

SVENDBORGSKIPPERE

JEG HAR KENDT

Af

H. HEMMINGSEN

I årbog 1967 fortalte forfatteren med megen lune nogle erindringer om livet ombord i sydfynske skonnerter i 1920'rne. Her fortsætter han sine beretninger ved at fortælle nogle træk om forskellige skippere og søfolk, han har mødt i sin sejltid, om hvordan han selv blev anset for at være en ulykkesfugl, en såkaldt „Jonas“, samt om 3-mastet skonnert „Urda“ af Svendborgs forlis.

FOR DEN der gennem en stor del af sin ungdom har været beskæftiget i sejlskibsfarten, er det uundgåeligt, at indtrykkene fra hin tid forankrer sig i erindringen og periodevis trænger sig så stærkt på, at de ligefrem kræver at blive nedfældet på papiret.

Indtrykkene er brogede og mangfoldige og må nødvendigvis blive en blanding rækkende fra det sørgmuntre over det strabadserende og til det dybt tragiske.

De svendborgskippere var naturligvis forskellige af gemyt og sind med en individualitet spændende så vidt som, for nu at bruge en maritim sammenligning, fra barkentinen „Ignatz Breum“ med den høje rig, der var et af de få fartøjer hjemmehørende ved toldstedet, som kunne føre skysejl, og til den mindste jagt eller galease i grise-farten mellem øerne.

Men ét særpræg var fælles for dem, og det var deres indstilling til skibskostens kvantiteter og ikke mindst kvaliteter. Mellem de arbejdsmæssige krav, der stilledes til besætningerne, og de rent materielle goder, eller måske rettere mangel på samme og som jo var en del af hyren, var der et svælg, der i hine tider måtte føles som en afgrund,

hvorover ingen broslagning var mulig. Men havde vi, der dengang havde vor arbejdsplads i skibene med de høje ræer, sat tilværelsen og livet ombord under lup, havde det hele været en skræmmende affære.

Derfor tog vi, så ofte det var os muligt, vor tilflugt til romantikken og drømmene, som gav os en fornemmelse af, hvad vi kunne få ud af det – et smukt, et vidunderligt, men også et barskt mysterium. Vi mennesker er jo som oftest mest galgenhumoristiske, når vi befinder os i belastende og vanskelige situationer. Og dem var der rigeligt af i de nu efterhånden fjerne tiders sejlskibe.

Vi drømte os til, at den evindelige klipfisk, der aldrig var helt fri for at have en tanke, var en gang kogt laks med hollandaisesauce, og boghvedegrøden tog skikkelse af spændende desserter fremstillet af en slægtning til hin berømmelige Escoffier – et slægtskab det dog lå sejlskibskokken uendelig fjernt at påberåbe sig.

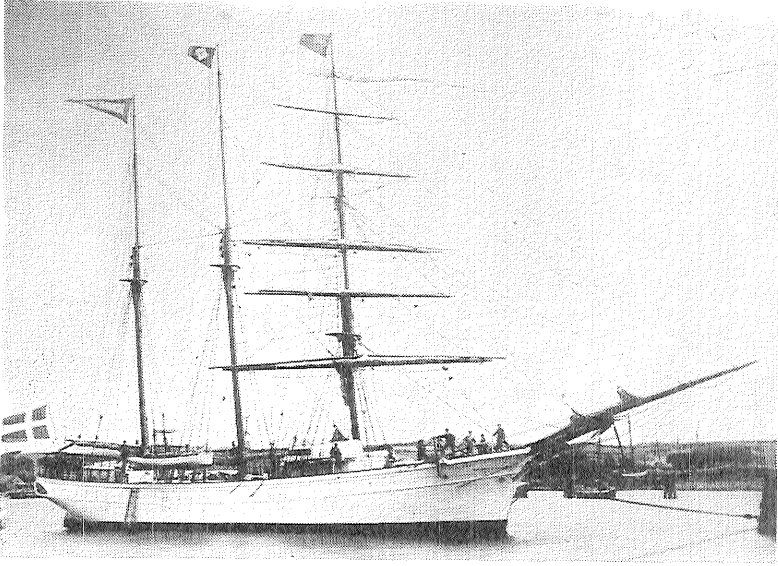
På sådanne dage, hvor sliddet på dæk og i højderne krævede en slags modvægt, blev lukaerne til lysende madtempler og den der havde bækstønnen måtte affinde sig med at blive anskuet som en kjoleklædt serveringskunstner.

I disse korte øjeblikke tog vor forestillingsevne brodden af den barske virkelighed, der jo selvfølgelig var en helt anden, hvilket med al ønskelig tydelighed vil fremgå af det følgende.

Jeg var en Jonas

At der i sejlskibstiden ikke skulle så forfærdelig meget til at blive stemplet og anset som en ulykkesfugl – en Jonas – giver følgende erindringsbillede fra en thurinerskonnert for 40 år siden et indtryk af. Overtro, mistro og fordomme eksisterede i rigt mål i tidligere tiders sejlskibe, og hvor mærkværdigt det end kan forekomme, er dette ikke en beretning far forrige, men fra dette århundrede og viser, at overtroen blandt sejlskibskaptajner har eksisteret helt op i vor tid. Det er ikke den store dramatik, men almindelige dagligdags hændelser, der ligger til grund, men alligevel nok en omtale værd.

Det bemærkelsesværdige ved beretningen er, at den kun rækker ca.



Barkentine „Ignatz Breum“ af Svendborg, bygget 1884 på Jørgen Ring Andersens skibsværft i Svendborg, 232 brt. Var et af de få Svendborg-skibe, der kunne føre skysejl. Senere ombygget til 3-mastet bramsejlskonneret. Forlist på Englands kyst 1913. — Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund (F. Holm-Petersen).

The "Ignatz Breum", a barkentine of Svendborg, 232 gross tons, built at Svendborg in 1884 and wrecked off the English coast in 1913.

40 år tilbage. Der lever jo nok ikke så forfærdelig mange Jonas'er, men forfatteren har altså haft den tvivlsomme fornøjelse at have været en af dem.

Da jeg i sidste halvdel af 20'erne i en ubændig trang til at have et sejlskibsdæk under fødderne lod mig forhyre i en af de største skonnerter, der er bygget på Thurø, kom jeg ikke blot ud for opgaver, der stillede de største krav til mig, som på det tidspunkt knapt var fyldt sytten år, men jeg blev tillige hvirvlet ind i begivenheder, hvis troværdighed søens folk af idag nok ville stille sig meget tvivlende overfor.

– Jeg blev en Jonas!

I min nu efterhånden let gulnede søfartsbog kan jeg idag læse følgende nøgterne oplysninger:

- Mandens stilling ombord: Kok og ungmand.
- Hvorhen skibet er bestemt: Memel o. v.
og desuden med vedtegningen: Udenfor indskrænket fart.

Skipperen i skonnerten var en vaskeægte thuriner og med opfattelser og meninger lidt udover det almindelige, hvilket jeg efterhånden skal komme nærmere ind på.

Jeg vil dog ikke tro, han står som prototypen på den dejlige sydfyenske ø's engang så talrige sejlskibsførere, hvoraf de fleste nu så mange år efter disse begivenheder forlængst har givet møde for *chefen den høje*. Det har han trods alt nok været for særpræget til. Dog er jeg ikke helt sikker på, at han ikke har haft en eller flere meningsfæller blandt de gode sejlskibskaptajner fra det sydfyenske øhav.

Da der både på Thurø og i Svendborg kan tænkes at leve efterkommere af denne på sin vis djærve deepwatersailor, skal jeg her dølge hans navn og nøjes med efter bedste hukommelse at give en karakteristik af en af hin tids skippere. Men jeg kan da røbe, at skonnerten var på 500 brt. og søsat i 1920 fra skibsbygmester Martin Jørgensens træskibsværft på Thurø. Den blev rigget som 4-mst. sletskonnert og fik først i 1930 indlagt hjælpemotor.

I 1943, da den under engelsk flag var i fart udenfor spærringen, totalforliste den udfor Belfast.

Skipperen var stor og respektindgydende med næver på størrelse med et par veldimensionerede skinker og ikke bange for at bruge dem. Orden ombord var et enkelt af hans mange ufravigelige krav og enhver var på det rene med, at intet undgik hans skarpe blik, hvorfor alle med sig selv havde vedtaget, at man ligeså godt med det gode kunne indstille sig på at leve op til bemeldte krav, der blandt andet omfattede pinlig orden og renlighed overalt.

Et par af folkene forude havde mere end en gang stiftet ubehageligt bekendtskab med *skinkerne*. Men det var også det nærmeste, man i det skib kom de på den gode danske gris så eftertragtede ekstremiteter.

Kabyssen ombord skulle vise sig fortrinsvis at blive mit arbejdsområde, men jeg måtte desuden, det havde jeg jo forpligtet mig til ved forhyringen, når tiden tillod mig det, tage rortørn og være med i arbejdet på dækket og ved sejlenes regering og iøvrigt hvor det tiltrængtes. Lad mig straks sige, at skipperen og styrmanden helt og fuldt afgjorde, om tiden tillod mig dette eller hint. Så i den retning kunne jeg have sparet mig eventuelle bekymringer.

Jeg skulle utallige gange komme ud for at måtte konstatere, at jeg få sekunder efter at have været langt inde i madkunstens mysterier pludselig befandt mig ude på dækket i færd med at hale væk på et eller andet. Det korte interval mellem de to sysler må jeg udelukkende tilskrive enten skipper eller styrmand al æren for.

Min forgænger i det betydningsfulde job, jeg havde påtaget mig, havde, efter hvad der blev mig fortalt, tilhørt en noget ældre aldersgruppe end min ringhed og havde af en eller anden mærkelig grund haft held til at unddrage sig alt arbejde udenfor kabyssen. Så der var meget, der skulle indhentes. Og det faldt altså nu i min lod. – Og det ganske uforskyldt – som gamle fader Holberg lader Jeppe sige.

Kabyssen var, som i skonnerter på den tid, lille og trang og med et komfur af de mindste, jeg nogentid skulle komme til at sejle sammen med. Kogegrejterne var forøvrigt højst mangelfulde. Et par revnede gryder og kasseroller, en stegepande og bagest på komfuret en forsenket vandgryde og så forresten en diminutiv bageovn, der efterhånden skulle vise sig at blive et smertensbarn. Dette var stort set konditionerne, hvorunder jeg skulle udøve min mangelfulde kogekunst.

Der var seks mand i lukafet og skipper og styrmand i lokaliteterne agter. Jeg selv havde fået anvist en køje i den såkaldte messe, der lå klemt inde mellem skipperens salon og styrmandens kammer. Det siger sig selv, at det på den måde var så som så med mit privatliv under de korte frivagter, der var mig tilmålt, og min placering rent

mandskabsmæssigt under det meste af min tid i skonnerten blev således ikke så lidt problemfyldt. Skipperen holdt nemlig af en eller anden besynderlig grund fast ved, at han ikke ønskede, jeg havde noget som helst samkvem med folkene forude. At jeg ikke accepteredes af de to officerer som *deres* ligemand, siger jo sig selv. Dertil var jeg for det første alt for ung og for det andet slet ikke i besiddelse af kvalifikationer, der kunne betinge noget sådant.

Derfor blev det meste af min tid i dette fartøj i høj grad til ikke så lidt af en *sømands enegang*.

Det er klart, at mine interesser og trangen til fællesskabsfølelse ganske naturligt rettede sig imod mine ligestillede kammerater i lukafet forude, med hvem jeg bestandig måtte stjæle mig til at have kontakt.

Hellere end gerne havde jeg ombyttet min køje i messen, hvor jeg altid følte mig overvåget og ikke uden grund, med en i lukafet under bakken.

En plumkage skulle på et senere tidspunkt blive den indirekte årsag til, at jeg nåede mine ønskers mål.

Vi befandt os jo i en tid, hvor hyremuligheder ikke hang på træerne og hvor den, der havde valgt søen som arbejdsområde, måtte gøre gode miner til mangt og meget, der i vore dage ville være utænkeligt. Ad mange kanaler kunne bedømmelsen af et besætningsmedlems evne til at begå sig nå frem til andre førere af sejskibe, og at komme i misry var en uheldig ting, der let kunne spærre vejen til hyre i andre skonnerter, og noget sådant udsatte man sig nødigt for. Frygten for korporlig overlast var desuden almindelig og, det skal der ikke lægges skjul på, også velbegrundet. Sådanne forhold skal dog ikke her gøres til genstand for en nærmere omtale. Blødsødenhed var jo ikke et fremherskende træk. Man var indstillet på, at livet i datidens skibe var en blanding af godt, ondt og en hel del mere, og som det jo så ofte går, er det også fra den tid overvejende de lyse timer, der tæller, selv om strabadser og det mindre gode selvfølgelig ikke er glemte. Var det tilfældet, var det jo ikke muligt at tegne et sandfærdigt billede af tiden.



Der findes ikke mange interiører af kabysserne på de gamle sejskibe. B. A. Wikström har her tegnet det snævre, upraktiske rum, hvor unge søfolk er i færd med at skrælle kartofler og røre i gryderne. På den i artiklen omtalte thurinerskonnert har forholdene sikkert været endnu mere indskrænkede. – Træsnit i Ny Ill. Tidning 1882.

Interior of the galley on board a sailing-ship. Woodcut from 1882.

I dag, hvor man har det hele på afstand, dukker fra erindringen mange situationer frem, som jo nok på en vis måde er farvet af de mellemliggende år, men som det godt kan være interessant at anskue fra en anden vinkel, end da man havde problemerne tæt inde på livet.

Proviaenteringen forud for en rejse var en enkelt overstået affære på de tider. Kartoffler, meget lidt grøntsager, en okseforfjerding, salt flæsk, corned beef, boiled beef, nogle rugbrød, en sæk rugmel, et par sække hvedemel og næsten uoverskuelige mængder klipfisk som noget meget vigtigt, og så var den proviantering stort set overstået. Friske

æg var en utænkkelig luksus, man klarede sig med æggepulver og præserveret mælk. Kalorier i tilstrækkelig mængde blev der ikke tænkt meget på, og moderne ernæringseksperter ville nok have grebet sig til hovedet mere end en gang. Men dem var der ikke rigtig tænkt på den gang.

Da skonnertens beholdning af rugbrød begyndte at svinde i betænkelig grad, måtte jeg en dag se i øjnene, at en komplettering var forestående, og jeg gjorde mig ganske naturligt mine tanker om, hvorledes en sådan skulle foregå. Jeg var ikke i tvivl om, at jeg gjorde klogt i ikke at overse dette problem. Og en skønne dag blev jeg stillet direkte overfor det, idet skipperen lod mig vide, at jeg nu kunne begynde at forberede mig på fremstillingen af dette helt uundværlige levnedsmiddel.

Jeg ransagede min hukommelse for at genkalde mig, om en og anden af mine søfarende bekendte i hjembyen havde været inde på problemet. Men forgæves. – Der foresvævede mig absolut intet om det. Men jeg mente dog at have læst om, at der ihvertfald skulle bruges noget, der hed surdej. Men hvordan fik jeg da fat i dette? Der var jo ingen bager lige henne om hjørnet. – Bager! – Da gik det med al sin gru op for mig, at bageren, det *var* jo mig. Mig syttenårige yngling, der ikke på det tidspunkt havde skygge af begreb om brødfremstilling.

Ad hvilke kanaler den idé kom til mig, at jeg, hvis jeg tog et par håndfulde rugmel, lavede en dej og anbragte den bag på det varme komfur, måtte kunne få held til at få massen til at syrne, aner jeg idag intet om. Men jeg håbede inderligt, at dette måtte være løsningen på problemet. Det blev til et kapløb med den hastigt svindeende rugbrødsbeholdning, og i et par dage befandt jeg mig i en næsten ulidelig spænding. Så konstaterede jeg til min grænseløse fryd, at dejklumpen var vokset til det tredobbelte format, og at den tilmed både lugtede og smagte surt. Da følte jeg, som havde jeg udklækket et columbusæg.

Forventning og spænding fyldte den trange kabys, da jeg gik i gang med at ælte rugmel med et efter min mening passende kvan-

tum vand og et par håndfulde af den selvfremstillede surdej. – Ville det lykkes for mig, eller skulle jeg til både skam og spe og det, der var værre, alene stå med ansvaret for, at der en af de nærmeste dage ikke fandtes rugbrød ombord? Jeg turde næppe tænke tanken til ende.

Jeg fyrede op under ovnen og tog med stor forventning plads på den lille bænk i kabyssen. Men kun for et øjeblik. Brødene måtte jo *slås op*, som jeg siden hen har erfaret, at det hedder i fagsproget. Jeg har tidligere været inde på, at kabyssen i en skonnert var meget lille og trang, og den fornemmelse blev i uhyggelig grad forstærket, efter at brødene til min usigelige lettelse begyndte at hæve. Men jeg havde været villig til at fortrække ud på dækket bare for at give plads for mine brød, hvoraf så meget afhang.

Min stolthed kendte ingen grænser, da de prøvebrød, jeg havde placeret på pladen, begyndte at antage former, der næsten var en professionel bager værdig. Men pladsforholdene taget i betragtning følte jeg mig reduceret til noget småt og betydningsløst i forhold til de nu svulmende rugbrød, der næsten truede med at sprænge den i forvejen trange lokalitet. – Hurra! Det var ganske øjensynligt lykkedes. Men ville brødene nu også være af den ønskede størrelse, når de nu snart skulle udsættes for ovnens temperatur, som jeg ikke anede så forfærdelig meget om, men som jeg omsider fandt passende til at indføre brødene i.

Pludselig fyldtes kabyssen med en tung og kvælende røg. Skonnerten var begyndt at krydse op imod vinden, hvilket bevirkede, at vinden blev presset ind i kabyssens skorstensrør. I hast måtte jeg ud og skifte om på røghatten og det gentog sig adskillige gange. Hver gang skonnerten vendte, var den gal. I dette fartøj viste man ikke kokken det skyldige hensyn at varsko ham for vending, et varsko, der ellers var almindeligt i de fleste sejlskibe.

Mine første rugbrød blev til under højst forskellige vanskeligheder. Ikke alene havde jeg haft dejen at slås med, også ovnen gjorde knuder, og dertil kom altså de meget uheldige sejلمانøvrer, der blæste min kabys fuld af røg.

Jeg kan ikke nu de mange år efter genkalde mig, hvor længe mine rugbrød befandt sig i ovnen. Men jeg erindrer tydeligt, at heldet havde været med mig, da jeg omsider fandt det betimeligt at udtage dem af ovnen – og med hvilken stolthed. For mine undrende øjne åbenbarede sig fire tilsyneladende helt normale rugbrød. Dampende og udsendende en i mine næsebor næsten himmelsk duft lå de der og gav mig en ovenud tilfredsstillende belønning for alt mit slid. Da følte jeg, at jeg måtte være en af guderne særlig begunstiget.

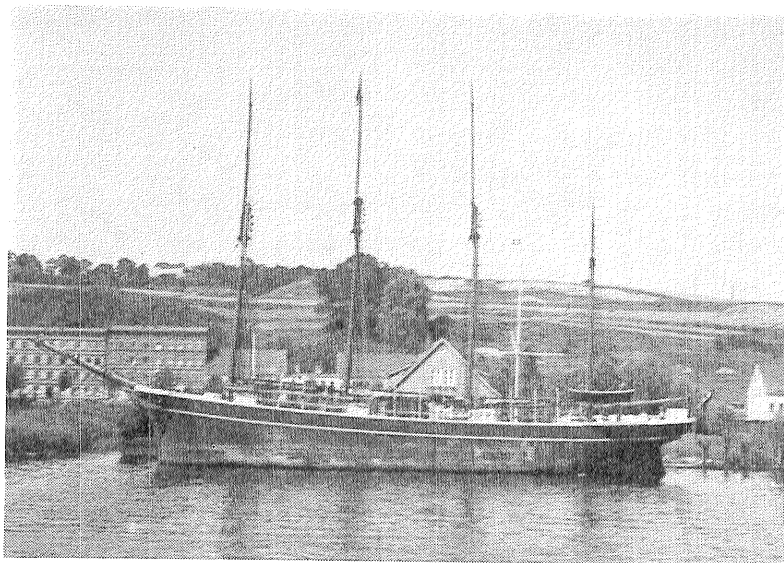
Om nu skipper også ville deltage i min lovprisning.

Jeg fik nu travlt med at slå resten af dejen op, og også disse brød lykkedes. Da brød jeg ud i høje jubelråb, der hidkaldte mine på dækket arbejdende kammerater. Deltagende spurgte de til mit velbefindende, mens jeg for alle kundgjorde det store under. Hovedrystende begav de sig igen til deres arbejde sikre på, at jeg nok i min varme kabys havde været genstand for et hedeslag – og det her på højde med Øland og tilmed i november måned.

– Det var noget af det mærkeligste, der endnu var hændt på denne rejse!

Resten af dagen stod min kabys på gloende pæle, og selv ikke styrmandens ordre til mig om at være med til at bjærge forsejlene kunne dæmpe mit helt ustyrlige humør.

Da jeg den følgende dag tog hul på den nye beholdning af rugbrød af eget fabrikat og overlod det første til lukafet, mens jeg skar et andet op til messen, havde jeg den store tilfredsstillelse, at der begge steder praktisk taget blev spist op. Større anerkendelse kunne jeg ikke ønske mig, og i flere dage følte jeg mig som selveste opfinderen af det mellemgrove rugbrød. Jeg ved ikke, om skipperens forkærlighed og trang til finere bagværk var blevet forstærket ved at se resultatet af min fermhed ved bageovnen. Allerede længe havde jeg været klar over, at han var en uforbederlig ynder af kager og andet sødt brød. I havn var det en af mine faste opgaver daglig at sørge for forsyninger hos den nærmeste bager. Utallige er de kager, jeg har båret ombord og serveret til hans eftermiddagskaffe, som han altid indtog i sin private salon. Han aftvang mig absolut tavshed om



4-mastet skonnert „Ruth“ af Thurø, et af de større sejlskibe, der var hjemmehørende ved Svendborgsund. Den byggedes 1920 af Martin Jørgensen, Thurø, og målte 321 brt. 1930 fik skonnerten indsat hjælpemotor. Den forliste 1943 på Irlands kyst. – Fot. H. Szymanski.

A 4-masted schooner, the "Ruth" of Thurø, 321 gross tons, built in 1920 and wrecked off the Irish coast in 1943.

denne hans last og det er først nu de mange år efter, jeg røber hans svaghed, hvilket jeg nok tør regne med hans tilgivelse for, om han da ellers fortsat måtte være i live.

I søen kunne han blive grebet af en ustyrlig trang til at delikatere sig med plumkage og helst spækket med rosiner og sukat. Disse ingredienser opbevarede han i salonen omhyggeligt under lås og slå. Hans trang til kager steg proportionalt med vejrforholdene. Under en storm, hvor himmel og hav næsten stod i et, kunne han føle en helt ubetvingelig trang til at frådse i wienerbrød og kager. Af gode grunde kunne dette ikke lade sig gøre. Men en plumkage lå altid indenfor mulighedernes rækkevidde, og han var selv mand for at fremstille denne delikatesse. Også kabyssen var på sådanne dage underlagt hans

kommando. Mens skonnerten tumlede sig i søen og red for klosrebede sejl, huserede han i den lille kabys og lærte mig, hvordan dejen til en plumkage skulle røres. Denne brave thurinerskipper havde i sig alle betingelser for at være blevet en kapacitet indenfor konditorfaget. Også denne side af bagningens kunst fik jeg lært, og han endte med at sætte overordentlig pris på min specielle form for plumkage. Helst skulle den være fed, drivende af smør og tung af allehånde tørrede frugter. Men samme kage skulle blive årsag til, at min trængselstid som *Jonas* skulle indledes. Selv en specialist kan en enkelt gang fejle, men det synspunkt kunne skipperen under ingen omstændigheder acceptere.

Men før jeg når frem til den begivenhed, der gjorde mig til *Jonas* i skipperens øjne, er jeg ubeskeden nok til at fastslå, at jeg i denne skonnert fik lagt grundlaget for en rutine i bagerfaget, dog indenfor et afgrænset område, som jeg siden med mellemrum har dyrket med megen flid. Dog er det hovedsagelig plumkage, jeg giver mig i lag med. Jeg har givet den navnet *skonnertkage*, og opskriften har efterhånden fundet vej videnom. Rugbrødsbagning kaster jeg mig af nærliggende grunde sjældnere ud i. Min begejstring over et vellykket resultat vil alligevel ikke kunne måles med den, jeg følte allerførste gang, ligesom vidnerne til min stolthed hin novembermåned udfør Øland jo nu er spredt for alle haves vinde.

Den gode skippers heftighed og brusende temperament fik netop et af sine voldsomste udbrud i forbindelse med omtalte kage. Som regel havde jeg held med mig, når jeg fik ordre til at fremstille en ny. Men af en uopklaret grund mislykkedes den en dag. Jeg havde just vendt den af formen og frembar den med vanlig stolthed. Men enten havde den ikke kunnet tåle temperaturforandringen på vejen fra kabyssen til messen, eller måske havde mit øjemål, da jeg tilsatte bagepulveret, snydt mig. Ihvertfald skete der det fatale, at kagen, netop da jeg placerede den på bordet foran skipperen, gav et næsten lydeligt suk fra sig og faldt sammen.

Luften i messen var med ét ladet med en uheldssvanger stemning. Skipperen så vildt ud af øjnene, og han så ud, som sank en verden i grus for ham.

Forventningen om en lækker kage til kaffen var med ét bristet, og jeg er nu så mange år efter blevet klar over, at end ikke en storm af vindstyrke otte kunne have bragt den gode skipper i tilnærmelsesvis så stor affekt som den sammenfaldne kage på en ellers fredelig eftermiddag, hvor sejlene stod velfyldte og loggen snurrede i sin line langt agterude.

Skipper rejste sig, så olmt på mig og fremstammede med brudt stemme:

– Vær så venlig at gå tilbage til din kabys og kom ikke mere over halvækket idag!

Samme aften fjernede jeg efter skippers ønske mit tøj fra messen og fortrak hen i lukafet, hvor jeg endelig kunne indrette mig i den så længe attråede køje.

Mine dage agter var talte, og jeg havde et begrundet indtryk af, at jeg fra og med den dag kun lige akkurat var tålt ombord. Skipperens tiltro til mine evner som bager havde lidt et uopretteligt knæk, og resten af min tid i skonnerten kunne jeg helt og fuldt koncentrere mig om kabysarbejdet – minus bagningen.

Det blev mig forbudt på det strengeste så meget som at røre et fald eller et sejl, og min assistance, når sejl skulle sættes eller bjærges, blev der ikke mere regnet med.

Jeg var af skipperen stemplet som en Jonas, og jeg havde en bestemt formodning om, at også styrmanden delte skipperens opfattelse på det punkt.

Denne forsmædelige stempling var foranlediget af det lille og i mine øjne absolut tilgivelige uheld med plumkagen.

Men det skulle blive værre endnu.

I salonen agter hang skibets kronometer, der hidtil havde fungeret upåklageligt. Instrumentet var Den Gamles stolthed, idet det stammede fra hans fars tid som fører af skonnerten. Af uforklarlige årsager gik det en dag i stå, og end ikke det gammelkendte trick med at ryste det og banke på det kunne formå det til at fungere igen. Efter forgæves anstrengelser lod skipperen til sin styrmand en bemærkning falde om, at det gode kronometers upålidelighed vel sagtens skyldtes

den f..... kok, der jo uheldigvis havde sin gang her og som ikke engang kunne få en plumkage til at holde hævnning.

Min tilstedeværelse lagde ingen dæmper på hans overbevisning om, at der måtte være en forbindelse mellem kronometerets passivitet og min person.

Jeg forholdt mig klogeligt tavs overfor hans insinuationer og tog med tilkæmpet ro af bordet. Men jeg følte hans blikke, der som forgiftede pile borede sig ind i min ryg. Sådan følte jeg det ihvertfald. Efter disse bemærkninger fulgte en kort ildevarslende tavshed, indtil skipperen med satanisk sarkasme afleverede følgende på sit syngende ømål:

– Det ser nok u' te', styrmand, at vi igen har fået en Jonas ombord!

Denne bemærkning lod mig ane, at jeg havde haft en eller flere lidelsesfæller som forgængere. Men det var mig ingen særlig trøst. Derimod tror jeg nok, jeg var en lille smule rystet over dette udslag af overtro.

Nu fortsatte skipperen henvendt til styrmanden:

– Men ka' ha' ø'elægge kronometeret, ka' ha' vel osse få det til at gå igen!

– Je' venter, a' det er i orden en af de allernærmeste dage!

De sidste ord, der nok var henvendt til mig, lød i mine øren som en ordre. Og efter frokost næste dag var der en bar plet på skottet, hvor kronometeret havde hængt. Jeg havde besluttet mig til at skille det ad og rense delene i petroleum.

I kabyssen foretog jeg operationen, som jeg med liv og sjæl kastede mig ud i, mens jeg fremmunlede bønner, der af vinden bares ud over de skumtoppede søer.

Alle guder syntes at være med mig. Jeg klarede det pænt. Der blev kun en lille fjeder og to bittesmå hjul tilovers, men alligevel ville kronometeret ikke gå.

Reservekronometeret, thi et sådant fandtes ombord, blev taget frem og hængt op. Det „forheksede“, som skipper kaldte det, blev stuvet af vejen i behørig afstand fra det nye, og livet ombord gik sin forholdsvis vante gang. Men skipperens mistro til den nye Jonas havde fået ny næring og han lagde aldrig skjul på det.



Vinterbillede fra Pilekrogen i Svendborgsund ud for Troense, set mod Thurø. Flere sejlskibe er oplagt for vinteren. – Ældre foto (Jens Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet).

Svendborg Sound in the old days, with ships laid up for the winter in "Pilekrogen".

Om begivenheden med det famøse kronometer blev indført i skibets journal, lykkedes det mig aldrig at få opklaret. Men jeg vil tro, at visse betæneligheder og en smule sund fornuft havde fået overtaget over lysten til at sætte overtroen på prent.

Da vi et par måneder efter ankom til Københavns Red, havde jeg i god tid forinden sagt min måned op. Jeg havde fået nok af at være Jonas.

Uden fortrydelse fra min side, og sikkert også fra skipperens, mønstrede jeg af og lod begivenhederne i denne gode thurinerskonnert bundfælde sig i erindringen. Men jeg har ofte taget dem frem.

Mindet om en særpræget skipper blev efterladt hos mig og har givet anledning til denne beretning.

Boghvedeskipperen

Bag denne betegnelse gemmer sig en af de mange sejlskibsførere fra den store tid, jeg har kendt personligt.

I året 1928, hvorfra beskrivelsen stammer, var der endnu adskillige fartøjer hjemskrevet i Troense på Tåsinge.

I den lune ankerkrog, Pilekrogen, lod de efter kortere eller længere rejser ankeret gå i den arrede bund. Det er utallige sejlskibe, der gennem tiderne har benyttet denne sikre ankerplads, som jo så at sige lå lige uden for hjemmets dør, hvor hustru og børn det meste af året måtte nøjes med at lade tankerne gå ud over havene til familiefaderen. For børnene kunne det tit knibe en del med at kende deres fædrene ophav, når han i sjældne perioder tog sig stunder til at aflægge familien nogle få dages besøg.

Et af de fartøjer, der sidst i 20'erne var hjemmehørende i Troense, var forenagterskonnernten „Mercurius“, hvis skipper på det tidspunkt var en mand midt i tresserne, men adræt som få og med tidligere tiders skippermentalitet i behold. Særpræget var han og det gav sig eksempelvis udslag i, at han konsekvent aldrig, når han i havn havde ærinde i land hos enten mægler eller skibshandler, spadserede i land fra sit skib.

Han ville *vrikkes* i land. Ikke noget med at blive roet. Den, der kan kunsten at vrikke en jolle, kan sætte sig ind i de vanskeligheder denne disciplin kan volde en nybegynder. Der skal en ganske særlig teknik til at få åren til at blive i åregangen og stor øvelse i at få fartøjet til at bevæge sig med den tilstrækkelige fart og i den rigtige retning.

Når „Mercurius“s skipper, altid i sit stiveste puds, havde taget plads på den forreste tofte i jollen med ryggen mod sejlretningen og givet signal til afgang, begyndte kvalerne for den uerfarne jollegast, der for første gang skulle håndtere den genstridige åre og få den til at arbejde sammen med den slingrende jolle.

Jeg gjorde nogle rejser med denne lille skonnernt, der ikke mere eksisterer, og vi havde fået en ny mand, hvis første opgave var at bringe skipperen i land en formiddag. I den sikre forvisning om, at

enhver, der havde valgt søen som sin arbejdsplads, var i stand til at vrikke en jolle, havde skipperen givet den nye mand ordre til at gøre jollen klar, idet han agtede sig i land i forskellige ærinder. Som en admiral, der går fra borde, var skipperen entret over lønningen og havde taget plads i jollen.

Det slog mig, der fulgte begivenhederne fra dækket, at der egentlig kun manglede falderebet og bådsmandspiben for at fuldende billedet af admiralens sortie.

Min kammerat stod klar ved åren, synlig nervøs, og så begyndte en forestilling, der først lod et forundringens skær gå over skipperens åsyn, men som snart afløstes af irritation og derefter åbenlys vrede. Manden ved åren var overhovedet ikke i stand til at vrikke en jolle. Denne dansede et par omgange i havnebassinet og drev så tilbage mod skibssiden, hvor den tørnede, så skipperen fo'r fremefter og gled ned ad toften.

Da han atter fandt sit sæde, foreslog han med sarkasme og kulde i stemmen sit nye besætningsmedlem, om tiden nu ikke var inde til at komme afsted.

Om det nu var desperation eller såret stolthed, der fik min kammerat til at få lidt hold på sagerne, får stå hen i det uvisse. Men ihvertfald gled jollen under hans fornyede anstrengelser med åren bort fra skibssiden og bevægede sig mod den fjerne havnemole.

Hvor skipperen ville blive sat i land, var det for mig meget vanskeligt at afgøre, da jollen bevægede sig skiftevis i flere retninger.

Efter ca. et kvarters forløb kunne jeg dog konstatere, at skipperen var bragt nogenlunde velbeholden frem. I det fjerne kunne jeg se ham stå på kajen ivrigt fægtende med armene. Det havde åbenbart været en forsmædelig oplevelse for ham at blive bragt i land på denne måde, han, der selv med lukkede øjne kunne have vrikket jollen ind i løbet af få minutter. Da han en times tid senere vendte tilbage, stod han selv ved åren, mens min kammerat lidt slukøret sad som en slags passager på den forreste tofte.

Han fortalte mig senere, at han undervejs havde modtaget indgående instruktioner i den svære vrikkekunst, som han snart blev i

stand til at mestre uden dog nogensinde at nærme sig skipperens fuldkommenhed på dette felt.

I flere dage græmmede den gode skipper sig og lod flere bemærkninger falde om, at den nye mand nok ikke var sin hyre værd.

Han skulle have 19 kroner om måneden.

Jeg selv var i løbet af de par måneder, jeg havde været ombord, kommet op på 27 kroner.

Med en samlet hyreudgift på 46 kroner om måneden var vi to mand, der udgjorde besætningen, ihvertfald ikke skyld i, hvis skonnerten ikke var i stand til at sejle nogle penge hjem til skipperen og eventuelle parthavere.

Kosten ombord i „Mercurius“ var en besynderlig affære, og jeg tror aldrig, jeg har kendt en skipper med så spartanske krav til sine egne daglige fornødheder. Sin egen enkle levevis forventede han som en selvfølge, at også hans besætning gav sig ind under.

De fleste fynboer plejer at benægte ethvert kendskab til boghvedegrød. Men de mængder, der blev konsumeret i denne gode skonnert, kunne ihvertfald trække gennemsnitsforbruget pr. individ betydeligt i vejret.

Da jeg mønstrede i Kerteminde, hvor vi lå for at laste, var jeg på et tidspunkt overbevist om, at lasten skulle bestå af ovennævnte fynske grynspecialitet. Men det viste sig snart, at jeg tog skammeligt fejl og at det såmænd blot var proviantering, der var tale om. Jeg opgav snart at tælle sækkene, der hobede sig foruroligende op.

Kostplanen ombord var uhyre enkel og nok medvirkende til, at ingen opnåede blot det beskedneste jubilæum i skibet, vistnok til skipperens store undren, da han selv syntes at sætte stor pris på kosten.

Det kræver ikke nogen større ransagelse af min hukommelse at nævne den kost, der bestandig gik igen. Den bestod foruden af boghvedegrøden af en ret, som skipperen kaldte *bredfinker* og som jeg senere skal beskrive nærmere.

Afvekslingen i kosten, hvis man kan tale om afveksling, var grynsuppe, hvis hovedbestanddel var de evindelige boghvedegryn.

Hvis nogen måtte være i tvivl om, hvorledes boghvedegrød kan varieres, skal jeg her give en anvisning på det. I „Mercurius“ foregik det på den måde, at der blev kogt en kæmpegyrdefuld så stor, at den rigeligt kunne slå til til mindst tolv personer. Den første dag blev den spist varm med fortyndet skummetmælk til. Så gled den ned, omend med besvær.

Næste dag blev den serveret udskåret i terninger og overhældt med enten varm mælk eller øl. På det tidspunkt var interessen for retten allerede dalende, undtagen hos skipperen, der med synligt velbehag forsynede sig. På trediedagen var der endnu en god rest igen og nu blev grøden, stadigvæk skåret ud i terninger, braset op på panden i margarine og med rugbrød til. Da havde skipperen traktementet helt for sig selv. Vi andre orkede simpelthen ikke mere at få en bid af den nu næsten mørkeblå substans ned.

Retten *bredfinker*, som jeg har lovet at beskrive nærmere, var et mareridt. Den bestod af kogte ko- eller svinelunger, der, når de var kolde, blev skåret i fingertykke skiver og stegt på panden. Lugten var næsten ulidelig og smagen helt ubeskrivelig rædselsfuld.

Der blev tilberedt så rigeligt, at der foruden til middag var pålæg til et par dage eller tre og der var praktisk taget ingen grænser for denne rets variationsmuligheder.

Mens min kammerat og jeg var yderst tilbageholdende med at lange til fadet med de ækle lungeskiver, der var fyldt med årer og luftpiber, ligefrem frådsede den gode skipper i også denne specialitet. Han spiste dem med peber og salt, med rå løg, og jeg erindrer endog at have set ham dænge dem til med sur sennep.

Jeg tror, han fik alle disse lunger gratis hos de lokale slagtere, så det kan ikke have været store beløb, han har anvendt til kosten ombord. Hvad der ikke blev spist som ferskt tilberedt, blev saltet ned, og til besætningens store fortrydelse var der aldrig mangel på råmateriale til fremstilling af en gang bredfinker.

Sådan var kostforholdene for søens folk i mange småskibe for ca. 40 år siden, og de afveg ikke så forfærdelig meget fra det her beskrevne et godt stykke op i fyrrerne.

Den traditionelle saltfjerding manglede heller ikke i „Mercurius“, men der befandt sig ingen behagelige overraskelser i denne, den tids *køleskab*. Pladsen i den var som oftest optaget af de omtalte lunger, og vi, der udgjorde besætningen, bevægede os i store buer udenom denne og kunne ikke dele skipperens begejstring for dens indhold.

I „Mercurius“ var der ingen kabys. Kosten blev tilberedt i skipperens kahyt agter, hvor man havde at indfinde sig på de fastsatte tider. Syntes man ikke om kosten, var fristelsen til at forgribe sig på saltfjerdingsens indhold ikke tilløkkende, og synet af en kødsæk måtte vi give afkald på.

En bestandig sultfornemmelse gjorde sig gældende, og al ekstravagance måtte afholdes af vores beskedne hyre, der jo ikke rakte langt.

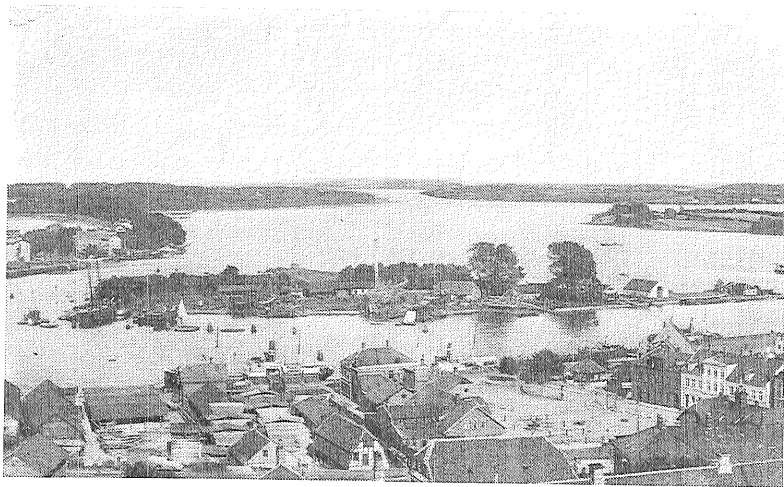
En svendborgskonnert og dens skæbne

Da tremastet skonnert „Urda“, et kønt lille fartøj på 99 brt., i 1922 løb af stabelen på J. Ring-Andersens træskibsværft i Svendborg, skete det under de sædvanlige festlige former, hvorunder et løbegilde i hin tid foregik.

Bygmester og reder med damer var tilstede, som det hørte sig til, og værftets arbejdere med dem gav fartøjet et rungende hurra, da det for første gang tog vandet, hvor det lå og vuggede som en ung svane. Skonnerten var jagtbygget og blev rigget som slettopper med fokkerå og spidser.

Der var absolut intet i forløbet under søsætningen, der tydede på tragedie. Det skulle først nogle år senere vise sig.

Værftets teknikere og tegnere havde under iagttagelse af deplacementsberegninger, sejlareal og centreringspunkter skabt fartøjet på tegnebordet, og derefter var skibstømmerne gået i gang med det praktiske arbejde. Tømmeret, der var det sædvanlige gode og gedigne svære egetømmer, var blevet kogt i svedekasserne og derefter formet i overensstemmelse med de tegninger, der lå til grund for fartøjets tilblivelse. Praktisk erfaring og teknisk kunnen havde skibstømmerne



Udsigt over Svendborg med havnen og Frederiksø („Holmen“) med træskibsværft og t. h. vagervæsnets hus. Nu er øen landfast, og her ligger J. Ring Andersens skibsværft og Svendborg Skibsværft. I baggrunden Svendborgsund mellem Thurø og Tåsinge. – Foto fra århundredskiftet.

The town of Svendborg and the island of Frederiksø, with shipyard, ab. 1900.

lagt i arbejdet, og resultatet var blevet et smukt lille fartøj, der nu snart skulle møde havets barske vilkår.

„Urda“ var blot et enkelt led i en række af skonnerter, der var blevet til på dette gamle værft – vel nok et af de mest produktive i det sydfynske øhav gennem hele sejskibsperioden.

Ved udrustningskajen blev det i de næstfølgende måneder forsynet med alt det nødvendige til langfartssejlad, og som det allersidste kom sejmagerne og gav fartøjet ‘vinger’ – de store sejl, der skulle bære det frem over verdenshavene og som skulle kunne stå for manganen en rygende piber i den barske Nordatlant, hvor skonnerter i dens første leveår fik sit virkeområde i farten mellem Spanien og Newfoundland. Det var hovedsagelig salt og fisk, der blev de vekslende laster frem til 1928, hvor „Urda“ sejlede som rent sejskib uden hjælpemotor.

Hverken skipper eller besætning bemærkede i disse år, at der var noget forkert ved skibets metacenterhøjde eller centreringspunkt. Det

skulle først vise sig efter, at skonnerten i slutningen af 1928 fik indlagt hjælpemotor og hovedsagelig kom til at gå i træfart på Østersøen. De høje dækslaster, som den ikke var bygget til, gav skonnerten en katastrofal sårbarhed, idet dens metacenterhøjde blev negativ, hvilket må forstås på den måde, at skonnertens stabilitet med dækslast ombord blev af negativ karakter, når den lå på ret køl, således at den kun havde mulighed for at finde sit balancepunkt med slagside til enten styrbord eller bagbord, eller, som det senere skulle vise sig, med bunden i vejret.

I årene op til 1928 sejlede „Urda“ på Færøerne, Island, Spanien og som nævnt Newfoundland. Dens fører gennem hele dens tilværelse var kaptajn Rasmus Petersen af Svendborg, og den disponeredes af et rederi bestyret af C. R. Andersen, Brydekilde ved Svendborg.

I slutningen af 1928 var de lange rejsers tid forbi for skonnerten. Konkurrencen med damp- og motorskibe satte for alvor ind. „Urda“ fik indlagt hjælpemotor og blev som så mange andre af de sydfynske skonnerter i disse år degraderet til træslæber i østersøfarten. Men dens fører vedblev at være Rasmus Petersen, en tætbygget og udpræget sejskibsmand, der lige fra „Urda“'s første færd havde følt sig ét med denne lille velbyggede skonnert. Han var mærket af alt det vejr, de store have havde fundet for godt at byde et så forholdsvis lille fartøj. Det var jo i de tider, da, som man siger, skibene var af træ og mændene i dem af jern. Og det var ikke blot en overfladisk talemåde.

Efter 1928 blev det nødvendigt, for at gøre skonnertens rejser rentable, at laste den med en uforholdsmæssig høj dækslast. Otte fod og til tider derover var ret almindeligt og dette var helt i overkanten af hvad et så lille fartøj, der slet ikke var bygget dertil, kunne tåle. Men det var simpelthen en nødvendighed at pine mest muligt ind i disse relativt små skibe for at der kunne blive et blot minimalt overskud til skipperen og de øvrige parthavere.

En episode, der just var affødt af disse forhold og som gav et alvorligt forvarsel om den katastrofe, der senere skulle ramme „Urda“, indtraf i begyndelsen af 1929.



3-mastet skonnert „Urda“ af Svendborg, bygget 1922 hos J. Ring Andersen, Svendborg, 99 brt., liggende i engelsk havn. Den forsvandt sporløst 1936 i Nordsøen på rejse Viborg (Finland) – Esbjerg med trælast. Forfatteren fortæller i artiklen om dens tragiske skæbne. – Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

A 3-masted schooner, the "Urda" of Svendborg, 99 gross tons, built at Svendborg in 1922 and lost in the North Sea in 1936.

„Urda“ havde lastet træ i Makslahti, en plads dybt inde i bunden af den finske bugt, og herom har et tidligere besætningsmedlem fra denne rejse berettet, at dækslasten netop var de fatale otte fod, hvilket gav anledning til visse betænkeligheder hos skipperen og skibets

styrmand, idet der således var flere standards træ på dækket end der var i lasten. Hertil kom, at en ikke ubetydelig del af dækslasten bestod af svært tømmer, der var tungt som jern og syntes at være kommet friskt fra skoven.

Kort efter afsejlingen fra Makslahti fik „Urda“ slagside til styrbord, hvorfor det blev nødvendigt at gå til ankers i læ af nogle øer i den finske bugt, hvorefter alle mand blev sat til at stuve dækslasten om.

I en dag eller to sled besætningen med at flytte træ fra styrbord til bagbord, og skonnerten kom efterhånden så nogenlunde på ret køl. Pludselig, efter at dette arbejde var tilendebragt, væltede skonnerten imidlertid over og fik en langt betydeligere slagside til bagbord.

Skipperen opgav herefter at få skibet rettet op og det besluttedes at afgå for små sejl. På det meste af rejsen ned gennem Østersøen mødte skonnerten vestlige vinde, der i betydelig grad øgede slagsiden, som heller ikke blev mindsket efterhånden som dækslasten i bagbords side blev mere og mere gennemtrængt af søvand. Det blev i det hele taget en uheldig rejse, idet motorens kobling, ved at skruen havde tørnet en træstamme, var blevet beskadiget således, at rejsen trak længere ud end beregnet og derfor ikke gav det overskud, man havde ventet netop på baggrund af den store dækslast.

At man på en anden vis havde været heldig med denne rejse, idet skonnertens tyngdepunkt i den foreliggende situation var placeret *over* opdriftspunktet, således at dens naturlige ligevægtsstilling var med bunden i vejret, havde ingen ombord haft anelse om på denne rejse.

I de næstfølgende år, efter at skonnertens sårbarhed på det beskrevne punkt er blevet åbenbar, synes der ikke at være opstået farlige situationer af omtalte karakter. „Urda“ sejler i sin nye fart med dækslaster, der ikke giver anledning til at forrykke dens metacenterhøjde. Men den sejler også frem mod katastrofen.

„Urda“ totalforliser i efteråret 1936.

Skonnerten er den 25. september afsejlet fra Viborg i Finland med en last træ til Esbjerg. Efter at have passeret Skagen den 3. oktober,

hvor den observeres af tremastet skonnert „Dannebrog“, hvis fører var kaptajn Bondo af Svendborg, forsvinder den uden spor med hele sin besætning.

Man ved fra „Dannebrog“'s skibsjournal, at der i det pågældende tidspunkt var svære storme i området.

Ingen kan naturligvis vide med sikkerhed, hvordan begivenhederne har udviklet sig. Men at hændelsesforløbet har været dramatisk og altså også blev skæbnesvangert for skonnerten og dens besætning, blev snart en tragisk kendsgerning.

Alle betingelser for en katastrofe har været til stede, når man tager de forud omtalte forhold vedrørende skonnertens manglende sødygtighed i betragtning.

„Dannebrog“'s skibsjournal om de vejræssige forhold i området kan give grund til at formode, at en næsten uendelig række af stormsøer har ramt det sårbare fartøj. Som et hjælpeløst offer for vejr og vinde har det redet klyverbommen i søen og rullet lønningerne under.

Det har blæst med stormende kuling, søen har været stejl og brydende, og „Urda“ har slæbt bommene i søen, der med kortere og kortere mellemrum har brækket ind over. Antagelig har skipperen foreslået sin styrmand at bjærge stagsejl og storsejl, og delvis frigjort for sit sejlpres er skonnerten rystende af kampiver sprunget ind i natten, mens skipperen har været hos rorgængereren for at våge over sit fartøj, og alt disponibelt mandskab har været ved pumpen for at gøre skibet slingrelæns.

Frem og tilbage på halvdækket har skipperen vandret, standsende op ved luv mesanrig lyttende efter hver uvant lyd, håbende på at vejret skal bedage sig. Han har taget alle skibets bevægelser til sig. Med et sanseløst brøl er „Urda“ gået gennem hav og tæt mørke tumlende ind i hundevagten.

Søen bryder nu ustandselig ind over begge lønninger og bordfylder skibet, hvorefter vandet vælter ned i kahyt og lukaf. Hver halve time har man i mindst tyve minutter måttet pumpe for livet.

Som en jaget sæl springer skonnerten i skyer af skum og iskoldt vand, indtil en hushøj sø løfter dens agterende og krænger den over

til ruftaget, mens skibet i skumbrølende styrke sætter boven under helt hen til fokkemasten.

Dækslasten er forlængst gået, og søerne raserer dækket, knuser luger, skylight's og alt opstående. Så springer vinden i sydvest i frådende byger, der krænger skonnerten over til vantet. Lavinier af vand rejser sig over skibet, der ruller rundt og begravnes i enorme vandmasser.

I et fog af brod og sø raver fartøjet stønnende og læk. En voldsom brækker går over, og master, gaffler og hvad der endnu er tilbage af opstående bryder ned og dunderer mod skibssiden. Så taber skonnerten fart, falder af og driver hjælpeløs med riggen slæbende efter sig. „Urda“ stønner i dødsangst og alle ombord er klare over, at alt er ved at være forbi.

Så finder „Urda“ sit katastrofale ligevægtspunkt, vælter rundt, og ingen chance for skib og mandskab eksisterer mere.

Orkanagtige byger fejer hen over stedet, hvor „Urda“ er gået ned, og sletter alle spor.

Skagerak har kastet masken.

— — —

Den 29. oktober observerer svenske fiskere udfør Hanstholm vraget af en skonnert, hvis navn de mener at kunne tyde som „Urda“. Den lå da med bunden i vejret, den naturlige ligevægtsstilling, hvorfra den aldrig mere skulle rette sig op.

Noget spor af besætningen fandt man aldrig.

I 14 år fik denne lille kønne skonnert, en af de mest velsejlende før de høje dækslasters tid, lov til at pløje verdenshavene. Konkurrencen fra damp og motor slog den ud og tvang den ind i en fart, hvortil den ikke var bygget og som blev skæbnsvanger for skibet og dens besætning.

Dens jagtbyggede skrog med det flade spejl var en fryd at skue for enhver gammel sejlskibsmand. Kun få gange fik den i dens relative korte levetid lejlighed til at spejle sin kønne rig i det blå Svendborgsund. Den blev en sjælden gæst i hjemstedshavnen, beskæftiget som den i flere år var i langfarten. Mangen storm red den af i den barske

og rygende Atlant. Det må derfor føles dobbelt tragisk, at den skulle møde sin skæbne i et farvand så nær de danske kyster.

Tabet af besætningen var tungt for hver enkelts pårørende, og skipperens kone og deres to småpiger begræd tabet af en af de stouteste sejlskibskaptajner, der i den forgangne sejlskibstid har be-trådt et skibsdæk.

Hjemme i Svendborg på få og korte besøg længtes han bestandig mod havet og de vide horisonter og var vist egentlig kun hjemme i sit elskede fartøj – tremastet slettopskonnert „Urda“ af Svendborg.

Skipperne og søfolk fra de sydfyenske sejlskibe, som denne beretning omhandler, var en broget mangfoldighed med en mentalitet, der er så godt som forsvunden. Har man kendt dem, levet iblandt dem, arbejdet sammen med dem og taget noget af deres sind til sig, har man i sit eget sind oplagret værdier for livet. Sådanne værdier er som en åben bog, man aldrig kan blive færdig med at læse og fordybe sig i.

Karaktertræk og små særheder, der er trukket frem i denne be-retning om blot nogle enkelte af dem, må ikke opfattes som brod eller spidsfindigheder. De gode skipperes opfattelse af mangt og meget, spændende fra en selvfølgelig nøjsomhed med, hvad de fleste af dem syntes tilstrækkelig til livets opretholdelse, og nogles bevægelser på overtroens overdrev, må sikkert ses på traditionelle baggrunde.

At en og anden udså sig en „Jonas“, har nok kun tjent til at give afløb for irritation over dette eller hint, der brød den rytme, de gerne så som et led i dagligdagen ombord. Menneskene har vel til alle tider haft behov for at afreagere. Måden er blot forskellig og vil bestandig skifte. At albatrosserne, disse havets vagter og skibenes tro følgesvende i farvandet omkring Kap Horn, var i stand til at sove under flugten var jo også en almindelig tro blandt tidligere tiders søfolk.

I denne beretning har det ikke været hensigten og heller ikke muligt under hensyn til pladsen at give et udtømmende billede af livet, mæn-dene og skibene fra en interessant periode i vor skibsfart. Det er kun

blevet til det, der var tænkt, strejftog og hændelsesforløb spændende fra arbejdet i en snæver kabys under besværlige forhold og til en beskrivelse af den helt store tragedie i en kamp med elementerne.

Hensigten fra forfatterens side har været at riste en minderune om nogle enkelte skonnerter – 4-mastet sk. „Ruth“, forenagterskonnert „Mercurius“ og 3-mastet sk. „Urda“, og ikke mindst menneskene fra disse fartøjer, som han alle har haft et personligt tilhørsforhold til.

Et tårn af sejl jeg skuer i det fjerne,
et fartøj under sejl står sundet ind,
og kølvandsstriben lyser som en stjerne
– en svendborgskonnert styrer *bidevind*.

Ved Thurø Rev, hvor søen skumklædt bryder,
går skonnerten med ynde over stag,
da ses, hvad mangt et sømandshjerte fryder,
højt under gaffelen vort gamle flag.

En skipper søger havn, snart er han inde,
han ser, mesan og fok af vind står spændt,
og takker Gud for alle gode vinde
og for den lange rejse, der er endt.

Men ak, det var et drømmesyn – en iling,
forsvundet er den kønne skonnertbrig
dens høje rejsning og dens svaje giling,
og sundet aldrig spejle skal dens rig.

Hvad gavner det, at vind og storme raser,
for godt er nu al gods skudt op i kvejl,
og ingen ræer mere firkant braser,
ej vinden fylder mer' de hvide sejl.

Hvor er I nu, I havets stolte svaner,
 oh, kom tilbage, kom, blot for en stund
 fra Nordatlantens stormomsuste baner
 – kast ankeret påny i Svendborgsund.

SOME SKIPPERS OF SVENDBORG

Summary

The author of this article sailed in the twenties aboard some of the last sailing ships of the seafaring coast near Svendborg and gives us some reminiscences of the period. He describes the primitive conditions on board and some of his old captains who may have been characters in their own way but were very clever seamen.

As a young man the author signed on as cook on board one of these schooners. His knowledge of cooking and baking was practically non-existent. He came to be regarded as a Jonah, a bird of ill omen, by the captain and the mate when, inexperienced as he was, a plum cake he baked for the captain did not turn out right and the ship's chronometer stopped. He signed off after only the one voyage as he could not bear to be thought of as a Jonah.

The skipper of the "Mercurius" of Troense, which he sailed with later, was very mean so the food on board was even more monotonous and worse than on the other ships of the region. On these small sailing ships every penny counted if they were to make even a small profit. The pay was bad, the crews small and their living conditions incredibly primitive by present-day standards. Nevertheless their skippers had style, especially when they were rowed or sculled ashore in all their finery.

The last chapter tells of the wreck of the "Urda", a three masted schooner of Svendborg. She sailed well but there was a fault in her construction and the metacentre was too high. A too high deck-cargo of timber made her list easily. During her last voyage, with a cargo of timber from Viborg in Finland to Esbjerg, in September-October 1936, she disappeared in the North Sea, presumably capsized. Later a wreck was seen upside down off the coast of Jutland which was probably the "Urda". No trace was ever found of her crew.