe, men fyndige.

Sammen med lodsens har han udset sig en ankerplads på inderreden, men holder stadig på til det sidste med sejlføringen. Ordre svirrer gennem luften, gentagelser fra styrmændene, da man bjærger sejl: „Hal væk, gutter! Lad det gå lidt villigt. Giv op fore- og storerøjl!“ Folkene springer som forsinkede lyn til fald, givtove, nedhalere, gårdinger og braser. Kaptajnen noterer med tilfredshed arbejdstempoet, men giver dem yderligere et „shake up“: „Rap jer Manne, rap jer. Pil musselinet af hende!“ Klynger af sømænd med ørenringe og solbrunede og vejrbitte lægger snart kræfterne i nedhalere, givtove og gårdinger, snart i braserne. Der er liv, fart og flugt over sceneriet,



I 1834 malede C. W. Eckersberg et billede af orlogskorvetten „Naiaden“ (bygget 1820) på togt som kadetskib, idet den sætter læsejl, mens den sejler for vinden. „Naiaden“, der flere gange havde været på togt til Vestindien, derefter i mange år kadetskib og til sidst vagtskib i Sundet ved Helsingør, blev udrangeret af flåden 1852 og købt af handelshuset H. Puggaard & Co. Den brændte 1865 i Sydatlanten ved selvantændelse i kullasten. – Tegning af Eckersberg 1835 (efter maleriet).

The Danish naval corvette "Naiaden" (built in 1820) setting studding-sails. In 1852 the ship was sold to the shipping-firm of H. Puggaard & Co. in Copenhagen. – Drawing by C. W. Eckersberg, 1835.

rakkers og blokkes klagen og skrigen af mangel på fedt, som man selv har spist på rejsen; raslende skøder, tovværk og lyden af flaprende sejl svirrer gennem luften helt over på Smedelinien, Kastelspynten og strandkanten. Under gaffelen smælder et nyt dannebrogslag for den friske brise.

Med umiskendelig dygtighed og stor frejdighed, som til fulde røber, at kaptajnen kender skibets manøvræevne, luves op, og småbølgerne

boltrer sig vilt rundt stævnen. Man stryger klods agten om frugtklipperen „Nadeschda“ af København, som på rejse fra Smyrna til St. Petersborg med sydfrugter er inde for at proviantere, – så tæt runder man frugt-farere agterskib i en yndefuld kurve, at en mand fra fregatten kan springe over på „Nadeschda“'s agterskib.

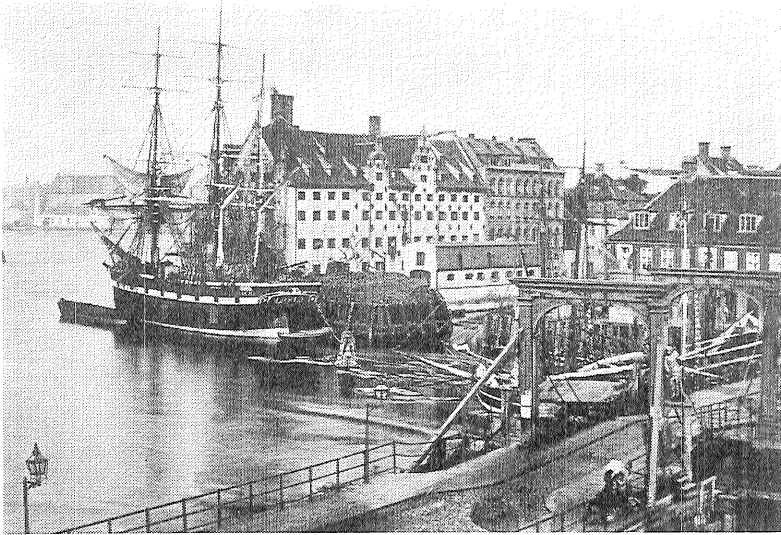
Man har nu bjærget sejl, så fregatten kun løber for begge sine enkelte mærssejl og klyvere, luvet til vindøjet, bjærger klyveren, og med store mærssejl braset bak tjækkes farten af. Lodsens står forude, og træfsikkert lader man ankeret rasle i bund for første gang efter den lange rejse fra den anden side af kloden.

Ordre gives til at gå til vejrs at gøre sejl fast. Med hænder og fødder galoperer de kække „sailor boys“ op ad vævlingerne på alle tre toppe, kærtrende sig over mærs og saling, og det går „én op og to i mente“ mod bramsaling og røjlgods for at være den første. Ræerne trimmes, efter at sejlene er gjort pænt fast. Læsejlsbomme rigges ind, tovværket opkvejles sirligt om klamper og kofilnagler. Også heroppe fra skinner alt pænt og velholdt. Selv dækket med de begede nåder imellem plankerne tager sig ud som indlagt citrontræ, der fornylig har fået af „bibler og salmebøger“. Smedelinien, Kastelspynten og Toldboden er befolket af en strøm af søndagsklædte mennesker, der glæder sig over det imponerende skue af Puggaard-fregatten. Alles øjne er rettet mod den anduvende fregat, som nu gør havn. En følelse af stolthed blandet med eventyrlyst betager deres indre. Sceneriet suggererer folket til stor begejstring, som giver sig udtryk i hurraråb og øredøvende klapsalver, der høres langt op på Toldbodvej.

I spænding venter man på, at skibet skal komme så nær, at man kan læse navnet på det og se søfolkene, hvorledes deres udseende er præget af klimaforandring, anstrengelser eller måske sygdom. Man er spændt på at høre, hvilke nyheder de har at bringe fra en anden verdensdel.

På Trekroner ser man begejstrede soldater hænge ud over brystværnet. Som en velkomsthilsen råbes der hurra.

Inde på Toldboden står gamle kaptajner, styrmænd, clerker og sjøvere og diskuterer rejsens længde, fragtens størrelse og – om der er



Københavns havn med Christian IV's gamle Knippelsbro i 1850'erne. Et af Puggaards skibe, bark „Johannes Hage“, ligger ud for firmaets sukkerraffinaderi „Phønix“ ved udmundingen af den i 1866 opfyldte Børsgrav. Barken var bygget 1841 i Nakskov til rederiet. Den sejlede bl. a. på Mellem- og Sydamerika og Mauritius. Under guld-rushen annoncerede rederiet 1849, at det ville udruste den til en rejse rundt Kap Horn til Kalifornien med danske guldgravere. — Ældre foto.

Part of Copenhagen harbour in the 1850s, with H. Puggaard & Co.'s bark the "Johannes Hage" lying at the firm's pier outside its sugar-refinery "Phønix".

en skilling at tjene. Med spændt opmærksomhed og kendermine har de første givet agt på hver af skibets bevægelser og manøvrer. Man sejlede dengang som nu bedst på land og var mere end villig med kommentarer og kritik over denne eller hin manøvre, som kunne eller skulle have været anderledes. Kritiske øjne vogter skibets mindste bevægelser, man bemærker de enkelte småting, som den uindviede ikke ser, de ting, som sætter præg på skibet: pænt fastgjorte sejl, ræerne brasert firkant til tommes nøjagtighed, nydeligt minutiøst opkvejlende braser, nedhalere, givtove og gårdinger, teaktræet lakeret, vævlingerne afrettede, alt løbende gods tot.

Nysgerrige kontordrenge på Toldboden hænger ud af kontorvinduerne for om én af dem muligt kunne tjene en lille ekstraskilling ved at være den første til at overbringe nyheden om fregattens ankomst til rederen.

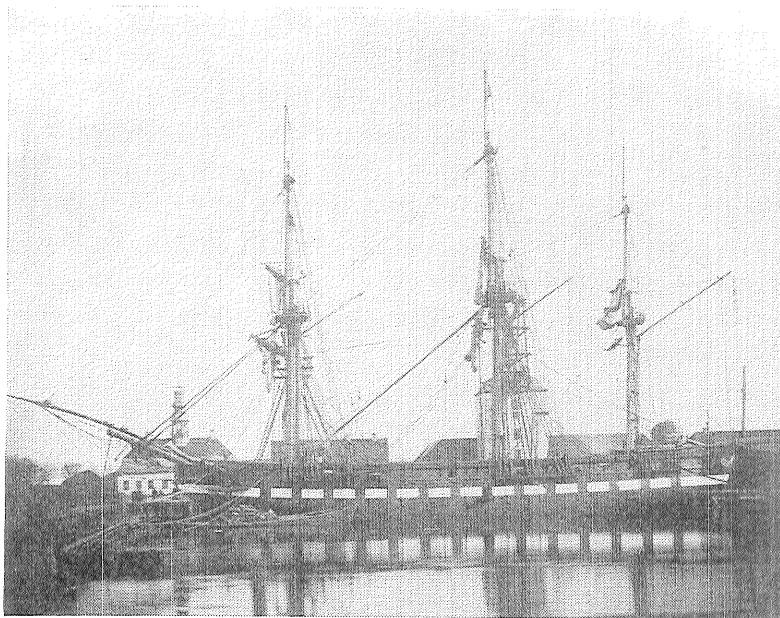
„Landhajerne“ fra Christianshavn og Nyhavn vejrer „business“ og gnider sig i hænderne, parate til at ofre sømanden „nogle få dages borgerligt velvære“ mod samtidigt at få lov til at lette ham for hans surt erhvervede penge, inden han sælger sig selv til den næste skipper.

Alt er nu i orden, Puggaard-fregatten „safe in port“. Den har nu, efter sin sejlads fra den anden side af globen, løst en opgave, de færreste udenforstående gør sig begreb om. Den store langvejsfarer ligger nu ubevægeligt opsvajet for sit anker med det puggaardske kontorflag i top.

Styrmanden råber: „Skej ud overalt – Kaffe!“ I kabyssen, som står på dækket, er alt i dag i den punktligste orden, solide malmmortere og fortinnet kobbertøj er sirligt ophængt eller stillet mellem lige så skinnende husgeråd. Ud af kabyssen stikker kineserkokken sit okkergule fjæs, da styrmanden råber til ham om at komme agter ud med kaffe til kaptajnen og lodsens. „Ai-ai Sa'h“ svarer chinamanden og adlyder ordren.

Kaptajnsgiggen sættes i vandet og bemandedes med fire håndfaste roere samt 2. styrmand, der skal tilse, at båden kommer tilbage. Kort efter kaffetid går „den gamle“ og lodsens i båden, som i dagens anledning er forsynet med plydshynder og messing-yoke med styreliner, på hvis ene ende er tyrkiske knobe, smukt tilspidsede i den anden ende, indsyede i lærred og hvidmalede. „Den gamle“ og lodsens landsættes på Toldboden, det sted, hvor i reglen en kinafarer første gang betræder fædrelandets jord efter en jordomrejse. Kendte ansigter ønsker den statelige kaptajn „goddag og velkommen“, og i hestekøretøj forsvinder han ad byen til, medens styrmanden roer ombord igen.

Landlov er der selvsagt ikke tale om for folkene, men man nyder det smukke skue ind over byen, medens man ryger piben og glæder sig til afmønstringen i morgen. Det er en behagelighed at tænke på, at skibets dæk ikke længere skal danne grænsen for de daglige spad-



Orlogsfregatten „Tordenskjold“, søsat 1852, var et af de sidste træskibe i den danske flåde. 1862 fik den indsat dampmaskine og skrue. 1870–72 blev den sendt på togt til østasiatiske farvande for at udlægge et telegrafkabel mellem Kina og Japan for Store Nordiske Telegrafskab. På billedet, et foto fra 1870, ses den ud for Holmen, mens den fylder kul før kinarejsen. Efter hjemkomsten blev den af Marinen solgt til H. Puggaard & Co. Den gik på Ostindien. 1882 solgtes den til Norge.

The Danish naval frigate "Tordenskjold" bunkering in 1870 before going out to the East to lay a telegraph cable between China and Japan for the Great Northern Telegraph Co. Later it was sold to H. Puggaard & Co.

sereture. Hvor gode kammerater man end kan finde ombord, bliver man dog til sidst ked af dag ud og dag ind at være på det samme snævre rum med de samme mennesker, som man dog ikke står i nærmere forhold til; man bliver før eller siden ked af det tvingende samliv, man må finde sig i på de lange sørejser, og som er så forskelligt fra livet på landjorden, hvor der stadig veksles med strømme af nye ansigter.

Efter skaffetid nyder mandskabet nede på banjerne i lukafet „bondenatten“ i fulde drag efter 4½ måneds vagt om vagt. I deres hængekøjer på banjerne indånder de unge sømænd den lumre „banje-luft“, den, de senere som marinesoldater med stor velbehag skulle indånde i de store orlogsfregatter. Under den faste søvn blæser man som hvaler og haler havtorsk i land, men udover disse lyde brydes stilheden om bord i fregatten kun af skibsklokkens dybe, malmlfulde toner, der kan høres over hele skibet og langt ind over land, når ankervagten hver halve time slår glas og tilkendegiver, at han holder sig årvågen på sin post.

Næste morgen efter kaffe tørnes til, og mandskabet går i gang med at slå sejl fra. Midt på formiddagen kommer „den gamle“ ombord med en lods, og slæbedamperen „El Ole“, tilhørende C. K. Hansen, kommer langs siden for at slæbe skibet til lossepladsen.

Man går straks i gang med at rigge klyverbom ind og kaje under-ræer, derefter med at hive ankeret ind. Pallerne klapper i fregattens primitive hivegrejer. Efter at ankeret er lettet, slæbes skibet gennem Bomløbet, som har været vidne til at de tunge kinafarere varpedes ud fod for fod, hvor man nu glider frem for dampkraft og med et par skrueslag, og en lille rordrejning forandrer skibets kurs. Kort efter kommer man igennem Knippelsbro og ind til rafinaderiet „Phønix“, hvor skibet fortøjes.

Dækket bliver klaret op og skibet pumpet læns til tonerne af den gamle „shanty“:

The winds were foul, the trip was long.

kor: *Leave her John-ny, leave her.*

Before we go we'll sing a song.

kor: *It's time for us to leave her.*

We'll sing, oh may we never be –

Leave her John-ny, leave her –

On a leaky ship the like of she.

It's time for us to leave her.

The sails are furled, our work is done,
Leave her John-ny, leave her –
 And now on shore we will have our fun.
It's time for us to leave her.

The work was hard, the voyage was long, –
Leave her John-ny, leave her –
 The seas were high, the gales were strong.
It's time for us to leave her.

Our Capt'n's name is Henry Skinner.
Leave her John-ny, leave her –
 That's why we got "salt horse" for dinner.
It's time for us to leave her.

Our Capt'n is a very good man, –
Leave her John-ny, leave her –
 But the mate isn't worth an old tin can.
It's time for us to leave her.

Make her fast and pack your gear, –
Leave her John-ny, leave her –
 And leave her tied to the "Phønix Pier".
It's time for us to leave her.

Oh don't you hear „the old man“ say –
Leave her John-ny, leave her –
 To-morrow you can draw your pay.
It's time for us to leave her.

Oh the times were hard and the wages low–
Leave her John-ny, leave her –
 I'll pack my bag and go below.
It's time for us to leave her.

Oh leave her John-ny and come on shore.
Leave her John-ny, leave her –

And spend your money as you did before.
It's time for us to leave her.

Nu er befrielsens time slået, og alle har i „shantien“ fået deres skudsmål. Fra den rigt tatoverede, brunede, fuldskæggede besætnings brystkasser stiger et langt befrielsens suk: „Three Cheers for the Cap'n – Hep-hep-hurra“, og én gang til suset fra Vesterhavet og så de sidste „three groans“, de sidste tre klagende hyl, som ikke kan beskrives, men må høres, det sidste farvel:

„Three Cheers for the Cap'n,
 Hep-hep-hurra –
 Hu-r-rah-æææh“.

A PUGGAARD COMPANY FRIGATE COMES HOME

Summary

One of the largest owners of sailing ships in Copenhagen during the 1820's–1870's was the company of H. Puggaard, whose vessels chiefly carried grain from Denmark and brought back colonial produce such as sugar and coffee from distant lands to Denmark. A number of the company's big sailing ships were former men-of-war purchased from the Danish navy and converted to cargo vessels.

The writer gives a realistic picture of one of these proud frigates homecoming after a long voyage. He describes its entering the harbour of Copenhagen, the crew handling the sails on the orders of the captain or the mate, then the anchoring in the inner roads. A crowd of knowledgeable spectators on the quayside watch the various manoeuvres with critical and interested eye and the harbour sharks rub their hands at the thought of the money they will take off the crew after they have been paid off.

After the sails have been furled and everything shipshape aboard the captain is rowed ashore in his gig.

The next day the frigate is towed to the quay outside the Phoenix sugar refinery belonging to the company, where it is tied up. Finally it is pumped dry to the strains of the old English shanty “Leave her, Johnny, leave her”, and the crew, glad to be home again, give three cheers for the captain.

The voyage is over.