

## FRA MIT LIVS SKIBSKISTE

Af

H. HEMMINGSEN

*I tidligere årbøger (1967 og 1968) har forfatteren fortalt minder fra sine første sørejser ombord på sydfynske skonnerter i 1920'erne. Her fortsætter han sine med lune og vemod krydrede beretninger og tegner med psykologisk sans og overbærende forståelse et billede af sømænd og sømandskår i sejl-skibenes sidste dage, både på søen og på landjorden. En beskrivelse af Thuro afrunder billedet.*

SÅ LANGT tilbage min erindring rækker, har jeg levet i skyggen af den sydfynske sejlskibsfart og dens vilkår. Til mine tidligste indtryk hører et æterduftende brev prydet med censurens stempler, et brev, der til mine forældres foruroligelse havde været så længe undervejs, at dets indhold godt kunne give et urigtigt billede af den situation, afsenderen befandt sig i.

Tidspunktet var årene mellem 1914–18, og omtalte brev var afsendt fra et engelsk hospital, hvor et familiemedlem befandt sig efter at være reddet som en af de få overlevende efter et krigsforlis i Den engelske Kanal. Til dette brev føjede sig andre med højtideligt officielt udseende og med det danske udenrigsministerium som afsender. Dem kom der en del af. Men de formåede ikke at dæmpe ængstelsen og uroen.

De engelske myndigheder var forsigtige med at give for mange oplysninger fra sig. Denne forsigtighed grundede sig i en spionagefrygt, der på den tid var mindst lige så udtalt som den, senere generationer skulle erfare.

De nærmere omstændigheder omkring det omtalte forlis var, at det pågældende familiemedlem havde været forhyret med en svendborg-

skonnert, der som utallige andre i de år var engageret i farten mellem England og Frankrig med materiel til de allierede styrker på det europæiske fastland. Skonnerten, der her er tale om, havde en mørk efterårsaften forladt Dover med en last bestående af heste til fronten. Det var en regel, at tre skonnerter altid fulgtes, det var den tids konvojer, idet muligheden for, at ihvertfald en af dem undgik torpedering og således kunne optage eventuelle overlevende fra de andre, regnedes som den eneste spinkle sikkerhedsforanstaltning.

Midtvejs ude i kanalen observeredes konvojen af en af de allestedsnærværende tyske u-både, og to af skonnerterne sænkedes uden varsel. Af uforklarlige årsager slap den tredje heldigt over til den franske kyst efter først at have taget de ganske få overlevende fra de to andre ombord. Skrigene fra de dødsangste heste skulle de overlevende søfolk aldrig blive kvit.

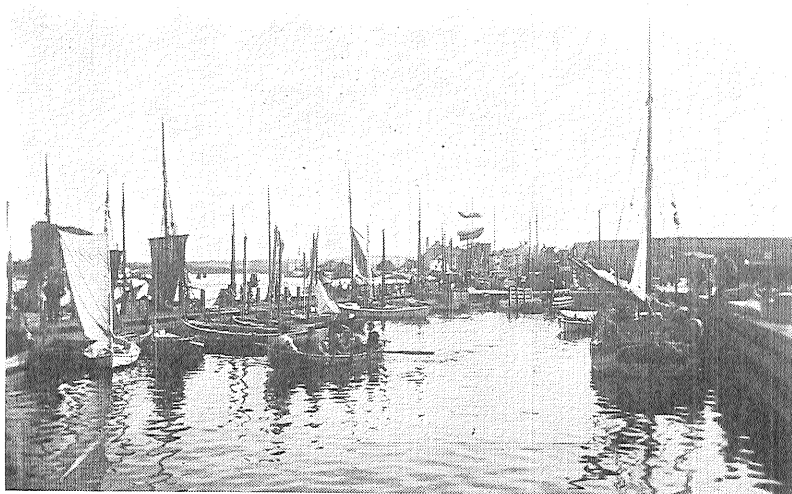
Det var vilkårene, hvorunder mange af de sydfynske skonnerter opererede under denne krig.

Uvished og derefter vished og sorg holdt deres indtog i mange svendborghjem, og det hører også til mine erindringer, at slægtninge, nære venner og naboer til mit hjem og mine forældre fik deres rigelige part af de smertelige følger, der fulgte i denne krigs kølvand.

Gennem hele min barndom måtte jeg leve sammen med den stemning, krigens slagskygge kastede ind over den lille by og de mange hjem, der havde tilknytning til den lokale skibsfart. Og det var mange.

Muligheden for at frigøre sig for stemningen af uvished og tvivl eksisterede ikke. Jeg vil altid huske den knugen, der greb alle og lagde sig som et tungt åg over byens gader og huse, når budskabet om et fartøjs forlis blev bragt til kundskab og fik naboer og familier, der stod hinanden nær, til at klæde sig i de sorgens gevandter, som man aldrig helt turde gemme bort.

Jeg ved ikke, om fællesskabsfølelsen var større på hin tid, men jeg tror det. Måske hænger det sammen med, at byen, jeg her taler om, var så intimt forbundet med søfart og har været det gennem mange



Parti fra havnen i Svendborg i begyndelsen af dette århundrede. Foto i F. Holm-Petersens samling, Søfartsmuseet ved Svendborgsund, Troense.

*The harbour of Svendborg at the beginning of this century.*

århundreder. Familiernes vilkår gennem generationer sætter på mangfoldig vis sit præg på efterslægten, og for en by og dens befolkning, der engagerer sig så intenst i et bestemt virkeområde, bliver denne arv nødvendigvis et fællesanliggende.

Når navne og mennesker, man har kendt, dukker frem i erindringer, bliver det så mange år efter som oftest kun til halvt udvaskede ansigtsovaler, der har indtaget deres plads i sindets mindealbum. Men man vil altid huske dem for det de var, det de stod for og de opgaver, de satte livet ind på at løse. De er og bliver en væsentlig del af byens og dette lands søfartsansigt, der har eksisteret så længe, at mange andre før dem har ofret alt, men hvis ofre vil huskes, selv om smerten deraf forlængst har fortonet sig i henfarne og nu glemte generationer.

Det er mig ikke muligt at give nogen helt udtømmende forklaring på, hvorfor jeg, da jeg nåede skelsår og alder og absolut ikke frigjort

for den smerte, der altid var og blev en del af mig selv og min by, droges mod fartøjerne, havet og de lange rejser. Det hele var bare uafvendeligt. Selv tror jeg, det var min bestemmelse, allerede før jeg var i stand til at lade mig påvirke af de forhold og betingelser, hvorunder jeg voksede op.

Men min vej ind i alt dette, der skulle komme til at præge mit fremtidige liv og give mig oplevelser, jeg nødtigt ville have været foruden, gik ikke direkte, men ad små genveje, som jeg dog altid vidste ville føre mig til det endelige mål.

Allerførst fik jeg min gang i de små skonnerter, der som stormslagne fugle lå rundt om i havnen og ved værfterne og hvor jeg hørte besætningerne berette om kolde strømme med isbjerge, hvide tavse kolosser med sælsomme former, der kom drivende majestætiske og utilnærmelige fra fjerne nordlige zoner. Frem over havene sejlede de imod deres undergang – golfstrømmens blå strømme. Jeg hørte om, hvorledes giganterne trak ulykke og død med sig i deres følge, indtil havstrømmene slettede deres spor. Men jeg fik også at høre om lune, månelysnætter med sydlige milde vinde, hvor besætningerne lå på lugerne i fyrklare nætter, kun afbrudt af rortørn og udkik.

Ved tanken og bevidstheden om, at jeg kunne få mulighed for selv at opleve alt dette, fyldtes mit sind af forventningsfulde anelser. Og end ikke folkenes forsikringer om, at livet til søs var andet og mere, at det også var arbejde og hårdt slid, kulde og afsavn, kunne dæmpe min lyst og min længsel efter at kaste mig ud i alt dette.

Overbevist om, at muligheden herfor stedse ville eksistere og at jeg en dag, når tiden var inde, kunne pakke mine få ejendele og begive mig ud, afventede jeg blot alderens komme, som jeg ikke kunne fremskynde, men som var en forudsætning for at realisere tanken.

Med i det tidsbillede, jeg her forsøger at beskrive, hører et mønster, der var en del af det.

Den, der for mere end fyrretyve år siden har haft sin gang i en svunden tids skibsprovianteringshandel, må idag konstatere, at begrebet, som det på den tid eksisterede, nu totalt er forsvundet. Men det hører med i mønsteret af sejlskibstiden, og genkalder man sig i

erindringen den atmosfære, der herskede i en sådan forretning, hvor sejlskibsfolk dagligt kom og gik, er dette billede også historisk.

I en sådan forretning stod jeg en dag og blev af selve chefen fundet værdig at tiltræde som yngste medarbejder.

Varesortimentet var enormt og dækkede praktisk talt hvad skibe under sejl havde behov for. Foruden almindelige kolonialvarer fandtes der så at sige alt til fartøjernes komplettering af nødvendigt grej til udrustning.

Bag butikken havde skibshandleren sit kontor, der samtidig var samlingssted for de sejlskibskaptajner, der om vinteren, når isen bandt sund og bælt, befandt sig hjemme og som dagligt mødtes her for sammen med skibshandleren at udarbejde lister over, hvad der skulle bruges til de forestående rejser. Men der blev fuldt så meget snakket 'skiv', rejser og oplevelser.

Sære ord som *jomfruer*, *æselhoveder*, *klædekøller*, *skvætbordsprop- per* og mange andre i en ung mands øren mærkelige ord svirrede i luften og ud gennem døren fra det trange kontor. At en jomfru er en rund træklods med fra tre til fem huller i til at føre et surringstov eller taljereb igennem og som benyttedes til befæstelse af et under- eller stængevant, anede jeg selvfølgelig ikke på det tidspunkt, så lidt som jeg vidste, hvad *levangere* og *bardunstræbere* var for sære tingester. De lange *vindebomme*, hvoraf der fandtes et større sortiment i udhuset over gården, en lokalitet, der af en eller anden mærkelig grund kaldtes for klintehuset, hvor de lå sammen med *sceptere* og *masteringe*, repræsenterede for mig en ukendt og fremmed verden, som jeg dog, inden der var forløbet alt for mange måneder, havde gjort mig så nogenlunde fortrolig med. Når derfor skibshandleren, da den nødvendige tid var gået, gav mig besked på at hente et antal *klydsbrikker*, fjorten *masteringe* og en lille sæk *trippelse* til skonnerten „Vega“, kunne jeg have udført ordren med lukkede øjne.

Ellers holdt jeg dem åbne og betragtede det hele som en skole. Og det var just hvad det var. Jeg havde jo daglig kontakt med alt det, jeg ville møde ombord i fartøjerne. Her i skibsprovianteringen var tingene ganske vist endnu blot en samling døde sager, der først, når

de kom ombord i skibene og blev anbragt på deres rette plads og fik deres funktioner, skulle stå deres styrkes prøve og samtidig blive levende.

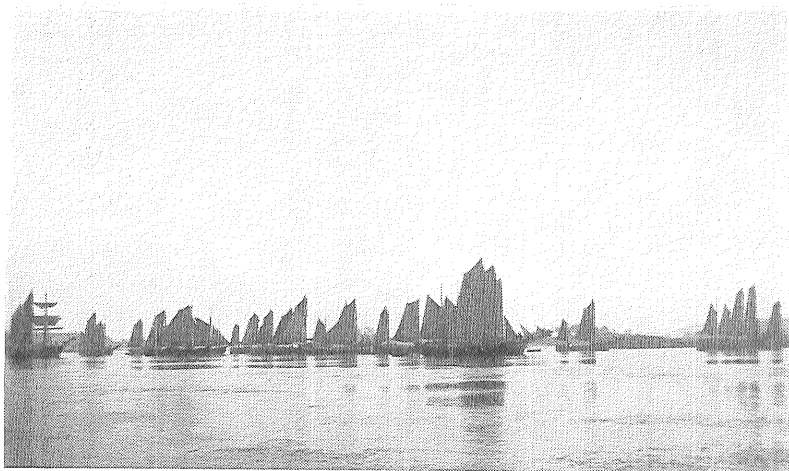
*Levangere*, som jeg her har omtalt, er jo en hollandsk betegnelse for en slags 'gulvskrubbere', der blev flittigt brugt i sejlskibene til at skure dækket med. Det skulle jo i et velplejet fartøj være så hvidskuret som vel muligt. Man kan vel kalde levangere en slags modstykke til den engelske *holy-stone*.

Der var endvidere *blokke*, eller gier, svære femskårne taljer, der blev fastgjort til svære øjebolte i dækket, mens løberblokkene blev fastgjort til vinderebene. Dette grej var beregnet til større fartøjer, hvor alt gods var så svært, at det var hensigtsmæssigt i nogen grad at kunne eliminere håndkraften, som der var rigeligt brug for til mangfoldige andre formål.

Endvidere fandtes *logge* i mange størrelser. En log er som bekendt et apparat til at måle et skibs fart i kvartmil eller sømil. I gammel tid bestod den da benyttede *håndlog* af „flynderen“, der kastedes udenbords og af loglinen, der var fastgjort til „flynderen“ og mærket således, at man ved hjælp af et „sandglas“, som udløb i et vist antal sekunder, kunne måle distancen, som fartøjet havde udsejlet i timer eller sømil på en vagt.

*Sceptere* var aftagelige metalstøtter til anbringelse om luger, på falderebstrapper og lignende steder. Der fandtes endvidere svabere, kvaste af optrevlet kabelgarn, ca. 5 fod lange og med et øje til at holde i. Disse brugtes til, som navnet antyder, at svabre et vådt dæk med.

En *sætskovel* var en slags træspade, hvormed man efter spuling af dækket pressede vandet ud af dæksplankerne for derved at konservere dem og gøre dem hvide. I det omtalte klintehus var der desuden et righoldigt udvalg af manilla og græstovværk i mange dimensioner. Endvidere *nathuse* til belysning af kompasset og med indsatte petroleumslamper, alt udført i blankt messing, hvortil der krævedes det omtalte *trippelse*, et polerpulver bestående af fintknust murstenspulver og *trippel*, en mager lerart til polering af metal. Et rig-



Svendborgsund med mindre og større sejlskibe. Foto fra 1912,  
i F. Holm-Petersens samling.

*Sailing ships in Svendborg Sound.*

holdigt udvalg af flagliner, vindposer og merlespigre fuldendte stort set vareudvalget i denne for en ung vordende sømand så interessante verden.

De tidligere omtalte *vindebomme*, var en 5-6 alen lange ege-tømmerstokke, der blev stukket ind i gangspilletts huller og tjente til at kunne dreje spillet, når besætningen stemte arme og bryst herimod i sliddet med at hive ankeret hjem eller måske sætte de svære sejl. For at få plads til flere folk ved gangspillet kunne *hestetove* anbringes på enderne af vindebommene fra bom til bom. Hestetovene holdt også bommene sammen, hvis spillet rovsede. Meget af det her omtalte grej var ikke beregnet til de små skonnerter, men for de større sejlskibe, hvoraf der jævnligt anløb en del. Flere af de store finske hvedeskibe fandt vej ind for at udlosse nogle få af de mange tons fra Australien hjembragte kornlaster.

Alt det her nævnte grej og udrustning kunne næsten fortjene et særligt kapitel for sig og da det kun kan blive en repetition af en svunden tids søtekniske begreber, som eventuelle læsere måske ved

bedre besked med, vil jeg hellere gå over til at beskæftige mig med en anden og måske i vore dage ligeså sjældent ting, nemlig en gammel *skibskiste*, der havde sin egen historie. Den var en af mit hjemms få klenodier. Desværre eksisterer den ikke mere. Eller måske har den været så uforgængelig, som jeg i mine barndomsår anså den for at være og glæder så sin nuværende ejer. Kunne den vende tilbage og komme i min besiddelse, ville den repræsentere en håndgribelig del af mine søfartsminder. I denne gamle kiste er, åndelig talt, forankret en stor del af, hvad jeg i tidens løb har nedskrevet. Den har aldrig fulgt mig i de skibe, jeg har sejlet i. Dertil var den for omfangsrig og pladsforholdene tillod ikke dens tilstedeværelse i de trange lukafer. Men jeg er vidende om, at den har gjort mange og lange rejser med de store *korntredere*. Herom lidt senere i min beretning.

Skibskisten var gedigen, fremstillet af træ fra de store finske skove. For endegavlene var den forsynet med et par svære smedejernsbeslag med bevægelige håndgreb. Indvendig i låget var der i smukke farver malet to hænder, der greb ind i hinanden. Desuden symbolerne for tro, håb og kærlighed – et kors, et anker og et hjerte – og herover to korslagte finske flag. Initialerne M.P. indesluttedes i en stiliseret tovværkskrans.

At skibskisten var havnet i mit hjem har sin egen historie. Det kan lyde meget privat, men det bliver værre endnu.

En dag stod et af den finske søfartsråd, Gustaf Erikssons store barkskibe, „Moshulu“, havnen ind. Det var en begivenhed, der trak sig en del opmærksomhed. Byens befolkning forstod at værdsætte et sådant maritimt skønhedsindtryk. Barken kom fra australsk havn, og lodsens havde med stor dygtighed ført barken ind gennem det snævre og vanskelige farvand, hvilket krævede megen snilde og et grundigt kendskab til sejlrenden. Men begge dele havde den gode lods i fuldt mål. Så det gik, som det skulle, når der står en dygtig mand på poopen.

Barkens tømmermand, et særdeles betydningsfuldt besætningsmedlem, havde efter det månedlange stræk besluttet sig til at afmønstre og for en tid slå sig ned i byen, som han ude i den store



verden havde hørt berømmet. Måske var han derude truffet sammen med fynske søfolk, der i deres lovprisning af de sydfynske lyksaligheder havde givet tømmermanden lyst til at lære byen og dens befolkning at kende. Ihvertfald agtede han nu for en tid at slå sig ned der.

Efter udskejning gik han ud i byen og forhørte sig om mulighederne for privat indkvartering.

I mit hjem var søens folk alle dage velkomne og det spurgtes, at han sandsynligvis ville kunne tinge sig ind med opnåelse af både kost og logi for en skikkelig betaling. Det må åbenbart være lykkedes at komme overens, for en aftenstund ankom tømmermanden med sin skibskiste på nakken, fik anvist et kammer på loftet og begyndte to dage senere som skibstømmer på træskibsværftet. En urolig færd over havene havde indtil videre fundet sin afslutning.

Med det finske flag på fortoppen stod barken nogle dage senere sundet ud – men uden sin tømmermand.

Hans navn var Matsi Papila, deraf initialerne i skibskistens låg. Den havde fulgt ham gennem mange år på flugten over de store have. Nu fandt den sit foreløbigt blivende sted på loftet i et gammelt rødstenstækket hus ind under kirketårnet.

Da den gode finske tømmermand havde sat sit håndværksmæssige præg på værftets nybygninger og reparationer gennem et års tid, forlod han i sin bestandige higen efter de blå horisonter igen byen – men uden sin skibskiste. Om han nu var kommet i bekneb for at afregne for den sidste del af sit ophold og havde efterladt kisten som erstatning herfor, ved jeg ikke. Nu stod den der bare og blev snart en del af husets hverdag. *Om* den havde kunnet tale, havde den nok været i stand til at komplettere min omtale af den og af dens tidligere ejermand. Ferm med værktøjet havde han nok hurtigt fået lavet sig en ny. På den tid var jo en skibskiste en uundværlig ting for en søfarende mand.

Da jeg selv fik „vand under kølen“, kunne jeg nu ikke tage kisten med mig. Jeg måtte tage til takke med en køjesæk. Men havde jeg kunnet, var den ellers kommet i nærheden af sit udgangspunkt, idet min første færd til søs bragte mig op i den Botniske bugt.

Efter et intimt møde med Østersøen og en snertende hilsen fra den Finske bugt nåede jeg med min første skonnert frem til Riga. Skipperen fandt en fortøjningsplads blandt andre skonnerter, hvorimellem var flere fra det sydfynske arkipelag. Om aftenen modtog vi vort første forskud, der varierede fra otte til sytten kroner – alt efter rang og stand.

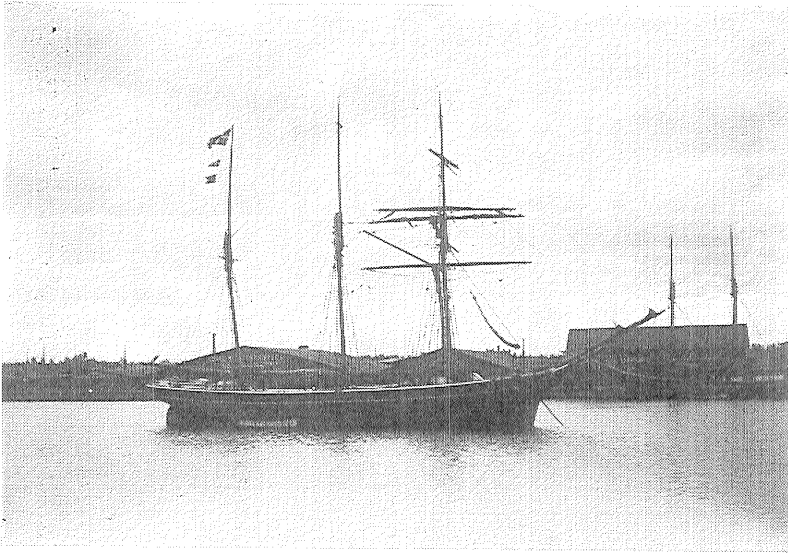
Træarbejderne strejkede for bedre vilkår, og deres fæller udi den fælles armod, havnearbejderne, havde gjort enig sag med dem, så havnen var pakket med små og store sejlere, der ventede på tørt.

Havnearbejderne, såvel mandlige som kvindelige, hvoraf de sidste var i svagt overtal, slentrede rundt på havneområdet og så sultne, håbløse og misfornøjede ud. Om aftenen flokkedes de på byens gader udenfor de beskedneste af værtshusene, som enkelte fandt ind i efter sandsynligvis at have pantsat et eller andet af deres simple indbo og øvrige ejendele. Med vore ganske vist beskedne kroner på lommen måtte vi i deres øjne tage os ud som krøsus'er og vi følte alle som én stærk foranledning til at lade så mange som muligt nyde godt af vor kapitalistiske formåenhed.

Strejken fik en ende, som strejker jo gør. Med hvilket resultat husker jeg ikke nu så mange år efter. Vi, såvel som de øvrige fartøjer, fik vores last af træ og spredtes ud over Østersøen med hver sin destination. De fleste bound for England.

Vor skonnert vred sig med sin høje dækslast gennem Østersøen. Det var, som ville hun vise os, hvor slemt det kan være at være skib af og til. Hun pressede boven op under svære skrig i træværket, lagde sig godt over og lod sig falde skævt og tungt ned igen, mens søerne skyllede over bakken og sendte rasende sprøjt helt hen til skonnertmasten.

Jeg husker, at jeg stod en eftermiddag og fulgte masterne, der tegnede halvcirkler med deres toppe frem og tilbage over himmelen. Den rolige rytme gav mig indtryk af noget ubønhørligt, noget urokkeligt og selvfølgeligt. Det ville aldrig falde vort fartøj ind at trodse søgangen. Det kendte rytmen, kunne sammenspillets regler og forlangte samme ærlige reaktion igen. Både skib og hav kan arbejde sig



3-mastet bramsejlskonnert „Gefion“ af Svendborg (Thurø), bygget af J. Ring Andersen, Svendborg, 1898–99, 211 brutto-registertons. 1927 solgtes den til Sverige (Donsö), men kom senere tilbage til Danmark. I 1960'erne lå skroget i Thurøbund for ophugning. – Foto i Jens Mallings samling.

*3-masted schooner, the "Gefion" of Svendborg (Thurø), built in Svendborg 1899, 211 gross tons.*

op til svære reaktioner, men hele tiden ved de begge, at naturlovens magt er absolut.

Havet angiver tonen, er dirigenten, men skibet ved, hvis det er et rigtigt skib, og det var mit, med det rigtige skibs sans for samarbejde, at havet aldrig er bevidst ondsindet. For havet har igen *sin* dirigent, vinden, og forholdet mellem havet og vinden er nøjagtig det samme. Vinden er dets selvfølgelige hersker, en hersker som gennem århundreder var nødvendig for både havet, skibene og menneskene. Og skibet og havet ved og godtager som noget selvfølgeligt, at vinden også har en dirigent, og denne en dirigent igen. Således fortsætter naturens selvfølgelige kæde af afhængighedsforhold. Og både skibet, havet og vinden godkender kæden. Men mennesket har alle dage og til alle

tider desperat forsøgt at få kontrollen over denne kæde. Thi mennesket har, tror det, fået gudernes gave og behøver ikke blindt at følge naturens lovmæssighed. Det kan gribe ind, det kan bryde kæden, eller forsøge derpå, det kan skabe og sætte igang. Men det kan være farligt. Mennesket kan ikke standse kædereaktionen længere. Ilden, som han måske tænder af nysgerrighed, lader sig da ikke slukke længere.

Det var sådanne tanker, jeg legede med, mens jeg hev indholdet af en pøs ud over læsiden. Det tog nu ikke så lang tid, som beskrivelsen her. Skonnertens master gled frem og tilbage, frem og tilbage. Og jeg havde bare at følge med. Den rytmiske ubønhørighed begyndte at gribe mig. Mine hektisk opstemte sanser fornemmede rytmen som et krav. Så trak skyer og begyndende regntåger sammen og skjulte mastetoppene for mit blik. Jeg tog igen fat på mit afbrudte arbejde og stak i forbifarten næsen indenfor i den lune kabys – et af mine arbejdsområder ombord.

Samme aften skulle vi passere Øland, men så sent, at vi kun ville kunne fornemme den som et fjernt punkt med enkelte lysende prikker, hvis vejret tillod det.

Ad tankens vej befordrede jeg disse betragtninger hjem til den finske skibskiste, der nu havde fået dansk indfødsret. Den var rummelig og ad åre kunne jeg så tage dem frem og analysere dem til nærmere beskuelse og veje op for og imod.

Om Riga, som jeg adskillige gange siden skulle komme til, har jeg nu så lang tid efter kun tågede forestillinger om en masse mennesker, der havde det svært, bjerge af træ, mennesker i et slidsomt og håbløst miljø. Tæt ved siden af hinanden langs skibssiden havde der stået tiggere, folk der ville sælge et eller andet, som ingen havde brug for og andre igen, der blot var nysgerrige og skulle have en dag, der var nøjagtig som utallige andre foregående, til at gå med noget. Skrig og skrål og skældsord, men meget lidt latter var den brogede scenes indtryk på mig og mine kammerater.

Os, der var yngst af besætningen, havde fået besked på, når vi om aftenen gik i land, at det var tilrådeligst at holde sig til hovedgaderne.

Den hvide mand havde også der formået at gøre natten farlig for sig selv. Få døgnets sejlad fra et smilende øhav og en by, hvor ingen, selv på en mørk aften, kunne drømme om at øve ugeringsdåd, måtte vi konstatere, at vi befandt os i en verden, vi ikke vidste så forfærdelig meget om. Siden skulle de fleste af os lære andre steder og egne af kloden at kende. Fjerne havne og pladser på den anden side havene, hvis dønninger var anderledes end Østersøens. Men menneskene, vi mødte, og vilkårene, hvorunder de levede, havde en hel del tilfælles med dem, vi flygtigt stiftede bekendtskab med i Letland.

Jeg tilbragte megen tid på halvdækket. Rortørnen var et af de faste punkter i døgnets timer. Jeg følte det afspændende og ikke uinteressant at høre skipperens bemærkninger om vejr og vind og sejladsen iøvrigt, omend de ikke så ofte direkte var henvendt til mig. Til gengæld fandt jeg min afløseres beklagelser om „sådan en helvedes sneglefart“ og den problematiske dækslast meget besynderlig. Vi vekslede ved afløsningen et par bemærkninger om ganske almindelige ting, men altid udenfor skippers hørevidde, idet han på sin sædvanlige fine og taktfulde måde havde antydnet, at han *brandbrøle mig* ikke ville høre på alt det sludder her agten for mesanen.

Men ellers var jeg ikke helt uden kontakt med ham, idet han ikke havde spor imod at slå en sludder af, når han selv fandt tidspunktet egnet og ellers selv kunne bestemme emnet, vi tog under behandling. Der var opstået en form for kontakt mellem os. Vi snakkede en del sammen, når han ikke var optaget af at skringe sine ordrer ud til sin styrmand. Men det var kun om neutrale emner. Det var, som om vi stiltiende respekterede hinandens skyhed og angst for en alt for afslørende intimitet. Ellers var hans tavshed *hans* fæstning, som han ville have lov til at forskanse sig bag, når det passede ham. Og det er jo en skippers ret. Mit eget spinkle forsvarsværk kunne han, når han ville, løbe over ende – og gjorde det tit.

Jo, han var lidt for sig selv, den gode thurinerskipper.

Når vi anduvede fremmed havn, førte vi, som det sig bør, det pågældende lands flag på fortoppen. Fra stortoppen vajede *dueflaget* –

den hvide due på blå bund – idet skipperen var et agtet medlem af *Broderkredsen på Havet*.

Ikke et ondt ord om denne organisation, der vist idag må se sig distanceret. Sjældent ses det smukke dueflag vaje over vore handels-skibe. Jeg konstaterede ofte, at dette medlemsskab i nogen grad holdt skippernes let koleriske temperament i ave. Ihvertfald bandede han aldrig om søndagen.

Når dueflaget var sat, sænkede en næsten velgørende fordragelighedens ånd sig over skibet. Dette flag havde en forunderlig evne til lig Vorherre at kunne stille den oprørte sø. Her var det altså bare den sø, der bruste og rasede i den gode skipper. Men det var samtidig mit indtryk, at han led alle helvedes pinsler ved at måtte dæmme op for alle de indestængte udladninger, så længe dueflaget vajede. Det var næsten som at forlange af en vulkan, at den skulle holde igen på sine glødende lavastrømme.

Skipperen havde derfor hurtigt fået tilnavnet „Vesuv“. Men det vidste han ikke og det blev aldrig brugt agten for stormasten. I lukafet forude, men kun når kappen var trukket til, kunne vi derimod frit lade ordet cirkulere mellem os og endog lade hånt om styrmandens vagtsomme ører, når han, så tit lejlighed bød sig, indtog sin yndlingsplads ved kappen for at lytte sig ind til alle de lyde, der kan forekomme i et skib.

Harmonikaspil og anden ugudelig lastefuldhed påstod skipperen at kunne høre ganske tydeligt gennem det lastrum, der skilte for og agter. Da vi ikke valgte vort sanglige repertoire fra højskolesangbogen, er det til en vis grad forståeligt, at hans lydhørhed har været generende for ham. Ved en bestemt lejlighed skal han have betroet sin styrmand, efter hvad denne i et øjeblik åbenmundethed lod os vide, at skipperen følte det, som om han sejlede rundt med et Sodoma, der, hvordan han så end vendte og drejede skibet, altid var en skibslængde foran ham. En så grum skæbne måtte kalde på vor forståelse og lod os ingenlunde ufølsomme overfor „Vesuv“s trængsler. Vi vedtog derfor en let tillempning af vore sanglige udfoldelser. Så var freden tildels genoprettet. Men navnet „Sodoma“ var for stedse

knyttet til lokaliteten „before the mast“, og det blev der sagt adskillige spøgefuldheder om.

Vores styrmand tilhørte ikke *broderkredsen*. Han var en ugudelig gast, der havde forsvoret sig til overtroens tvivlsomme guder, som han dyrkede med megen nidkærhed. At slå kors for en sø tog han sig altid tid til og gjorde det uden at blues. Dog som regel uden resultat. Al fløjten i søen var ham en vederstyggelighed. Så der blev fløjtet en del i det skib. Men det tog vejrguderne sig let. Hændte det, at et sejl blæste af liget eller sejsinger gik sig en tur, tog han det som en bekræftelse på, at al fløjten i et skib er af det onde. Matrosen fandt det ikke ulejligheden værd at forsøge på at overbevise ham om, at kalamiteten snarere skyldtes ælde og skørnethed, en tilstand der, ihvertfald for vore vintersejls vedkommende, var meget dækkende.

Mod overtro kæmper selv sejlskibsmatrosers forgæves.

Til trods for sine overnaturlige tilbøjeligheder, som til stadighed var genstand for megen omtale og drøftelse os imellem i lukafet, var vores styrmand en mand, der altid stod med begge ben fast plantet på dækket og følte sig samtidig højt hævet over os gemene forgaster. Han syntes totalt at have glemt sin egen oprindelse, der ikke var så væsensforskellig fra vor.

Skonnerten var til års og lækkede vel rigeligt. Derfor drev han os til arbejdet ved pumperne, og hans yndlingstanke var den, at vi, som han udtrykte sig, skulle komme til at pumpe hele Østersøen gennem skibet. Bagefter kunne vi så tage fat på Nordsøen og hvad der ellers faldt for. Og det gjorde vi så, da tidens fylde var inde.

Da jeg mange år efter, i sejlskibenes deroute, erfarede, at svenskerne havde erhvervet skonnerten for 6.000 kr., skønt dens byggepris havde andraget omkring det tidobbelte, samlede al min medfølelse sig om de nye ejere, men vel især om de gode svenske søfolk. Den nordiske forbrødring giver sig jo mangehånde udslag.

Skylder jeg at fortælle, at skonnerten hed „Gefion“ og var, hvad svenskerne ville sige – en gammal sliten skuta.

Nå, omsider stod vi Skagen ud for en pibende nordoster og dem af os, der kunne undværes ved pumpen, gik til vejrs for at bjerge top-

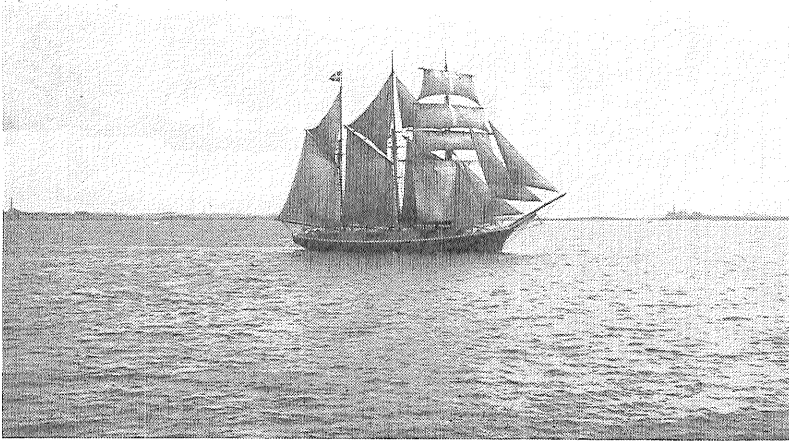
sejlene, så vi kun gik for rebede mærsejl og fok. Det lykkedes desuden at få fore bramsejl og bagbords side af store bramsejl givet op. Men vi måtte over mærset og ned i læ rig, og mens vi arbejdede her med givtove og gårdinger hev skonnerten over for en brækker, der næsten begravede skibet i et kogende fog af sø. Men vi bed os fast og lidt efter lidt rettede hun sig op og lige så pludseligt bedagedes vejret, så arbejdet kunne færdiggøres.

Det var en af den slags situationer, vi nu og da kom ud for, og som ihvertfald novicerne af os ikke havde drømt om, da vi i Svendborg hev vort habengut over lønningen og kun tænkte på damesejlads, romantik og bliden bør. Nu kunne det af det foregående måske lyde som en situationsbeskrivelse fra et af de store fuldskibe „eastern down“. Men jeg ved af samtaler med mangen svendborgsømand, der, om de måtte læse dette, vil nikke genkendende til situationen, at de også lærte Nordsøen at kende fra den side.

Med denne rejses første del fra Riga til Exeter med en last træ, som vi alle ombord kun følte lettelse over at slippe af med, var det forbi med vor færden i nære og tildels hjemlige farvande. Vi havde fået vor dåb – troede vi da – og skulle senere ud på de lange stræk mod fjernere himmelstrøg og ad baner, der ikke var ukendte for denne gamle skonnert og dens agtergaster. Men først kom lodsens til borde, blev hilst som en gammel kending af „Vesuv“ og tog efter nogle timers venten med øvet håndelag skonnerten til kaj, da tidevandsstrømmen vendte.

Det billede, der mødte os i denne engelske havn, der i de tider var flittigt besøgt af danske fartøjer, var så ganske forskelligt fra det, vi havde oplevet i Riga. De engelske havnearbejdere var stoiske med en holdning, der næsten grænsede til reservation. Men bag den bankede den engelske nations hjerte, der var så helt anderledes end man ved en overfladisk bedømmelse fik indtryk af. Engelskmandens handicap, hvis man kan anvende dette udtryk, er en manglende evne til straks at åbne sig overfor fremmede og give afløb for sine følelser. Men lykkes det først for ham, og det gør det omsider, strømmer en varme og en positiv holdning ud i en altoverstrømmende venskabe-





3-mastet skonnert „Gefion“ for fuld sejlføring i Flensborg fjord. Forfatteren fortæller i artiklen sine erindringer fra da han var forhyret ombord. – Handels- og Søfartsmuseet.

*3-masted schooner the "Gefion".*

lighed, der end ikke forbyder ham at åbne sit hjem, som jo ellers siges at være hans fæstning, for den, han er kommet på bølgelængde med. Det er en erfaring andre end jeg har gjort. Den, der som jeg for de mange år siden blev opfordret til at stoppe sin pibe fra en ellers slunken tobakspung, som Gud ved hvornår ville blive fyldt igen, kunne godt med usvigelig sikkerhed forlade sig på, at det var et udtryk for et rustfrit venskab, der var grundfæstet som det engelske imperium var det dengang. At det sidste siden er gået i opløsning og faldet fra hinanden som vaklende tøndestave, rækker ikke ved det førstes uforanderlighed og fortsatte beståen. Det skulle jeg siden få utallige bekræftelser på.

Den engelske befolkning tilhører en nation, der forstår at værdsætte en skude, der er vel overhalet og i fin og søklar stand. Det fik vi mange beviser på under vores ophold i denne engelske havn, idet der var en større valfart til havnen, hvor vores skib ikke var en enlig svale. Havnen var velbesøgt og lå næsten fuld af havets små og store sejlere. Vi følte os som en slags trækfugle, der blot var landet for at

hvile vingerne før opbruddet mod fjerne himmelstrøg. Jeg rødmer ikke ret meget ved at tilstå, at de få danske skonnerter, der var søgt ind, var blandt de mest velholdte i skaren af vindfugle. Flere dage inden vor ankomst havde „Vesuv“ med vanlig ordenssans ladet styrmanden overvåge, at alle rundholter, skanseklædninger og løbende og stående gods var bragt i mønstergyldig orden. Alt ombord havde fået en overhaling af hvidt og søgrønt, der var de foretrukne kulører, og al interesse samlede sig om de sejlbaarne fartøjer, mens de få damper måtte affinde sig med at henligge i ubemærkethed.

Vores losning af trælasten forløb uden det lidet agtede slid ved krøbepillet, og det hører med til vore gode erindringer fra opholdet i denne havn, at de standards træ, vi havde befordret over Østersøen og senere Nordsøens tyndtsejlede vande, forlod vort fartøj uden nævneværdig indsats fra vor side. De engelske havnearbejdere varetog i fuldt mål dette arbejde, der slet ikke modsvarede af de få shilling, de kunne påregne for deres samfundsnyttige indsats til gamle Englands forsyning med dette for landet så livsvigtige materiale. En stålstation kan også have brug for andre og mere letforgængelige råvarer end det, der frembringes i de engelske stålværker.

Det var ikke få venskaber, der knyttedes mellem os og den engelske befolkning, vi kom i berøring med. Man syntes fra vore venners side ganske at have glemt vore fjerne forfædres invadering af øriget. Vi på vor side havde vedtaget ikke at lade begivenhederne fra 1807 få indflydelse på vore følelser. At vi kom som venner og tillige med en dækslast, der egentlig var for høj efter årstiden, har nok overbevist adskillige om vore gode hensigter.

Efter at have fået fyldt vore ferskvandstanke op og provianteret ud for det lange stræk forlod vi en tidlig morgen gamle England, mens tågebanker rullede op som et pansergråt uldtæppe. Begunstiget af en uforfalsket driver med høje søer og fulgt af eskadrer af hungrige søfugle slingrede vi os vestover i byger af rygesøer.

Det var som om en magtfuld hånd pressede os frem, og i de følgende døgn udsejlede vi betragtelige distancer til fryd for os alle, ikke mindst „Vesuv“. Som kæder af bjerge med sne på toppene kom

brodsøerne med iltogsfart og brød over vore lønninger, så dækket var som et kogende inferno. Kun på halvdækket var der i perioder nogenlunde tørt.

„Vesuv“ gav ordre til at bjærge bramsejlene. De var dybe, så det var ikke så lige en sag, men de blev da givet op for en agterlig vind. Da vinden på formiddagsvagten skagede mod sydvest med orkanagtige byger, blev „Vesuv“ urolig for, at skonnerten skulle kastes tværs. Han havde nok vores ballast i tankerne. Begyndte den at rovse, vidste man aldrig . . . Slingreskodderne var ikke alt for pålidelige, og tog skibet først magten fra rorgængereren, var det en situation, han vist ikke brød sig ret meget om at forestille sig. – Havet var i de følgende timer uden nåde.

Skonnerten tumlede ind i hundevagten ligesom flygtende i rædsel for, hvad der kunne ske. Rorgængereren klamrede sig til rattet.

Som de fleste thurinerskipperere var „Vesuv“ nok hårdtsejlende, men nogen chance tog han aldrig. Han havde stedse fartøjet og sin besætnings ve og vel i tankerne. Derfor drejedes der under for vejret, der hen på morgenen bedagede sig.

---

Allerede på den tid var jeg begyndt at beskæftige mig med at nedskrive begivenheder og oplevelsesforløb. Under min rortørn havde skipperen og min ringhed, som tidligere nævnt, af og til udvekslet tanker og meninger og jeg havde dristet mig til at fortælle ham om min skibskiste, som jeg i lang tid åndelig talt havde ladet tilflyde alt det stof, der opsamlede sig hos mig der ombord.

Som ægte thuriner havde han en dag stillet mig i udsigt, at han ved lejlighed ville fortælle mig lidt om sin ø, der var en magnetpol i hans tilværelse.

Det blev ikke betroet mig ad én gang, men blev stykket sammen, når vejret og forholdene og hans humør tillod det. Det rummer egentlig ingen sensationer, men er på sin vis en ret dagligdags beretning om en ø, dens historie, dens mennesker og skibe. Blot lidt af hvert. Men tilsammen danner det et billede, der ikke er ganske uinteressant.

Ihvertfald betog det mig, der allerede i forvejen havde en beskeden viden og en stor interesse for denne sydfynske ø, hvis historie rækker langt tilbage i danmarkshistorien.

„Vesuv“ begyndte sin fortælling en formiddag, da vi havde vinden agten for tværs. Vi havde halvdækket for os selv. Mine kammerater arbejdede med de daglige sysler. Nogle med maling og andre med reparation af sejl under styrmandens medvirken.

„Vesuv“ begyndte nogenlunde sådan:

– Nu skal jeg fortælle lidt om

*Thurø – et gammelt søfartscenter.*

Blandt øerne i det sydfynske, der har haft tilknytning til sejlskibsfarten gennem århundreder, indtager Thurø en position, der aldrig kan gå i glemmebogen.

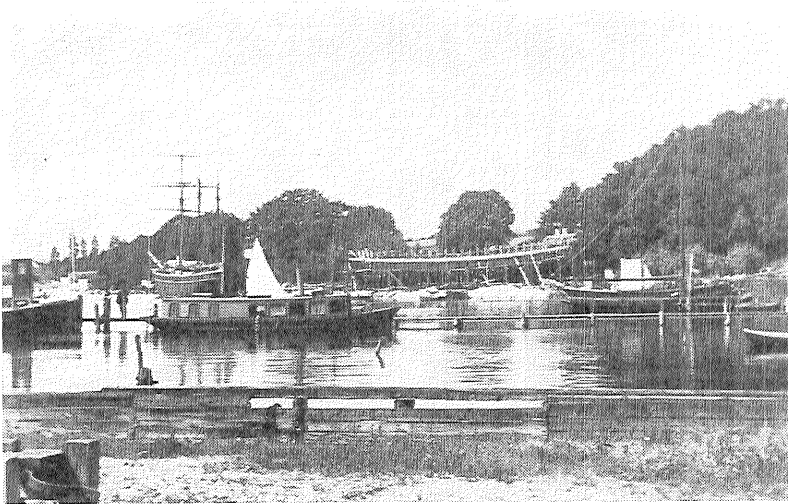
Thurø var i århundreder, til trods for sin ikke særlig afsondrede beliggenhed, et lukket øsamfund, hvis beboere nødtigt accepterede udefra kommende tilflyttere. Der kunne gå generationer før selv efterkommere født på øen af en „derovre“ fra, hvormed mentes Fyn, blev regnet som thuriner. Skal sandheden siges, blev han det aldrig.

Imod denne isolation og væren sig selv nok stod som en skarp kontrast øens rige og blomstrende søfart, der naturligvis i høj grad var udadvendt. Man kunne overalt, hvor skibe færdedes, møde thurinere, som både skibe og folk fra øen benævnedes. Og begge kategorier tilførte i de blomstrende år øen en ikke ringe velstand.

Mange driftige søfolk, skibsbyggere og redere har gennem tiderne befolket den idylliske ø, og et synligt udtryk herfor var de mange fartøjer, op imod et par hundrede i tallet, der i vintermånederne lå oplagt i Thurøbund, øens naturlige ankerplads.

Thurø var aristokraten blandt de sydfynske øer. Formentlig i bevidstheden om, at den og dens befolkning var en såre vigtig faktor i hine tiders skibsfart, ønskede man at bevare sit særpræg, som man havde værnet om i århundreder.

De indfødte thurinere så i hver tilflytter en fare for degeneration. Det sås derfor ikke gerne, at øens unge knyttede varige forbindelser



Parti fra Thurøbund, med N. P. Petersens værft. Dette var i virksomhed fra 1881 til 1919, og talrige fine og smukke sejlskibe blev bygget på det. Foto fra begyndelsen af dette århundrede i F. Holm-Petersens samling.

*The small bay on the island of Thuroø, with the shipyard of N. P. Petersen where many fine wooden ships were launched during the period 1881–1919.*

med folk udefra. Ville en ung thuriner, hvis hu stod til søen, og det gjorde de flestes, gøre sig noget håb om at få eget skib at føre, når tidens fylde var inde, blev det gjort afhængigt af, om han giftede sig med en af øens egne piger. En sejlskibskaptajn, der lagde op, overlod ugerne sit fartøj til en, der havde brudt traditionerne ved at tilføre øen fremmed blod. Fartøjerne skulle gå i arv til enten sønner eller svigersønner, der var sig deres forpligtelser bevidst.

Intet minder om Thurøs fortid som Thurøbund, og det skønt Thurøs fortid fortaber sig i dunkle frasagn. Den barbariske skjoldungehistorie om Kong Helge, der drog på sørøvertogt og på sin færd voldtog en jomfru, som flere år efter hævnedes sig på ham ved at lade ham hærtage hans egen datter, hele Rolf Krakes vilde tilblivelseshistorie, henlægger Saxo til Thurø, og han kalder jomfruen Thore, og øen skulle således være opkaldt efter hende.

Trods nogen forvirring i overleveringen har thurinerne ikke ladet sig anfægte heraf, for de har rejst en sten til ære for Rolf Krake i håb om, at han egentlig *var* thuriner.

Desværre har forvirringen haft indflydelse på Oehlenschlägers mesterværker, „Helges Æventyr“ og „Yrsa“, så at han i stedet for en jomfru Thore på Thurø skabte en krigerisk dronning Oluf i Saxland. Derved gik Thurø glip af et heltekvad. Den gamle ideelle søøverrede, Thurøbund, kunne ellers godt have fortjent et sådant.

Thurineren er sig sin ø's skønhed og idyl bevidst, og når han snakker med en *tøsing*, en af Taasinges indbyggere, og denne hævder, at *han* bor kønnest, så svarer thurineren ham, at det naturligvis kommer af, at han har udsigt til Thurø, som han kalder et af Danmarks smukkeste steder. Har lokalpatriotismen rigtigt tag i ham, og det har den for det meste, erklærer han med stor overbevisning, at Thurø er den eneste ægte perle i det sydfynske øhav. Sådanne argumenter fejler alle indsigelser af bordet og tøsingen må beskæmmet bøje hovedet.

Imellem sig har thurineren og tøsingen det helt betagende Thurø-sund, som det kaldes på generalstabskortet, og som jo altså er Svendborgsunds østre arm. Og det kan de to øers befolkning godt enes om at betegne som et af verdens skønneste farvande. I denne betragtning har de ikke mødt så forfærdelig mange indsigelser.

Landskabet skifter mellem fjord og bugt og flod og indsø imellem skovklædte kyster og kuperet terræn og samtidig en luftning og fornemmelse af åbent hav. Disse skønhedsindtryk gør den fremmede opstemt og får ham til at dømme diplomatisk de to øers befolkninger imellem. Hertil kommer, at Thurø-sund er et af de mest befærdede farvande omkring Fyn, en omstændighed der nok kan vække til udlængsel og som har kendetegnet øernes befolkning gennem sekler.

Den, der nu så mange år efter Thurø's storhedstid tager sig på at opsoge det gamle søfartscenter, konstaterer, at Thurøbund, der ligesom deler øen i et par bukseben, idag henligger som et næsten fredhelligt sted. Af alt det historiske er der næsten ingen spor. Men dog kan de omkring „bunden“ dengang liggende værfter stedfæstes. Des-

uden lever der på øen enkelte, der kan fortælle om værfternes beliggenhed og om navnene på de hedengangne skibsbygmestre.

Medens Troense-redere og -søfolk i dristighed og virke lå foran Thurø i første halvdel af det 19. århundrede, hvor navnlig de var kendt for deres skibe i langfarten, begyndte Thurø først på et noget senere tidspunkt at gøre sig gældende.

Thurinerne skibe havde hidtil hovedsagelig bestået af små jagter og galeaser, der mest var beskæftiget i østersøsejladsen. Men efter at skibsbygmester Kaas i 1853 havde fuldført bygningen af den jagtbyggede skonnert „Fædres Minde“ og tre år senere af øens første klippebyggede skonnert, der døbttes „Thurø“, og som leveredes til J. M. Nielsen m. fl. på Thurø, gik han helt over til at bygge skonnerter, først to-mastede og senere, som udviklingen skred frem, tremastede bramsejlskonnerter.

I de følgende år voksede thurinerflåden ganske betydeligt i skarp konkurrence med tasingeflåden, der efterhånden distanceredes.

En af Thurøs mest kendte redere i nyere tid var H. A. Hansen, der selv havde arbejdet sig op fra skibsdreng til kaptajn, og som påbegyndte sin redervirksomhed med skonnerten „Galatea“, der var bygget i 1871 af skibsbygmester P. Troensegaard på Thurø.

H. A. Hansens søn, Sophus Hansen, fortsatte faderens virksomhed, og dennes søn Ch. Hansen sluttede rederiets virksomhed med sejl-skibenes forsvinden.

Skibsbygmestrene på Thurø var redere for de fleste af de af dem byggede skibe. Således var skibsbygmester J. Ph. Jørgensen korresponderende reder i go-erne for en række af sejlskibe.

Thurøby, hvor øens kirke ligger, var i tidligere tid mere karakteristisk, end det nu er tilfældet. I gammel tid var det thurinsk skik at male bindingsværket på de gamle skipperhuse brunt og tegne det af med en vandblå farve. Skikken er imidlertid gået af brug på grund af tidernes skiftet. Så der er kun de mandshøje stokroser uden for husene tilbage og de sirligt revne haver med stensætning, hvor man tidligere kunne se de gamle skippere, der havde lagt op, gå og pusle, mens de drømte sig ud over havene.

Thurøs historie under krumstaven, det vil sige det biskoppelige embede i Odense, sådan som den kan læses ud af gamle kongebreve, handler om idelige chikanerier mellem Svendborgs borgere og biskoppernes folk på Thurø, hvor øen truedes med konfiskation af varer, ja, endog af skibe. Men det er en tid, hvor langt den end ligger tilbage, der helst vil glemmes af thurinerne.

Hvordan Ellen Marsvin i 1600-tallet skaltede og valtede med Thurø og endog tabte øen i kortspil til Christian den Fjerde er også forlængst skrevet i glemmebogen sammen med hendes øvrige manipulationer. Det eneste synlige minde hun har efterladt sig er Thurø kirke, hvorover man kan læse FEMS 1639, hvilket betyder, at kirken er opført i 1639 af Fru Ellen Mar Sviin.

I en tid, hvor de fleste danske øer med respekt for sig selv drømmer om og håber på broforbindelse med det øvrige land, og hvor adskillige har fået det, kan det nok give anledning til undren, at thurinerne i 30'erne rejste sig i voldsom protest mod planerne om at gøre øen brofast med Fyn. Over det smalle Skårupsund, der skiller Thurø og Fyn, havde der så langt man kunne huske tilbage været en lille færge, der foruden enkelte passagerer kun kunne rumme to køretøjer. Denne forbindelse var thurinerne godt tilfredse med. Når de havde ærinde ud i den vide verden, gik deres vej ud fra Thurøbund med deres skibe.

Men broforbindelsen kom dog trods deres stormende protester, og idyllen og isolationen var dermed brudt. Endnu lever der folk på øen, der savner den lille færge, og som også længes efter deres *egen* båd „*Ekman*“, der to gange daglig opretholdt postforbindelsen med Svendborg.

— — —

På rejse fra England til Jacksonville i Florida havde vores skipper „Vesuv“ for en stund i tanken været hjemme på sin elskede ø. Denne rejse kan give anledning til en særlig beretning, der måske kan fortælles en anden god gang.

Da vi seks måneder efter vendte hjem og passerede kosten ved Thurø Rev – hvor søen skumklædt bryder – med både dannebrog og



dueflaget på toppene, vinkede „Vesuv“ ind til Thurøs sydspids, Grønneodde, hvorfra han og skonnerten blev hilst velkommen hjem.

En rejse med en thurinerskonnert var endt.

— — —

I den engelske havn, jeg tidligere har omtalt, oplevede jeg noget besynderligt ombord i denne gamle skonnert, noget som iøvrigt gæntog sig adskillige gange, når vi lå i havn.

Til „Vesuv“s mange særheder hørte også, at middagsbordet i mesen agter, når der i havn indfandt sig gæster, som blev fundet værdige til at sidde med til bords, skulle dækkes op med det bedste service, skibet formåede. Det var der ikke så meget mærkelig i. Men „Vesuv“ havde ladet fremstille guldrandede menukort, hvortil han egenhændigt havde komponeret teksten og sammensat retterne, der var stående år efter år.

Efter bedste hukommelse — jeg er desværre ikke i besiddelse af et eneste eksemplar af disse kort, der nok ville have været en kuriositet for ethvert søfartsmuseum, — var retterne som følger:

Porridge Julienne Fionia  
(Fynsk urtesuppe)

Hardboiled New Haven Sea Cat with Mustard  
(Kogt klipfisk med sennepssauce)

Shetlands Pony with Freezed Potatoes  
(Hestebøf med frosne kartofler)

Schooner Cake  
(Skonnertkage)

Coffee Saturday  
(Lørdagskaffe)

Om det engelske er korrekt eller ej, må stå helt for „Vesuv“s egen regning. Jeg har ikke villet ændre noget. Det er som jeg har afskrevet det i en gammel slidt lommebog.

Hvor imponerede hans gæster har været over at blive præsenteret for et menukort med slige „specialiteter“ i en tre-mastet bramsejlskonnert, får også stå hen.

„Vesuv“s motiv til at lade sådanne kort fremstille har måske været trang til at kaste et forsonende skær over dette i virkeligheden dagligdags traktement – eller måske et udslag af hans thurinske spøgefuldhed. Var det sidste tilfældet, var det ihvertfald en side hos ham, vi besætningsmedlemmer ikke kendte så forfærdelig meget til.

— — —

Da jeg en del år efter denne rejse besøgte Thurø, vajede dueflaget fra flagmasten foran „Vesuv“s lille hus.

Det smældede lige så frisk for vinden, som det for så mange år siden havde gjort fra skonnertens stoptop.

Endnu en gang mødte jeg min gamle skipper. Men da havde årene forlenet ham med en besindighed, jeg næppe kendte. Måske skyldtes det hans kones tilstedeværelse, der øjensynlig lagde en dæmper på de førhen så voldsomme udladninger, så jeg næsten måtte gribe mig i at savne den gamle „Vesuv“ fra oceanernes urolige stormbaner.

## OUT OF THE SEA-CHEST OF MY LIFE

### *Summary*

The author of this article was born in a Danish port famous in the times of sail—Svendborg, on the fertile island of Funen. From the town itself and from the many small pleasant islands nearby in the Great Belt many ships have sailed the seas throughout the centuries. On the islands of Tåsinge and Thurø there was one shipyard after another building small wooden ships until quite recently. Long after steam and motor ships had superseded sail, jachts, galeases and schooners continued to be built here until well after the First World War and swarmed across the seven seas. They sailed to England, Iceland, The Black Sea, South America, the West Indies, North America, Canada, some even as far as China. They carried many different cargoes:

timber, coal, whale oil, skins, salt, grain, dried and salt fish, chalk etc. Gradually however they were superseded by steam and the wooden ships which were left sailed mainly to Newfoundland, with dried codfish to the Mediterranean, or with timber to England and home again with coal. During the First World War many of them were torpedoed and sank and the nineteen-twenties were bad times for those which survived. Nevertheless some were still sailing in the thirties, though by this time many had been sold to Sweden.

In the South of Funen and the islands nearly all the men, young and old, went to sea. Skippers, mates and seamen owned small neat cottages with gardens and perhaps a small-holding which they could not look after themselves as they were only at home in winter when their ships were laid up. The boys had only one single desire: to finish school and be hired as ship's boy. Often they were bitterly disappointed. Life aboard was hard and strenuous. Everything was cut to a minimum—wages, rations, equipment, as it was only by means of the utmost economy that vessels could pay their way.

The writer himself was employed as ship's boy in the late twenties on the „Gefion“, a three masted schooner, after having worked for a time for a ship-chandler in Svendborg. He describes his first voyage to Riga, from thence with a cargo of timber to Exeter in Southern England, and then to Jacksonville, Florida in ballast. We are told of the captain and the mate, both unusual characters, something of the people he met on the voyage and also about life on board ship.