

ISLANDSSKONNERTERNE

Af

K. MULLERTZ

Kaptajn K. Mullertz, der nu i mange år har været bosat på New Zealand, mindes her sin tid som letmatros på en af de såkaldte Islandskonnenter i årene 1908–09. Disse nordatlantiske farter har hidtil været sparsomt repræsenteret i erindringslitteraturen. Forfatteren beretter blandt meget andet om lastning og losning af de specielle varegrupper, der traditionelt transporteredes mellem Danmark, Island og Færøerne, om færøske, norske og fremmede fartøyers fiskeri ved Island og den påfølgende nedsaltning og behandling af fisken. Turen forløb dog heller ikke uden både festlige og farefulde episoder.

VED århundredskiftet var farten på Island og Færøerne allerede gået over til dampskibsfart, og stod man i Havnegade i København og så over mod Christianshavn, havde man flere af disse dampere for øje. Med nutidens øjne var det nogle slemme vrage at se på; de første var Stavangerrederiet O. Wathnes Arvingers to skibe „Eigil“ og „Eljan“. En af disse syntes altid at ligge der og altid med en kolossal slagside, så man frygtede den ville kuldsejle. Det næste hold Islandsdampere kunne man se ved Asiatisk Plads, de var et nummer bedre end de førstnævnte, men noget smukt syn kunne man ikke kalde dem. Der var „Helge“, et meget lille skib og altid lastet med små islandske heste. Endnu mindre var „Mjøltnir“. Man kunne undre sig over hvordan de klarede sig i stormene i Nordatlanten, men på en eller anden måde klarede de sig åbenbart. Disse to skibe tilhørte Dampskibsselskabet Thore ved Thor E. Tulinius. Dette selskab fik senere et meget smukt lille passagerskib, „Sterling“.

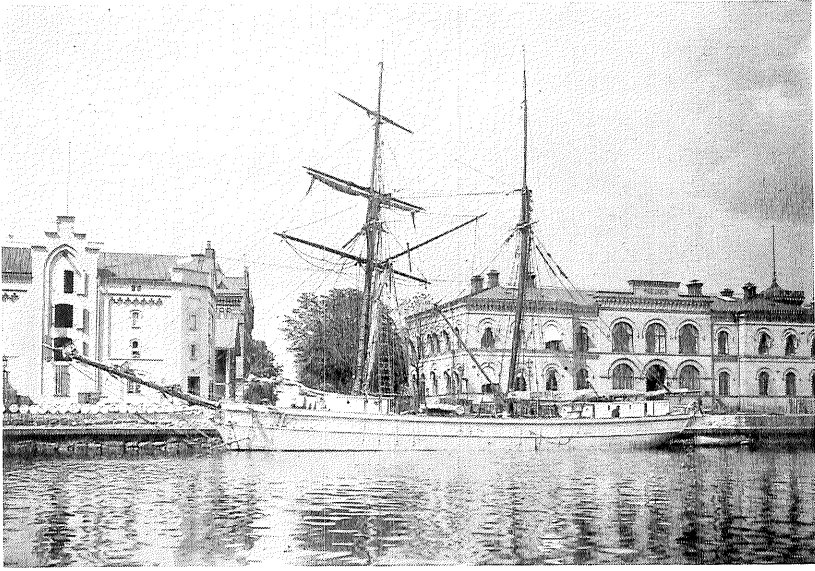
Ville man se Det Forenede Dampskibsselskabs Islandsdampere, måtte man op i Christianshavns kanal til Islandspladsen. Her fandtes „Vesta“, „Laura“ og „Ceres“, skibe af den gamle type, der nok havde haft sejl i deres yngre dage. Ja, der var jo også de små, „Holar“ og „Skalholt“. Disse opholdt sig vist, i det mindste om sommeren, mest oppe på Island. Desuden var der Færøbåden „Tjaldur“, også et meget lille skib, ofte med en marineofficer som kaptajn; den klarede farten på Færøerne i mange år. Hermed er vist alle damperne i den fart nævnt.

Trods denne ret anselige dampskibsflåde var der dog endnu nogle få

af de gamle sejlere i fart, og det var jo disse „Islandsskonnerter“, jeg skulle fortælle om. Islandske købmænd havde efter forlydender haft skonnerter med navne efter de fleste af bopladserne deroppe. Jeg har nu kun kendt een med et sådant navn blandt de fem, der var tilbage, som man kunne kalde Islandsskonnerter. „Husavik“ førte en stille tilværelse, den så ud som en almindelig marstaller og det samme var tilfældet med „Hermod“, hvorimod „Svend“ var af turinertypen. De to sidste skonnerter, „Rosa“ og „Frederiksvaag“, var begge af islandstypen, det vil sige, de var begge gamle franske fiskeskonnerter, bramsejlskonnerter med rullende topsejl, det vil sige at havde man gjort bramsejlet fast, så var der ikke mere at gå til vejrs efter, topsejlet eller mærsejlet sad på en rulle under selve råen, og så kunne man fra dækket rulle sejlet op så meget eller lidt, som man ville, altså rebe sejlet fra dækket, noget der var handy i dårligt vejr, og det kunne sandelig være dårligt vejr på de kanter. Men tilbage til de to skonnerter jeg var ved at beskrive. „Rosa“, som vistnok var den ældste, var lidt af et mysterie-skib, den opholdt sig om vinteren i kanalen ved Slotsholmen lige ved Tøjhuset; der lå den hele vinteren år efter år. Så i februar eller marts forsvandt den og var ikke til at se før efter næste vinter. Jeg har aldrig fået opklaret, hvem den tilhørte, eller hvem der sejlede med den, kun ved jeg, at den hørte hjemme i Seydisfjord og var en Islandsskonnerter.

Så kommer jeg til „Frederiksvaag“ som den sidste. Egentlig var den slet ikke nogen Islandsskonnerter, eftersom den tilhørte købmand M. C. Restorff i Torshavn, hvor skibet også var hjemskrevet, men da den tilbragte tre måneder på Island hvert år, gik den mand og mand imellem som hørende til Islandsfarerne. Da jeg særdeles godt kender dette lille skib, eftersom jeg tilbragte to år af min ungdom i det, kan jeg fortælle om, hvad vi bestilte på skibet i de ti, elleve måneder hvert år, hvor vi var i fart, det vil sige fra februar til december. De år, jeg sejlede med skibet, var 1908–09, og man kan vel nok sige, at tiderne og også forholdene til søs såvel som på land har forandret sig meget.

Jeg havde sejlet, før jeg mønstrede på „Frederiksvaag“ som letmatros med den fyrstelige hyre af 35 kr. pr. måned; jeg havde været ungmand og det for 20 kr. pr. måned. Gennem min barndom havde jeg set „Rosa“ hver vinter og gjort mig mine tanker angående dette skib med gallionsfigur, fremmedartet rig og lang storsejlsbom, så da jeg første gang så „Frederiksvaag“ ligge i Overgaden, ja så var jeg klar over, at jeg måtte søge hyre der, da den jo var nøjagtig som „Rosa“, og der endda



Den islandske fiskeskonnert „Rosa“, som forfatteren kendte fra København, ses her liggende i svensk havn. Skonnerten, ex „Rose des Alpes“, 148 brt., var bygget i Dunkerque 1863 og tilhørte fra begyndelsen af 1880'erne og op til 1. verdenskrig T. Gunnarsson i Seydisfjord. Foto på Handels- og Søfartsmuseet (Jens Malings samlinger).

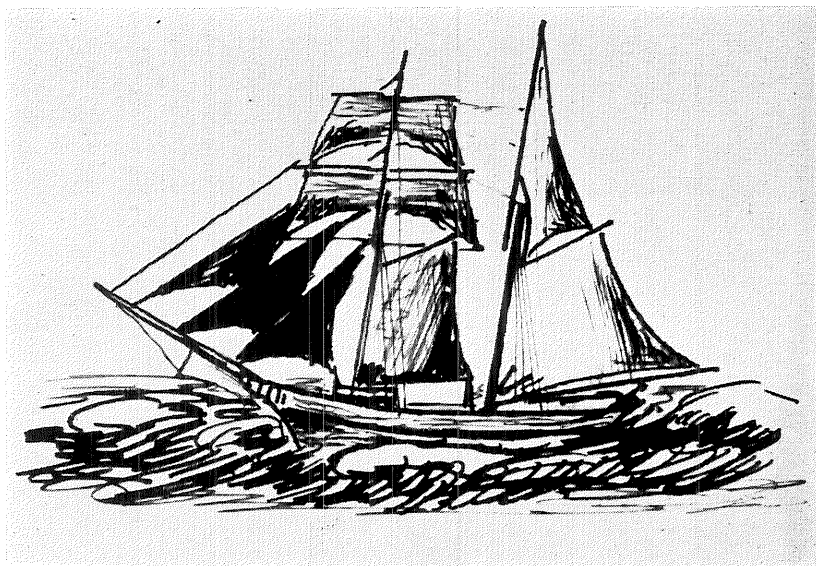
Fishing schooner "Rosa" of Seydisfjord (Iceland), built at Dunkerque 1863 and from the 1880s to World War I belonging to T. Gunnarsson.

var mennesker at se i skibet. Det viste sig, at når skibet kom til København hvert år i november eller tidlig december, så forblev en del af lasten i skibet, som således blev benyttet som pakhus, og i løbet af vintermånederne blev det så langsomt losset efterhånden som lasten blev solgt; det var klipfisk, saltet lammekød og tønder med saltet sild, torskelevertran og meget andet.

Det skib, jeg sidst havde været med, var blevet oplagt i november, og min fader havde viseligt ordnet det sådan, at jeg skulle deltage i undervisningen på navigationsskolen i vintermånederne, indtil det blev tid at mønstre på et andet sejlskib, men efter at have talt med kaptajnen på „Frederiksvaag“ blev det bestemt, at jeg skulle møde i skibet den første februar for at rigge til og deltage i lastningen. Det var en meget kold vinter, og da jeg mødte om morgenen, var hele kanalen frosset til. Mit

første arbejde var heller ikke for indbydende, det var nemlig at hænge i riggen og hjælpe en gammel sømand med at bændsle et nyt stag på fokkemasten; for det første var der kun en tynd vævling at hænge i, og for det andet var både hans og mine fingre så frosne, at vi dårligt kunne røre dem, og da vi efter en times arbejde kom ned på dækket, kunne jeg dårligt stå på benene, så kolde var de. For at arbejde i skibet under disse forhold fik både den gamle sømand og jeg to kroner om dagen, og lidt mad fik vi også. Få dage efter mønstrede jeg i skibet på fuld kost og gage, og arbejdet med at laste begyndte. „Frederiksvaag“ var godt bemandedt sammenlignet med andre danske skonnerter, idet der var fire mand forude samt en styrmand og skipperen. Kosten var også langt bedre end i andre skonnerter, så der var sådan set ikke noget at beklage sig over, og de to år jeg tilbragte der var virkelig en sømandsnydelse.

Det første vi lastede var mursten, og hvis læserne ikke ved, hvad det vil sige at laste og handle mursten, så kan jeg fortælle, at det er et af de mest nederdrægtige og smertefulde arbejder, man kan blive udsat for, hvis man da ikke er vænnet dertil. Vognene lastede med stenene holdt oppe på kajen, og skibet lå lavere, det vil sige, at jeg, der stod på dækket, skulle gribe fire mursten, som kusken på vognen kastede til mig. For at holde de fire sten sammen, så de ikke faldt ned på ens tæer, måtte man presse hårdt på bundtet, hvilket resulterede i, at de ru sider af stenene sled på indersiden af tommelfingrene med det resultat, at huden blev slidt af, og det rå kød hurtigt stak frem, og for hver gang der blev kastet et nyt bundt sten, skar det dybere ind i fingrene; det var yderst smertefuldt, og næste dag var det endnu værre; der var 10.000 af dem. Derefter var det ikke så galt, for da var der ikke mere noget, der sled på fingrene men så meget mere på ryggen, eftersom der var sække at bære. Jeg har aldrig været god til at bære sække. Nå, det blev bedre, da vi kom til de mindre kasser og ting som gammel-dags sukkertoppe (de eksisterer vist ikke nu til dags), så var murstenene og de sårede fingre helt glemt. Som sagt tilhørte skibet en købmand i Torshavn, og hvad vi lastede var også en hel urtekræmmerbutik; der var ikke den købmandsvare, som vi ikke lastede. Vel var „Frederiksvaag“ lille — jeg tror ca. 125 tons — men det var en utrolig masse varer, der kunne stuves ned i lasten, og vi tog det så temmelig roligt med lastearbejdet. Farvandet var stadig frosset til, så selvom vi var lastet, kunne vi ikke sejle.



Forfatterens tegning af skonnerten „Frederiksvaag“ af Torshavn (rederi I/S M. C. Restorff & Sønner). Den målte 125,34 tons, var 87'2" lang og var bygget 1866 i Dunkerque, hvor den var hjemmehørende, først som „Dunkerque“, derpå som „Vigilante“. I 1876 strandede den ud for Torshavn, og vraget indkøbtes for 4000 kr. af M. C. Restorff. Sit nye navn fik den efter den inderste vig af Vester-vaagen i Torshavn. 5. marts 1913 forliste den totalt ved Vesterø (Læsø) på rejse København-Torshavn med stykgods. Besætningen reddedes.

Fishing schooner "Frederiksvaag" of Torshavn (Faroe Islands), built at Dunkerque 1866 and sold as a wreck to the merchant and ship owner M. C. Restorff in 1876. Lost in 1913. The author, who served on board the schooner in 1908 and 1909, has drawn this sketch.

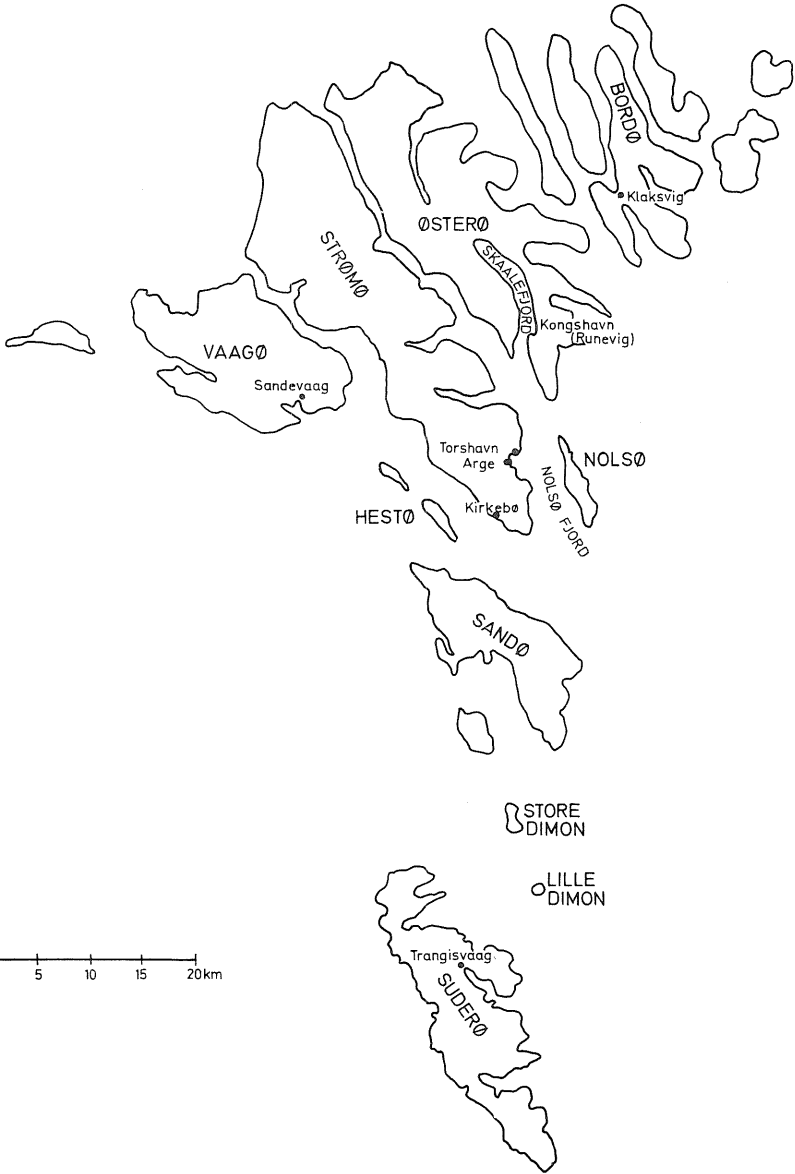
En dag så det ud til at isen lattede lidt, og ude i Sundet var det helt klart vande, så en af de små slæbebåde kom langs siden, og efter at have manøvreret rundt grønlandsfarerne kom vi ud i klart vand og var på vej til Torshavn. At sætte sejl var ikke noget særligt anstrengende arbejde. Skonnertsejlet var på fast gaffel, så det var blot at hale det ud; mærssejlet havde seksskåret takkel, så det var også let; det værste var storsejlet; det var et meget stort sejl, som jeg de påfølgende år baksede med utallige gange uden at finde det lettere. Selve gafflen var nu ikke så lang, så til at begynde med, når man skulle sætte sejlet, gik det meget let, men da bommen var utrolig lang for så lille et skib — ja jeg

tror den stak otte-ti fod ud over agterenden — blev sejlet jo både stort og tungt, før det var oppe. Nå, som bemærket var vi en ret stor besætning. Styrmanden var en stor mand med god vægt i agterenden, noget der er godt, når man skal sætte sejl. Der var også en matros med en lignende vægt i bunden. Jeg vejede ikke ret meget, men stolede på, at de andre holdt vægten, medens vi skiftede hænder til næste hal. Ungmanden var ikke så gal heller, medens kokken var den letteste, så han holdt kun under naglen, og til tider var det ham, der kom tilbage, når der blev halet, istedet for at det skulle være ham, der blev stående, og storsejlet der skulle komme rundt kofilnaglen. Nå, det kan ikke have været så svært, ellers ville jeg have husket det lige så godt som det med at laste mursten. I dejligt klart vejr styrede vi så op gennem Sundet.

Hvor lang tid det tog at nå Torshavn, kan jeg ikke sige, men vejret var ret godt. Jeg husker vi passerede Foula, der stod som en stor sten i vandet og så meget utilgængelig ud; ja jeg tror ikke, vi så andet land, indtil vi øjnede Nolsø.

Hvorledes der ellers blev navigeret, ved jeg ikke, men da jeg havde set vor styrmand modtage Admiral Richelieus flidspræmie, en sekstant, antog jeg, at navigationen var i gode hænder. Kaptajnen hed V. S. Petersen; han var en lille mand med fipskæg. Han lignede bestemt ikke en sømand. Han var god nok, men da han var så lille og let, blev han ikke regnet for meget værd, når der var arbejde med sejl at rebe eller hejse. Jeg har set ham med en sekstant, så han var åbenbart også med i navigationen, hvilket ikke er så let i en lille skonnert, hvor man er fire fod fra vandet, og søerne til tider står tyve fod op over ens hoved. Så er det heller ikke tid at tage fine observationer, og et omtrentligt bestik må klare sejladsen med håb om, at vejret ville bedre sig, og at solen skulle komme frem et par minutter ved middag. Da vi ikke havde kronometer ombord, må de have navigeret på gammeldags vis med at finde bredden og så sejle øst eller vest på, indtil noget land viste sig. Det var nok på den måde danske småskonnerter fandt vej til Færøerne, Island og New Foundland og tilbage igen.

Nå, som sagt en skønne dag så vi Nolsø ud for Torshavn og styrede ind mod vor hjemmehavn, der jo så meget indbydende ud, især da en del både kom ud ikke alene for at byde deres skib velkommen, men også for at hjælpe med arbejdet. Jeg må her berette, at jeg ikke rigtigt så første gang, hvordan vi fortøjede, eftersom jeg havde en pinlig affære med bramsejlet, som jeg var sendt op for at gøre fast. Bramsejlet blev



Kortskitse over Færøerne med de i teksten nævnte stednavne.

The Faroe Islands. Sketch map with place-names mentioned in the article.

gjort fast med én sejsing, der var anbragt på nokken af råen; man skulle så efter at have gjort bugen fast med hanefoden rulle resten af sejlet op og gøre det fast med sejsinger, én på hver side. Min første besværighed var, at hanefoden manglede, altså måtte jeg med maven forsøge at holde sejlet oppe på råen, medens resten blev rullet op. Resultatet var, at jeg tabte sejsingen, som havde været gjort fast på drejerebet og nu hang fra rånokken. At holde et sejl fast med maven og samtidig strække sig ud over en nok så lille rå, kan man forstå, er et vanskeligt for ikke at sige umuligt arbejde (det viste sig i alle tilfælde at være umuligt for mig). Resultatet var, at sejlet blæste ud igen, og jeg hang med et bugnende sejl midt på råen og kunne hverken komme længere ud eller ind igen; ca. tyve færøske fiskere og arbejdere stod på dækket og så med interesse mine akrobatiske bevægelser, men ved et særligt held blafrede sejlet tilbage. Jeg fik fat i sejsingen og kom ind midtskibs igen og fik sejlet gjort fast. Måske var det godt, at jeg på daværende tidspunkt ikke forstod færøsk, da jeg er sikker på, at denne samling sømænd af hårdeste type, jeg befandt mig imellem, da jeg endelig nåede ned på dækket, ikke hele tiden havde hverken beundret eller udtalt sig rosende om mit sømandsarbejde med bramsejlet.

Grundet på mit arbejde tilvejs mistede jeg således synet af vor første fortøjning i Torshavn, noget som jeg senere blev helt fortrolig med. Havnen består af to små bugter: den østlige (Østervaag) og den vestlige (Vestervaag hvis inderste del kaldes Frederiksvaag), hvor M. C. Resstorffs købmandsgård lå i bunden, og hvor vi fortøjede. Tværs over Vestervaag lå to sæt svære kæder; midt på den yderste var der en anden kæde anbragt, og det var denne, som blev hevet op på vort ankerspil, hvor man havde taget ankerkæden fra, således at tromlen blev brugt til fortøjningskæden. Man sejlede altså ind i vigen, fiskede en bøje op, hev ind på en tynd kæde, fik den svære kæde op, og man var fortøjet.

Losningen af lasten havde vi besætningsmedlemmer ikke meget at gøre med; den blev foretaget af færingerne, og jeg havde det lette arbejde at ro skipperen i land flere gange om dagen og for det meste ligge og vente på, at han kom ombord igen. Der var to steder, hvor jeg satte ham i land, oftest var det inde i vigen, hvor der var noget, der lignede en kaj, det vil sige, at der var cementsider, og her blev lasten losset og bragt op til Vaagsboden, som lå for enden af vigen, hvor der kun var en strandbred; senere så jeg, hvorfor der ikke var kaj der; da vinterstormene kom, stod havet nemlig lige ind i bugten og skyllede

op på land helt op til Vaagsboden. Jeg havde fornøjelse af at ligge der og vente på skipperen. Oppe på kajen var der nemlig nogle lange skure, og her stod piger og koner og vaskede klipfisk; det er utroligt, så meget der blev gjort ud af disse fisk, de var jo kommet i land i saltet tilstand og flækket, så de så meget rene ud, men åbenbart ikke rene nok, for her i disse skure blev hver eneste fisk skrubbet med skurebørster og forsigtigt lagt tilside, indtil vejret var godt nok for dem til at blive lagt ud på klipperne til tørring; de skulle jo tørres, indtil de var helt stive, men heller ikke så meget, at de blev solkogte, hvilket ville skade dem, så de faldt i pris. Hver gang det så ud til regn, blev de taget ind igen. Jeg blev meget gode venner med koner og piger og også mændene, der modtog lasten og bragte den op til Vaagsboden. Alle mændene var i færøske dragter, det vil sige uldne hjemmestrikkede trøjer, korte bukser og tykke uldne strømper; på benene havde de sko lavet af et firkantet stykke kohud, der var rynket sammen over foden og ved hælen og bundet op over benene med remme af kohud. Til tider så man sko, der ikke var syet ovenpå; så kunne man være sikker på, at det var gamle sko, der var slidt op i bunden og nu vendt rundt og syet sammen der, hvor før foden gik ind i skoen, således at der nu var en sammensyning hele vejen under foden. Det må have været ubehageligt at gå på en sådan sammensyet sko, men det var jo hårdføre mænd, så antagelig tog de det ikke så nøje. På hovedet havde de en hue, en slags nissehue, men lavet af et særligt stof; de var vævede med en blanding af rødt og sort; jeg fik senere, da jeg blev betragtet som færing, selv en sådan. Man kunne også se disse huer i sort og mørkeblåt; det var gamle mænd, især enke-mænd, der havde disse huer. Konerne havde ikke nationaldragt på ved arbejdet, kun ved højtidelige lejligheder såsom dans og lignende kunne man se noget, der lignede en nationaldragt. Ved sådanne lejligheder havde mændene også jakke med blanke knapper og kulørte bånd nederst i deres korte bukser, ligesom de havde rigtige sko med spænder.

Efter at være kommet til Torshavn flere gange blev vi godt kendt og behandlet, somom vi hørte til befolkningen. Det vil sige, vi kunne gå ind til omtrent hvilken som helst familie, hvor vi så blev trakteret med kaffe. Sproget var det vanskeligste, men der havde jeg en god lærer; når jeg nemlig roede skipperen i land, — og han foretrak at gå i land på nogle stene, der var lige tværs af, hvor skibet lå, og hvorfra der førte en sti op til toppen af Tinganes, som jo var den landtange, der skilte Øster- og Vestervåg fra hinanden, — så kom der altid en stor midaldrende mand

ned til mig ved båden, og på en for mig truende måde begyndte han at tale færøsk til mig. I begyndelsen forstod jeg jo ikke ret meget af, hvad han sagde, men jeg var så bange for ham, at jeg ligefrem ikke turde lade være med at forstå ham, og det er utroligt, så hurtigt jeg blev flink til at forstå, hvad han sagde. Når jeg så havde gjort mit bedste, var han tilfreds med mig og sagde, at når han var i Danmark, så måtte han tale dansk, derfor måtte jeg, når jeg var på Færøerne, tale færøsk. Så klappede han mig på skulderen og tog mig op til sin butik. Han havde nemlig en købmandshandel deroppe. Han gav mig en cigar og sendte mig så tilbage til båden for at vente på skipperen. Denne mand var købmand Mohr, en ret kendt personlighed i Torshavn; der går mange historier om ham deroppe; han er naturligvis død for mange år siden.

Nå som sagt gik løsningen jo meget smertefrit for mig, og snart var vi klar til at gå i ballast til Halmstad, hvor man hvert år på denne tid indtog en last tømmer; det var åbenbart det kvantum, som hr. Restorff brugte i forretningen i løbet af et år. Rejsen op havde jo været meget god. Det var en del mere, end man kunne sige om nedrejsen; forårsstormene var i fuld gang, og det var mageløst at se, hvordan dette lille skib klarede sig i de høje søer. For mig var det bjerghøje søer; de kom væltende, indtil man stod nede i bølgedalen, og så langt, man kunne se op, var der kun vand at se; så krummede søen sig over, blev hvid og begyndte at falde ned over skibet; de første gange var jeg sikker på, at de ville falde over os og knuse skibet, men lige som dette var ved at ske, løftede skibet sig let op og flød over både søen og bråddet. Ikke en dråbe vand kom på dækket, vi lå jo let på vandet. Hvor let skibet flød, og hvor lidt vand der kom over, blev bevist ved, at vi havde en færøsk båd som redningsbåd. Denne havde form som et vikingskib og var så lang, at den ikke kunne stå inde på lugen, hvor både jo almindeligvis står, men stod på dækket lige inden for skanseklædningen. Den var ikke surret og stod ikke i nogen klamp, kun med en klods under for at den ikke skulle falde over, og trods storm og sø stod den fast der. „Frederiksvaag“ havde nu også en særlig form på skroget, den var meget bred i boven rundt fokkemasten, så spidsede den til agterefter, og den lignede og opførte sig derfor som en måge.

Opholdet i Halmstad bød ikke på noget værd at fortælle om, lastningen foregik nemt og behageligt, vi hentede selv lasten fra kajen og havde en svensk stuver til at stuve brædderne og plankerne i lasten. Da



Vestervaag, Torshavn, hvor skonnerten „Frederiksvaag“ havde sin faste fortojningsplads. T.h. Tinganes med gammel bebyggelse, i baggrunden den i 1865 ombyggede trækirke fra 1788. Ældre foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The West Bay at Torshavn, seen from the roads, with Tinganes, the old quarter of the town, and the wooden church from 1788, rebuilt in 1865.

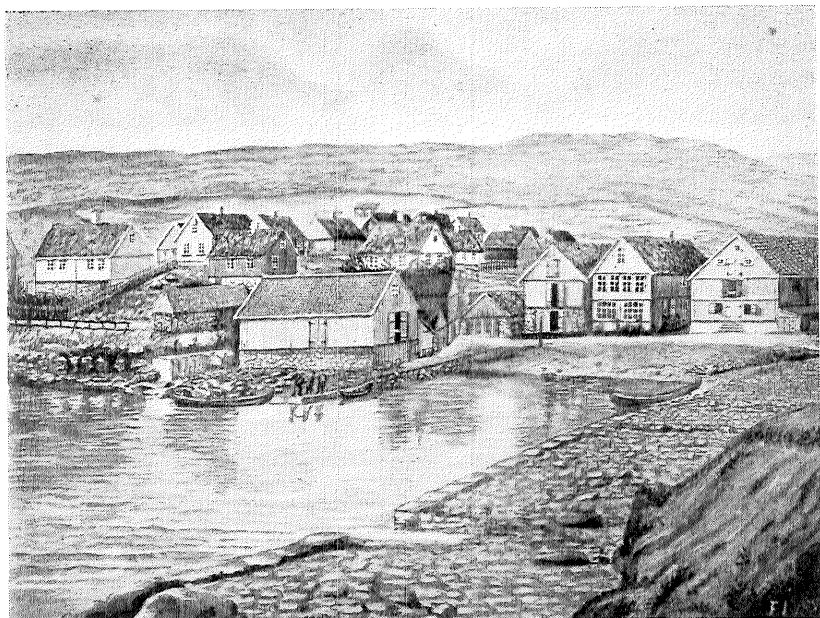
det jo var et lille skib, kræver det en mand med et godt øjemål til at bestemme, hvor lange længder der skal til for at fylde hvert lag af lasten. Nu bruges det jo ikke mere at gå sådan i detaljer, men jeg er sikker på, at hver tomme plads på vor skonnert var brugt til lasten på den måde.

Rejsen op igen husker jeg ikke meget om, jeg ved kun, at vi fik endnu en omgang med storm, og at vi havde modvind og krydsede op langs Skotlands kyst lige fra Leithfjorden forbi Aberdeen og Peterhead og forbi Banff op mellem Orkneyøerne. Herefter fik vi så Store Dimon og de andre øer i sigte, før vi igen nåede tilbage til Torshavn. Mærkelig nok havde vi aldrig noget besvær med at komme ind og fiske vor bøj og kæde op, men jeg tror, at vi til dels kan takke færingerne for dette, idet de jo altid kom os i møde med deres både og førte en trosse over til bøjen. Måske de også slæbte os lidt af vejen; vi havde jo altid travlt

med at tage ankerkæden fra ankerspillet, så fortøjningen kunne komme på tromlen, så måske lagde jeg ikke mærke til, hvor meget de sled i årerne, noget jeg ved en senere lejlighed kan fortælle om. En færøsk båd er noget for sig selv, det er et lille vikingskib, og hvad årearrangementet angår, er det også noget helt for sig selv, idet årerne er firkantede ved lønningen og med en strop holdes mod en klamp her. Bladet på åren er kun en god tomme bredt, hvilket er meget godt for den roende, da han jo ikke kan skive åren. I de mindre både som vor redningsbåd sidder een mand på hver tofte og ror med to årer, det vil sige, set med vore øjne sidder man og pjasker i vandet med årerne, små korte hal, men når man får fart på, så skyldes det ikke så meget vægten, man lægger i årerne, for man kan ikke lægge meget vægt i en åre med et entommes blad, men mere fordi disse både er så lette i vandet, at de går fremad selv ved mindre vægt på årerne. I sø og storm er det meget handigt med sådan et lille åreblad.

Igen blev ladningen losset, og vi atter afsted til Leith efter en kul-last, atter modvind men godt vejr. I Leith forhalede vi milevidt gennem dokkerne. Man førte en pertline fra sted til sted og tilbragte timer ved håndspillet for at hive ind, ja hele nætter har jeg stået ved spillet, kun hvilende når ungmanden vrikkede trossen fra sted til sted. Vi havde nemlig en lille pram, som blev brugt til sådanne arbejder, og jeg brugte den også i Torshavn, når skipperen skulle sættes i land uden at medbringe noget og heller ikke skulle tage noget ud til skibet.

I Leith blev vi lastet med kul og nogle firkantede tremmebure med fajancevarer. Mere krydsning og igen i Torshavn, hvor vi nu helt blev betragtet som indfødte. Vi nærmede os tiden, hvor vi skulle fortjene vort navn som Islandsskonnert, og for at kunne det måtte vi først hente noget salt; altså måtte vi sydpå igen, til Stockton, som jo er lige inden for Middlesbrough. Her kunne jeg nu ellers let have endt mine dage, så jeg aldrig havde set Island eller noget andet land. Man lastede nemlig salt fra en tragt, der var en ti-femten fod over vort lille skib, så når saltet kom, var det med en vis fart, og vel spredte det sig i lastrummet, men ikke nok, og jeg blev derfor sendt ned i lasten for at trimme det ud i siderne og vel agterover. Jeg havde ikke været dernede i mange minutter, før dagslyset fra lugen forsvandt, og saltet toppede sig op rundt mig. Jeg skovlede for livet, men saltet blev ved at komme, og til sidst var der ikke megen plads for mig eller saltet. Det var en panik-situation, og jeg dunkede i dækket med skovlen, og da jeg var presset



Frederiksvaag, den inderste vig af Vestervaag i Torshavn, med pakhuse og boder. Her lå købmand Restorffs „vaagsbod“. Efter tegning af F. J. 1888 (foto på Handels- og Søfartsmuseet).

Frederiksvaag, at the bottom of the Vestervaag (West Bay), Torshavn, with warehouses and shops, as seen in 1888.

op mod skottet ind til kahytten, så dunkede jeg også der. Endelig kom saltet ikke nærmere, men der var ikke mere rum end lige for mig selv, og det så ikke videre lyst ud, selvom der endnu var luft nok. Efter en for mig i det mindste meget lang ventetid, uden at jeg hørte noget udefra, kom der en lille luft- og lysstribe, og jeg kunne lige krybe ud. På dækket var der ingen panik, men saltformanden mente dog, at styrmanden burde have ladet mig komme op noget tidligere, eftersom en dansk skonnert kort forinden havde glemt en mand i lasten på samme måde. Nå, hele lastetiden kan kun have været et par timer, så der var ikke tid til at se byen eller landet, noget jeg heller ikke var meget opsat på at gøre. Jeg fandt det bedre ude på søen i frisk luft.

Vi var nu nået hen i sommermånederne, og vejret var vel så godt, som man kan vente det på de kanter. Regn får man jo meget af på de

breddegrader, så det tog man slet ikke hensyn til mere. Igen nåede vi Torshavn og skulle gøre klar til vor Islandsfærd, der ville strække sig over flere måneder. Over halvdelen af saltlasten blev losset i land, resten blev skovlet ret agter i skibet. I forskibet blev der lastet en mindre købmandsforretning, bestående af fiskeliner, fiskekroge, sukker, mel og meget andet, især en stor del tobak i blå karduser. Islandsfiskerne ryger både dag og nat, ja de går slet ikke til køjs, så længe fisken bider, så de bruger en masse tobak til 50 øre pundet. Nogle af dem har jeg set både tygge tobak og ryge samtidig.

Nå, vi var klar til at afgå til Island. Ideen er jo, at man går op på nordsiden af Island, hvor de færøske kuttere fisker. Disse har været deroppe fra foråret, og ved denne tid burde de derfor have en god last fisk, — man måtte endda håbe, de var næsten fulde. Vor opgave var så at tage fisken fra dem, levere mere salt til dem, og hvad de nu ellers kunne trænge til. At fiske i de år var et hårdt arbejde; der var kun få trawlere, og de var mest på sydkysten. Da det vistnok var første gang, vor skipper var på sådan en tur, så havde vi en supercargo med, en færøsk fiskeskipper. Jeg husker ikke hans navn, men han var ikke, hvad man, eller hvad navnlig færingerne ville kalde en almindelig fisker. Han var nemlig interesseret i historie, havde læst om den spanske armada og også undersøgt, hvor de forskellige skibe var drevet i land, og han havde fundet ud af, at et af disse skibe skulle være sunket i en lille fjord på nordvestsiden af Strømø, og han havde sammen med en søn gjort flere forsøg på at bjerge noget fra vraget, som han ganske rigtigt havde fundet. Nu er nordvestkysten af Strømø ikke et sted, hvor vrage holder sig ret længe, og firehundrede år er jo lang tid, følgelig fandt han ikke ret meget, nogle søm og jernbeslag, men ikke noget af betydning, så han måtte give op. Måske var det som belønning for udført arbejde, at hr. Restorff havde givet ham det arbejde at være supercargo for os. Vejret var så godt, som man kunne forvente; vi havde set så meget nordatlantehavsvejr, at vi ikke ventede for meget.

Det første, jeg så af Island, var Langanes, en lang, høj landtunge, der endte brat og stejl. Fiskekuttere så vi ikke noget til. Nu var der blevet lovet os, at vi, så længe vi var heroppe, skulle gå treskiftet vagt, det vil sige, så længe der ikke var arbejde med fisk, altså otte timers frihed og fire timers arbejde på dæk. Til gengæld skulle vi arbejde otte timer og have fri fire timer ad gangen, såsnart der var fisk at arbejde med. Det lød meget fint, vi havde lov til selv at fiske og få betaling



Islandske kvinder renser og vasker de fangne torsk, inden de saltes og lægges ud til tørring og bliver til klipfisk. Foto 1907 fra Isafjord. — Sv. Poulsen & H. Rosenberg: Islandsfærden (Kbh. 1907).

Women washing cod-fish before drying and salting. Isafjord, Iceland, 1907.

for, hvad vi fangede, noget der viste sig ikke at blive meget indbringende for os. At fiske på Island er nemlig ikke så lige til, det er et meget hårdt arbejde. Fiskegrejerne består nemlig af tohundrede favne liner, der er stykket sammen. For enden af linen er der en to-tre fod lang jernstang med et blylod på midten, fra denne jernstang hænger to fire-fods liner med to kroge på hver. Sejlene er bakkede, så man ligger stille og driver med vinden; der er op til 100 favne vand, og med skibet drivende er der jo mere line ude. Når der er bid, og der kan være fire på hver gang, så skal man altså hale over hundrede favne tynd line ind med hænderne og samtidig op til fire torsk. Når jeg siger torsk, så er det ikke danske stegetorsk, jeg taler om, — det er nogle ganske anderledes store krabater. Der var også andet end torsk, der bed på (det er meget vanskeligt for en begynder at mærke bid på 100 favne og med et tipundslod for enden af linen). Af uhyrer, man kunne hale op, var sej, en billig fisk, brosmes, en fin fisk men mest hoved og store tænder. Den kunne også gø som en hund og bide ens fingre. Langen var den fineste af dem alle, en lange kunne blive seks-otte fod lang, den lignede en søslange, når den kom op, men havde et pænt torskeshoved og en meget fin brun-

grå farve. Jeg har aldrig fanget en, men har handet mange af dem, når de var tørrede. Det var et stort arbejde at få en sådan fyr stuvet ned i lasten uden at brække eller på anden måde ødelægge den værdifulde vare. Helleflyndere regnede vi ikke med; jeg har aldrig fanget en.

Priserne, som blev betalt til fiskerne i de år, var ikke ret store. For det første skulle han fange fisken, så skulle han flække den, det vil sige sprætte den op og tage benet ned til halen ud. Dette skulle gøres på den rigtige måde, med fire snit for at de kunne få fuld pris. Det første snit var ned gennem fisken, det andet under rygraden, det tredje bag rygraden. Det fjerde huggede den løsnede rygrad over ca. tre fjerdedele fra hovedet. Ved dette snit skulle to hvirvler hugges over på en sådan måde, at man så et ottetal, hvor hvirvlerne var skåret over. Det var nødvendigt, for at der ikke skulle samle sig blod på dette sted. En brun blodplet kunne ikke skrubbes af, og fisken faldt betydeligt i værdi. Når fiskeren havde udført dette arbejde, smed han indvoldene over bord efter først at have taget leveren ud. Disse torskelevere blev smidt ned i en tønde på dækket og gemt til skibet kom hjem til Færøerne hen på efteråret. En tønde lever var højt i pris, jeg tror det var 600 kr. selv dengang. Så var der torsketungen, ja tungerne af fisken blev skåret ud, og de var så fiskerens bevis for, hvor meget han havde fisket. Han gemte dem i en lille dåse, og fiskeskipperen talte så de forskellige fiskeres fangst ved at tælle tungerne, og mandens andel blev bestemt derved. Når fisken var flækket, blev den saltet ned i kutterens lastrum, og efter nogen tids forløb blev den skiftet over i nyt salt, således at det meste af fugtigheden var trukket ud, selv om den var blød som en nyfanget fisk. Hvad kunne fiskerne nu få for deres fangst fra os, når vi løb op på siden af en kutter og råbte over: „Fisker I godt?“ eller „Sælger I fisken?“ Prisen, der blev tilbudt, var for torsk, brosmes og langer 9 øre pundet, for sej fire øre, forudsat at fisken var omsaltet de to gange. Det er små tal, der er tale om her, og såvidt jeg husker, tjente en god fisker i et jævnt godt fiskeår fra marts til november ca. 600 kr.

Så længe vejret var dertil, det vil sige ikke mere vind end at linerne kunne holdes i bund, blev der fisket. Der kunne være dage, hvor fisken ikke ville bide, men så længe fisken bed, blev der fisket. Da der jo ikke er noget, der hedder dag og nat på de breddegrader på den tid af året, blev der fisket hele tiden. Jeg ved om folk, der har stået og halet fisk ind i fem, seks dage uden at sove, til gengæld sov alle, når

vejret var for galt til fiskeri; alle gik til køjs, men én mand skulle være på dæk, det vil sige, han sad i kappen til kahytten; blev vejret for hårdt, trak han kappen over, og så var der ingen at se i kutteren. Vi har passeret flere kuttere, der så ud som om de var forladt; snestorme er jo almindelige midt på sommeren, og på sådanne dage driver kutterne blot rundt, uden at nogen ved, hvor de er, de er jo uden sigt af land, hvor de fisker.

Men det kunne gå galt. Inspektionsskibet „Islands Falk“ kom en dag ind i Sigluffjord med en kutter, hvor alle mand var døde af kulilteforgiftning. Udkikken blev fundet i kappen med denne lukket. Forholdet er det, at kabyssen med kulfyr her som i de andre skibe fandtes i lukafet, og så var det jo ganske klart, hvad der var sket, da alle mand var gået til køjs. Udkiggen må have fyret op i kabyssen, hvorefter vinden blæste ned i røghatten, kulilten fyldte skibet, og alle mand sov roligt ind.

Vort private fiskeri gik ikke så godt, men vi købte en del fra kuttere, både fra Klaksvig og andre pladser, som jeg ikke husker navnene på. Transporten af fisken foregik jo med vor færøske båd, der blev lastet ned, til den var synkefærdig; nu måtte vi arbejde de otte timer ad gangen, ja mange gange længere. Det var hårdt ikke alene at ro frem og tilbage og smide rundt med tunge, våde fisk, men der var kommet noget andet til. Jeg har fortalt om, hvordan mine fingre blev slidt op, da vi lastede mursten i København; det var meget smertefuldt, men her var der noget andet, der måske var endnu værre, det var saltet. Ved stadig at have fingrene i salt og ikke at have ferskvand til at vaske det rigtigt ud, revnede huden i bøjningerne i fingrene, og inde i denne revne kunne et saltkorn så æde sig ind. Først mærkede man det ikke, fordi man allerede havde pinen i revnen i huden, men senere opdagede man, at dette saltkorn havde gravet sig ned i kødet og nu ikke kunne vaskes ud, og det blev ved med at æde sig ind i kødet, indtil det havde opløst sig selv.

Jeg har set midnatssol mange gange dengang, hver nat i klart vejr og gennem en snebyge. Der var en nat, hvor jeg ikke aner, om det var midnatssol eller ej, jeg havde været ovre til en kutter mange gange, arbejdet var færdigt, og stynmanden og jeg blev bedt ned i kahytten, hvor skipperen og seks fiskere havde deres køjer. Vi blev budt på en blanding af dansk akvavit og fransk rødvin, som en fransk fiskeskipper havde byttet væk for akvavit. Det var en yndet drik blandt fiskerne.

Det satte ind med meget dårligt vejr, vi havde ikke mødt nær så

mange kuttere som forventet, og vor supercargo, som jo var en mand med en masse gode ideer, mente, at fiskeriet måske ville være bedre længere mod nord eller mod vest, så vi sejlede vestpå op mod Kap Nord. Vi havde kun været undervejs kort tid, da vi mødte is, der kom drivende mellem os og land, åbenbart var det ikke nogen god idé at forsøge Kap Nord ruten, men isen pressede os udefter. Vi var helt for os selv, så ikke en eneste kutter; klart vand mod nord helt til Grønland, men intet håb om at nå ind til kysten. Nå, vi drev så lidt her og der og sejlede tilbage mod øst og kom klar af isen. Da det blæste op igen, besluttede vi at gå ind i Siglufjord for at se, om kutterne skulle være gået derind i det dårlige vejr, noget som nu var ret usandsynligt, da kuttere ikke går i havn for dårligt vejr. Nå, vi gik ind i bugten, ja helt ind til bygden; der var masser af skibe, men ikke fiskekuttere. Skibene var allesammen norske sildefangere, der var snesevis af dem, og de var af alle mulige typer. De fleste var Lofoten-jagter, gamle træ-dampere med dækslast af tomme tønder så højt, at de gik op til midt på masterne. Jeg husker så tydeligt en af dem, den hed „Columbus“; man skulle tro, at den var fra Columbus' tid, kun få hundrede tons, men med en mægtig dækslast.

Tønderne blev flydt i land, hvor silden var bragt og nu nedsaltet af kvinder; jeg aner ikke, hvor de kom fra, men det må have været fra hele Island. Der var hundredvis af dem, de drak og skændtes og sloges, så det kunne høres mellem bjergene. Snart ville dog alt blive stille igen, det var kun et par måneder om året, at der var liv der.

Vi var kun halvt lastet med fisk, ligesom vi også havde en masse salt i behold, men fra Siglufjord var der åbenbart blevet telegraferet til Torshavn om resultatet af ekspeditionen, og Restorff var åbenbart enten tilfreds eller måske snarere utilfreds med resultatet, så vi skulle tilbage nu efter kun to måneder på Island. Der var åbenbart andre og mere vigtige ting, vi skulle udføre resten af året. Med ret god vind passerede vi Langanes, og vi kom forbi de øer, man må passere for at nå vor hjemhavn. Når vejret er godt, er det en smuk tur at sejle mellem Strømø, Vågø og de små øer for at komme om på østsiden af Strømø, hvor man ser Nølsø og drejer ind mod Torshavn. Her blev vi modtaget på bedste måde, og da vi både skulle losse vore fisk og saltet og også laste til København for at kunne bringe vinterens urtekræmmervarer op i tide, ja så lå vi der noget længere end almindeligt, og der er derfor tid til at fortælle lidt om, hvordan Torshavn så ud for nu 70 år siden.



Transport af torskehoveder på Island, vist fra Eyrarbakki. Forfatteren nævner i teksten de små islandske heste, der i et vist omfang blev udført til Danmark.
Ældre foto på Handels- og Søfartsmuseet.

Transporting cods' heads on horseback. Early photo from Iceland, probably from Eyrarbakki.

Jeg har beskrevet, hvordan der var to små bugter, der kunne kaldes havnen. Østervaag blev ikke meget brugt, så det er Vester- eller Frederiks- eller Vaag, der er hovedpunktet i havnens historie. Tinganes strakte sin højderyg ud mellem de to vige, og langs højderyggen var der en lang gade eller vej. Yderst var der nogle statelige bygninger; det var selve Tinganes, hvor apoteker Finsen havde ikke alene sit apotek men også sine lagerbygninger. Han var nemlig også tømmerhandler m.m., ja en stor mand, om ikke vellidt, eftersom han ejede mange huse ved at have sat lån i disse, af den grund var han ikke velset mand og mand imellem. Købmand Mohrs hus lå også i denne gade mellem beboelses-husene; det var den meget gamle del af byen, krogede gader med græs-tækkede træhuse, ja der var endda huse bygget helt af klippesten og ind i klippen; de er der vist endnu, så vidt jeg har hørt, og skal nok også be- vares for eftertiden.

Længere nede mod selve den nyere by var der en lille forretning; den

ejedes af to ældre kvinder. Man kunne købe lommelørklæder der, ved jeg; det var gerne vor undskyldning for at gå derind, der var nemlig en eller to unge piger, som tjente der, så noget måtte man jo købe som billet for at gå derind, men venlige som færingerne jo er, så blev man også inviteret på kaffe, og den blev serveret af den pige, der var i huset, så det tog lang tid at købe et lommelørklæde og drikke kaffe. Jeg har tilbragt mange hyggelige timer der.

Noget længere ind mod byen boede en anden hr. Finsen, han havde nu ikke noget at gøre hverken med professor Niels Finsen eller broderen, apoteker Finsen. Han var en meget ubetydelig mand, han var vist endda islænding og også lidt til en side, men meget rar og venlig. Hans kone strikkede mig en færøsk trøje og nogle vanter. Dem strikkede man meget store for så at walke dem i sæbelud med det resultat, at vanterne passede i størrelsen og blev meget tykke og varme. Det tog lang tid for dem at blive gennemblødt af vand, men også lang tid at tørre igen, og fulde af salt fra havvandet var de jo så.

Man var nu nået til kirken. Det var en ret gammel trækirke af samme mønster som andre kirker der på øerne. Herfra faldt landet så temmelig brat ned til åen, som løb gennem byen. For enden af gaden fra Tinganes førte en lille bro over åen, og på den anden side var der en mindesten for professor Niels Finsen, og bag den var så Amtmandsgården, som var det største stenhus i byen. Til højre løb Åvejen hen mod Østervaag, og til venstre kom man til Restorffs Vaagsbod, som jo var vor forretning: først et stort lagerhus, så en lille smøge og derefter selve forretningen, som jo var en både stor og gammel købmandshandel med alt, hvad man ellers finder i en sådan forretning. Her fandt man gamle Restorff assisteret af en nevø og et par andre medhjælpere. Bag forretningen og lageret var der et bryghus, hvor der blev brygget det dejligste hvidtøl, jeg nogensinde har smagt. En tønde af dette øl fandtes altid i skibet. Ret foran forretningen var stranden og til venstre skurene, hvor fisken blev vasket og gjort klar til tørring. Den lille kaj, jeg har omtalt, gik kun ca. 100 fod langs stranden; herfra gik stejle klipper helt ud til Tinganes. Havde man passeret Vaagsboden, gik vejen videre ud, drejede rundt vaagen syd på, indtil man nåede Arge, som man vel må kalde en forstad. Her boede Peder Arge, han var smed, men en særlig smed, han kunne nemlig foruden almindeligt smedearbejde også lave knive, ikke alene flækkeknive med blyindlæg for at få vægt til at hugge benet over i fisken, men han kunne også lave kunstknive og skeder af



Torshavn set fra fjeldet, med stenindhegnede græsgange og markbidder. Til højre for kirken ses Tinganes og Vestervaag. Træsnit efter fotografi.

Torshavn seen from the mountain slopes behind the town. To the right the West Bay.

sort træ med indlagte figurer af både, harpuner og kroge. Desværre har jeg mistet flere af disse kunstgenstande gennem årene.

Herude lå også ruinerne af en fiskefabrik, som engang havde været i god fremgang, men som af en eller anden grund gik fallit; jeg har smagt fiskeboller fremstillet der, de var ellers udmærkede.

Kun én større vej førte fra Torshavn ind i landet, og den gik endda ikke ret langt. Gik man ad Ågaden forbi Amtmandsgården bag om Østervaag, kom man ud i den åbne del af byen, hvor en vej til den ene side førte ud til skansen, som jo var resterne af et gammelt fort. Drejede man til den anden side ind mod landet, var der en temmelig god vej ud til plantagen, den eneste træplantning jeg har set på Færøerne, og man endte så ved sanatoriet, en ret ny bygning for tuberkulosepatienter, og det var så vejs ende.

På højden mod nord for selve byen lå et stort toetages hus, meget uvenligt at se på; jeg har aldrig været deroppe; det var den engelske

konsuls hus, og han blev, så vidt jeg husker, anset for lidt af en særling, der aldrig blandede sig med færingerne. Ja stor var byen jo ikke, der var vist kun 2000 indbyggere der, men de, jeg havde lejlighed til at møde, var alle rare mennesker; de fleste var fiskere, og dem så man ikke meget til, eftersom de jo var ved Island det meste af året, men der var nogle, som man vel må kalde arbejderstanden; hvorfor disse ikke var fiskere, har jeg nu aldrig fundet ud af, men de gik åbenbart ikke til søs, kun ud i bådene på fjorden, hvor der blev foretaget lidt småfiskeri af de hjemmeværende mænd.

Medens vi lå og lossede, blev der røre i byen en nat; der gik rygter om, at der var grindehvaler i omegnen, og hen på morgenen kom flokken også ind i fjorden. De var allerede blevet observeret fra de andre øer, så de blev jaget af flere af de store færøbåde med deres otte mands besætning. Jagten foregår, ved at bådene ror efter flokken, der kan bestå af op til hundrede af disse små hvaler; målet er at jage flokken ind i en vig, hvor der er sandstrand, så hvalerne kan blive jaget op på land. Man styrer flokken ved at have en sten på en line, og denne sten kastes ud på siden af og bag flokken, så de flygter fra lyden og på den måde går i den retning, man ønsker. Nu er der ikke mange gode landingspladser rundt om på øerne, så ofte må grinden følges og jages i dagevis, og man kan let miste hele flokken. Den flok, vi så inde fra Torshavn, kom nord fra, og det var folk fra Østerø, der var efter dem; det varede dog ikke længe, før Torshavn var med i jagten i håb om at få del i fangsten; der er nemlig meget strenge regler om, hvordan fangstresultatet skal fordeles, men hver person i den bygd, hvor fangsten kommer ind, får sin del af kød og spæk. Så vidt jeg kunne se, blev der også her gjort forsøg på at få nogle af de yderste i flokken ind til Torshavn. Nu er Torshavn et meget dårligt sted at lande grinden; der er for dybt vand og ingen ordentlig strand, så hvad der kommer ind der af strejfende grinder, er kun hvad enkelte både kan samle op. Vi var også ude i vor båd — dog ikke langt uden for havnen — da vi ikke anede, hvordan jagten skulle foregå, og vi måtte jo ikke være i vejen eller forstyrre selve jagten. Nå, vi fra „Frederiksvaag“ kan vist ikke prale af at have haft megen del i jagten eller resultatet. Tyve eller tredive hvaler kom i vor retning og endte inde i Vestervaag, men det lykkedes dog for en del af dem at dykke under bådene og komme ud på åbent vand. Hovedflokken fortsatte syd på rundt Kirkebø, og jeg hørte, at de endte i Sandvaag, og at fangsten var god.

Jeg var med til at slagte de få hvaler, der kom ind til os; ja det var slagteri, både mænd og kvinder vadede ud i vandet, medens bådene sluttede kredsen fra søsiden. Alle var bevæbnede med lange knive, og der var et blodbad af den anden verden; det var ikke rart at se på, men for færingerne betyder grinden en stor del af deres kødforsyning om vinteren. Spækken blev flænset af og hængt til tørre, kødet blev skåret i små stykker, så hver fik deres del efter bestemte regler. Båd-mændene fik mere end de andre, men fordelt blev det, alle slæbte af med blodigt kød. Hvad de gjorde med det, ved jeg ikke, men tørres måtte det jo for at det kunne holde sig. Frysehus fandtes der vist ikke. Grindekød smager meget godt, når det er rigtigt behandlet; ligesom kødet fra de store hvaler er det meget blodholdigt, og man må derfor presse blodet ud før man kan få en god bøv ud af det. Jeg lærte noget her, som senere kom mig til nytte, da jeg kom på langfart, og vi af og til fangede en springer. Der var jo ikke mange kokke i langfartsskuderne, der kendte til behandling af hvalkød; det er med det som med den norske stokfisk: rigtigt behandlet er det en herreret, forkert behandlet er det så godt som uspiseligt.

Der blev ro i byen igen, efter at grinden var fordelt; det var forresten den eneste flok, der kom ind i Nolsøfjord det år, så der blev ikke meget kødmad for befolkningen i Torshavn; de måtte vente og se, hvad de få kuttere, der fiskede på Færobanke, syd for øerne, ville bringe tilbage til hjemmeforbruget. Islandsfisken skulle jo eksporteres; det meste gik til København, hvorfra det bedste af fisken igen blev sendt til Spanien eller andre katolske lande. Fisken blev landet på Asiatisk Plads på Christianshavn og pakket der til eksport. De store klipfisk, de der var over en tomme tykke, gik alle til Spanien. Mellemstørrelsen kunne købes i København, og alle de små — „fingerfisk“ tror jeg, de blev kaldt — gik til Rusland, hvortil også spegesild blev sendt i store mængder; nå, det var nu nærmest over Norge at spegesildene gik, men vi havde dog en del med på vor tur til København. En stor del af disse sild var dog af dårlig kvalitet, de var „røde“; det skyldtes antagelig dårlig saltning eller også, at fisken var dårlig, før den blev saltet; jeg ved at en tønde røde sild kun havde en værdi i København af to kroner for både tønde og sild. Nå, som alt andet småt eller dårligt gik det til Rusland eller Randstaterne.

Da losningen af de fra Island hjembragte fisk, medregnet det lidt vi selv havde fisket, var tilendebragt, begyndte vi at laste. Lasten bestod af,

hvad Færøerne kunne frembringe, og det var jo meget beskedent. Der var en del spegesild — jeg ved ikke hvorfra de var kommet — der var også lidt uld, men hovedsagelig var det klipfisk, dejlig fisk det meste af den da, og den blev sorteret meget omhyggeligt, stortorsk og langer for sig selv, mellemstørrelse for sig selv og endelig de dårlige varer; det var de meget små og så de meget store, men beskadigede fisk. Der var nemlig en del anden klasses fisk, og selvom det var dejlig store fisk at se på, så ville de ikke kunne passere kontrollen til eksport til Spanien. Grunden til at de blev kasseret var åbenlys for en kender, og jeg var efterhånden nået til den rang. Det første man så efter, var den eventuelle blodplet ved benet. Var overhugningen ikke foretaget rigtigt, sivede der blod ud, og en brun plet, som ikke kunne vaskes eller skrubbes af, var tydelig i kødet. En anden brun plet — ofte flere — fandtes forskellige steder i fisken. Dette skyldtes, at fiskeren, medens han flækkede fisken, tyggede tobak og spyttede tobak ud både her og der og ofte på fisken. Denne tobakssovs trængte ind i fisken og var, når den nåede til vask, trængt så dybt ind i fiskekødet, at den ligesom blodet ikke kunne skrubbes af, så derved fremkom der en del 2. klasses fisk, men den var god nok til københavnere. De fleste anede ikke, hvad en sådan plet var, eller måske var det misfarvede kød blevet skåret ud af sælgeren.

Det tog nu ikke så lang tid at laste skibet, og vi var for så vidt klar til at sejle, men så blev det vindstille, noget som jo ikke kan siges at være almindeligt deroppe; det var også tørt, ikke en dråbe regn havde vi haft siden ankomsten, hvad der også var helt unormalt. Vi må have ligget helt sejlklare i to, måske tre dage, da jeg en eftermiddag roede skipperen i land, og jeg var med ham i Vaagsboden, hvor vi skulle hente et eller andet. Hr. Restorff kom ud i butikken, og jeg husker tydeligt, at han sagde: „Nå kaptajn Petersen, det lille vindpust i morges fristede Dem ikke til at forsøge farten?“ Vor lille kaptajn Petersen, som var en meget ærekær mand, blev rød i hovedet, og uden at svare gik han ud af butikken, og vi roede ombord.

Der var kun den svageste vind at mærke, men han gav ordre til at sætte sejl med det samme, og da de var sat, lod vi fortøjningskæden gå og drev så småt ud af bugten. At sejle var der ikke tale om. Vi baksede med ræerne, for snart mente vi, at vinden kom fra den ene side og snart fra den anden; i virkeligheden var der slet ingen vind, men der var nogen strøm, og efterhånden drev vi ned mod Kirkebø, som jo er sydenden af Strømø. Her lå vi helt stille nogle timer. Det var blevet hen



Gade i det gamle Torshavn. Selv om billedet er noget ældre end den tid, forfatteren skildrer, giver det et typisk indtryk af den lille by med græstækte træhuse, der følger terrænet, som udgøres af den naturlige klippegrund. Personerne bærer den i teksten omtalte færøske mandsdragt. En af dem bringer fisk i en kurv („løb“) på ryggen, en anden (t.h.) renser sej (fisk) i en balje for at hænge dem til tørring på husgavlen. En flok får kommer fra græsning på fjeldet. Træsnit efter tegning af V. Dahlerup i Illustreret Tidende 1866–67.

Narrow street in the old Torshavn, with wooden houses thatched with turf and following the rocky ground. People are wearing local costume. Sheep are coming down from the hills, and fish being cleaned and hung up to dry on the house gable. Woodcut from 1867.

på aftenen, men var stadig helt lyst, da vi begyndte at drive mod land. Snart var klipperne betænkelig nær, der var ikke andet at gøre end at sætte vor båd i vandet og forsøge at slæbe skibet udefter. Vi var jo kun tre mand, der kunne ro den færøske båd, vi havde, og som jeg har fortalt, er denne type ikke egnet som bugserbåd, eftersom årebladene kun er en god tomme brede. Nå vi sled i det en time eller så, uden at vi kom længere ud, men vi kom heller ikke nærmere land, og trætte blev vi.

Så kom der et lille vindpust, og vi roere håbede på, at det skulle bringe os lidt til søs. Det varede vel en time, så blev det død stille igen, og vi drev igen ind mod klipperne. Altså måtte vi igen ud i båden, og i timevis sled vi så i årerne, uden at andet skete, end at vi ikke tørnede mod land.

Jeg sad aldeles i søvne og trak det lidt, der var at trække på, ja jeg var vist endda faldet i søvn, da jeg mærkede et koldt pust og vågnede op derved. Styrmanden råbte over til os, at vi skulle komme ombord. Det var lige i sidste øjeblik, vi fik båden indenbords, søen var allerede høj, og det var tid at tage sejl ind. Vi fik rebet topsejlet, efter at bramsejlet var givet op, og så var det tid at bjerge klyveren, et nederdrægtigt arbejde, da vi havde en meget stor klyver. Der blæste på dette tidspunkt en sydlig storm, og søen var høj. Vi var for langt inde i bugten til, at vi med små sejl kunne krydse ud, så vi lænsede tilbage mod Torshavn. Søen havde imidlertid rejst sig så meget, at Vestervaaag ikke mere var brugelig som havn, og vi lænsede derfor med en strygende storm nordpå og endte i Kongsvig. Dette er måske den bedste og sikreste havn på Færøerne. Man passerer Torshavn og Nolsøs nordpynt, hvorfra man styrer ind i det meget smalle løb til Skalafjord, og så snart man er indenfor, har man hele den lange fjord foran sig, og lige inden for denne indsejling er der så en bugt på styrbords side, den bedst beskyttede ankerplads man kan tænke sig, skærmet af høje fjelde på alle sider. Jeg tror at det rigtige navn er Runavik, men for os hed den Kongshavn, og vi var glade, da vi lå til ankers der og havde sejlene gjort godt fast.

Adskillige fiskekuttere havde allerede kastet anker der, så der var åbenbart nogle, der kendte bedre til vejrforholdene end vi gjorde. Nå vi lå sikkert, og jeg tror, alle gik til køjs, kun vor kok blev oppe og tog vagten. Torshavn er ikke god med sydlig storm, noget jeg så det følgende år, så det var godt, vi kom væk derfra. Hvor længe vi lå her i Kongshavn, husker jeg ikke, jeg sov og sov, og stormen hylede over vore hoveder. Havde det været tørt før, så var det vådt nu, det var en styrtregn, der ikke syntes at skulle holde op igen. Vi må vel have været der tre dage, da det så ud til at klare op, og igen var vi for tidlig på den, for vel var vinden nu gået om i nordvest, men det blæste stadig. Alligevel lettede vi anker, og for små sejl drev vi udad mod indsejlingen. En fiskekutter havde samme idé, og resultatet var, at den sejlede eller drev ned på os og plantede sit bovspryd lige ind i vor skonnertbom. Hans rundholt var det stærkeste, og vor skonnertbom brækkede over på midten. Heldigvis havde vi nogle stykker tømmer, og mens vi lænsede ud

af fjorden, fik vi surret disse planker på bommen, så den kunne bruges, og af sted gik det.

Jeg ved ikke og har aldrig hørt, om de i Torshavn kendte noget til vore genvordigheder. Dengang var man jo vant til, at sejlskibe forsvandt under horisonten, og der så hengik lang tid, ja helt op til et år, før man igen hørte fra skibet. Det stormede stadig, da vi kom ud i åbent vand, men det var medvind, hvilket var meget oplivende. Som tidligere fortalt, var vor storbom usædvanlig lang, og ved lænsning, hvor skødet var firet helt af, kunne det hændes, at bom og sejl under slingring rørte vandet, hvilket var ret farligt, da søen kunne tage sejlet og eventuelt brække bommen. Vi måtte derfor ofte hale ind på skødet, så vi ikke fik den fulde fordel af vinden i sejlet.

Nu var vi på vej til København, og der er jo altid nogen forventning, når man er på vej til ens hjemhavn. Jo længere vi kom fra Færøerne, des mere danske blev vi, selvom der havde været tider, hvor vi havde følt os som hørende til de små øer oppe i det kolde nord. Vor Fanømatros var et af de mennesker, der altid var i humør til at synge. Han havde en udmærket og klar røst, og selvom det måske kunne virke trættende med hans evindelige syngen, så var det til andre tider fornøjeligt at høre hans hjemøis vemodige sange. Trods de mange år, der er gået, siden jeg hørte den sang, han oftest sang, så husker jeg den endnu ganske klart, både ord og melodien. Jeg ved ikke om det er en velkendt sang, så jeg gengiver den her:

Jeg har hjemme, hvor bølgerne brusende går
langs med Fanøs den sandede strand,
og så langt tilbage som mindet blot når,
blev jeg draget af skibe og vand.

Hver en båd langs havnen, jeg kendte så vel,
og jeg ønskede blot jeg var stor,
lige siden jeg har kunnet min lille tabel,
har jeg klaret mig stolt ved et ror.

Det gav krummer i arm, tændte modet i bryst,
men så gik det fra hjemmet en dag,
på det brusende hav mod den fremmede kyst,
jeg fik hurtigt på tingene tag.

Og jeg lærte, at roser med torne kun gror,
og at klinten den vokser blandt korn,
men jeg holdt dog humøret og tog det med ro
selv en stormende nat ved Kap Horn.

Jeg har hjemme på Fanø, der følger min brud
mig med bøn på min gyngende vej,
et hurra for vort flag, som fra masten står ud,
det bringer en hilsen til hjemmet fra mig.

Han kunne synge lignende sange hele dagen igennem. Det er måske noget, der ligger til fanniker, for jeg har senere i en langfartsskude, barken „Madura“, sejlet sammen med en matros, der hed Lydom og også var fra Fanø. Han sang sig frem hele vejen fra Europa til Australien, uanset om det var storm eller stille.

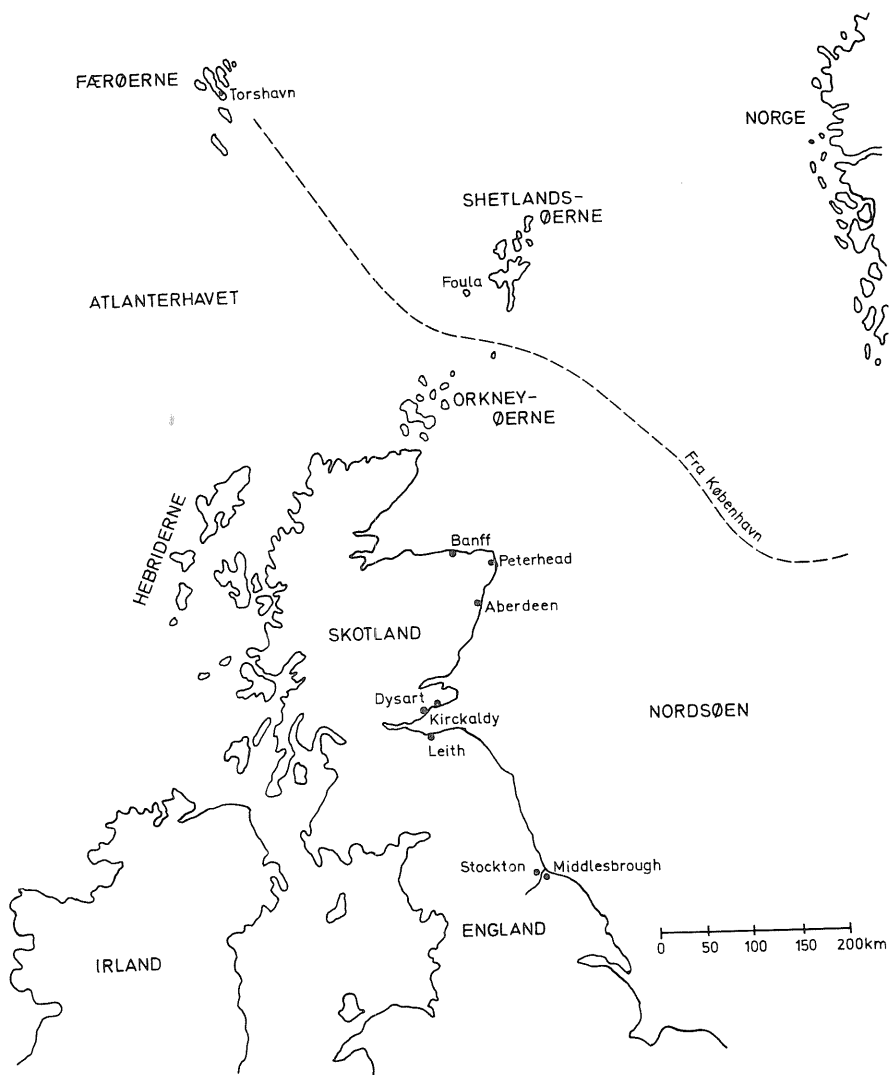
Nå vi havde god vind hele rejsen, som var en strækning på ca. 800 sømil. Jeg ved at vi på vejen ud for Norges kyst mødte „Ivigtut“, den gamle kryolitbark, ellers er det mærkeligt så lidt jeg erindrings om ankomst til København. De første år jeg sejlede, ankom jeg dog flere gange til København, men fraregnet, at det var en af de små grønne slæbebåde, der slæbte os ind til Gasværkshavnen, når vi kom med tømmer fra Østersøen, som det jo var tilfældet de første år, eller som nu vi kom fra Færøerne, så står det ikke klart for mig, hvorledes man ankommer til København med et sejlskib. Men vi ankom og blev slæbt ind til Asiatisk Plads på Christianshavn, så langt ind i graven vi kunne komme, og her blev vore klipfisk, og hvad vi ellers havde, losset. Thor E. Tulinius' dampere opholdt sig også her, ved siden af os lå „Helge“, lastet med blandt andet små islandske heste, som ikke opførte sig bedre, end den jeg foretog en uheldig ridetur på i Siglufjord. Uden for bassinet lå „Sterling“, det var jo et meget smukt lille passagerskib, styrmanden havde jeg gået sammen med på navigationsskolen den foregående vinter, og han viste mig rundt på skibet, som med mine øjne var noget så pragtfuldt, selvom det jo var en damper, som jeg ikke kunne tænke mig at sejle i, ja på det tidspunkt vel aldrig ventede at sætte mine ben i. Nå tiderne forandrede sig senere, så jeg tilbragte 43 år af mit liv i maskindrevne skibe; sejlskibene kunne ikke holde min tid ud, og måske ville jeg også have været slidt op længe før, hvis de havde holdt så længe.

Efter at lasten var losset, blev vi igen skiftet rundt til Overgaden, hvor skibet åbenbart altid lastede, og den samme lastecirkel som fra vinteren begyndte: murstenene kom langs skibssiden, jeg indtog min plads på dækket, og mine fingre blev igen slidt op efter få timers forløb, og jeg kom hjem om aftenen med klude om tommelfingrene. Min moder havde meget ondt af mig, det havde jeg også selv, men kunne jo ikke indrømme at der var noget i vejen. Så snart murstenene var indenbords, var det ikke så galt, selvom rissækkene var for tunge for mig. Det var sækkene som bestemte, hvor jeg skulle vakle rundt nede i lasten, og det var matrosen, der måtte anbringe dem det rigtige sted. Jeg forlanger ingen ros for at sækkene i det hele taget kom fra lugen og videre frem i lasten. Efter at være fuldstøbet med urtekræmmervarer forlod vi København, og igen er her det mærkelige tomme hul om, hvordan vi kom ud, men det må have været ved hjælp af en af de små grønne slæbebåde.

Vi nåede den første dag så langt som til Helsingør, men så blev det vindstille og strømmen var modgående, så vi kastede anker, og først den næste dag fortsatte vi rejsen. Sommeren var jo på hæld, så godt vejr kunne ikke forventes, og det blev det heller ikke, især ikke da vi nåede op til Orkneyøerne. Her gik vi ind mellem øerne, det var rart med lidt roligt vand, men det var kun en kort frist, så var vi ude i det åbne igen. Vor kok gik også vagt, så hveranden dag, når han havde frivagt om formiddagen, var det letmatrosens, altså mit, job at se efter middagsmaden, når kokken havde sat den over fyret. Kabysen var nærmest en trækasse, jeg vil antage, den var seks fod bred, fire, fem fod dyb og fem fod høj. Inventaret var en kasse indeholdende kul at sidde på og et meget lille komfur. Jeg tror, en sådan kabys var standard for alle skonerter, så der var jo ikke noget at klage over, udover at man, når skibet slingrede, meget let blev slingret ud af kabysen, og da man samtidig skulle holde på gryden, var det slet ikke så let at klare sig, og jeg må beundre den fjortenårs dreng, der var kok, for at han klarede det så godt. Jeg var ikke nær så dygtig, og de dage, hvor jeg skulle påse, at maden blev lavet færdig, medens vor kok fik de få timers hvile, som var ham tilstået, var ikke nogle jeg så frem til, antagelig også fordi styrmanden ikke ville gå med til, at det at se efter middagsmad var noget, der enten tog tid eller kostede arbejde. Derfor blev jeg ofte sat til det uendelige og stadig tilbagevendende arbejde at vaske det opstående med sand og saltvand og med et stykke sejldug som vaskeklud. Dette arbejde var noget, styrmanden altid kunne falde tilbage på, det

kunne gøres i solskinsvejr og med stort held også i stormvejr, uden hensyntagen til, om den vaskende selv blev vasket af søer, der kom over. At sandet skyllede overbord gjorde ikke noget, det var et meget billigt materiale. Sæbe eller soda brugtes ikke, meget sjældent da. Nå jeg forventedes således at skure lønning og skanseklædning og samtidig være ansvarlig for, at middagsmaden var færdig i rette tid. Jeg må indrømme, at der ikke blev stillet store fordringer til madlavningen, det var gode varer, maden blev lavet af, men forholdene i kabyssen var ikke sådan, at det var de helt store middage, der gik ud fra den fabrik. Den eneste gang, vi fik velkogt mad, var det påfølgende år, da styrmandens kone, som forresten var en færøpige, var med på Island, og da hun om ikke altid så til tider kogte maden for os, da var der lidt variation i den, trods det at vi på Island selv måtte fiske vor middag. Småting, såsom at gryde med indhold fløj af komfuret, og indholdet spildtes, regnede man ikke med, ejheller hørte jeg mere end en kort bemærkning angående indholdet af en labskovs, jeg havde haft ansvaret for. Den blev i et ubevogtet øjeblik tabt på døren i kabyssen, men da det var udpurringstid, fik jeg den samlet op igen, hvorved der dog kom en del små kulstumper i den. Nå der var godt fyr på, så labskovsen og kulstumperne var vel kogt sammen. Jeg hørte skipperen og styrmanden diskutere, hvad det mon var, de havde tygget på og fået i tænderne, men jeg gav dem ingen oplysninger om indholdet af maden.

Da vi nåede Færøerne, blæste det meget, og vi måtte foretage nogen rundsejlad tæt om Hestø for at få vinden mere på siden og nå ind til Torshavn, hvilket forresten foregik meget smertefrit. Losningen blev foretaget i hurtigt tempo og af folk fra land, så jeg undgik at røre ved murstenene. Jeg må have været en klodsmajor, for jeg så ingen, der fik fingrene ødelagt sådan, som jeg fik, så snart jeg rørte ved en mursten. Vi havde det igen hyggeligt der i byen; der var færøsk dans en dag, vi var deroppe, og vi blev halet ind i kæden. Færøsk dans foregår jo ved, at man i en lang kæde, holdende hinanden i hånden, stamper gennem alle de stuer, der findes i huset, og under denne „dans“ synges der så færøske kvad. Det er noget meget dystert noget, jeg forstod ikke meget deraf dengang, men det var noget i retning af „raska drøndje grinta drapa“, sådan lød det for mig første gang, jeg var med dertil. De blev ved at trave rundt i timevis, så jeg forsvandt derfra så hurtigt som muligt, men de mest ihærdige blev ved det meste af natten. Meget morsomt kunne jeg ikke se det var, men det var vel en måde at



Kortskitse over Færøerne og den nordlige del af de britiske øer med de i teksten forekommende stednavne.

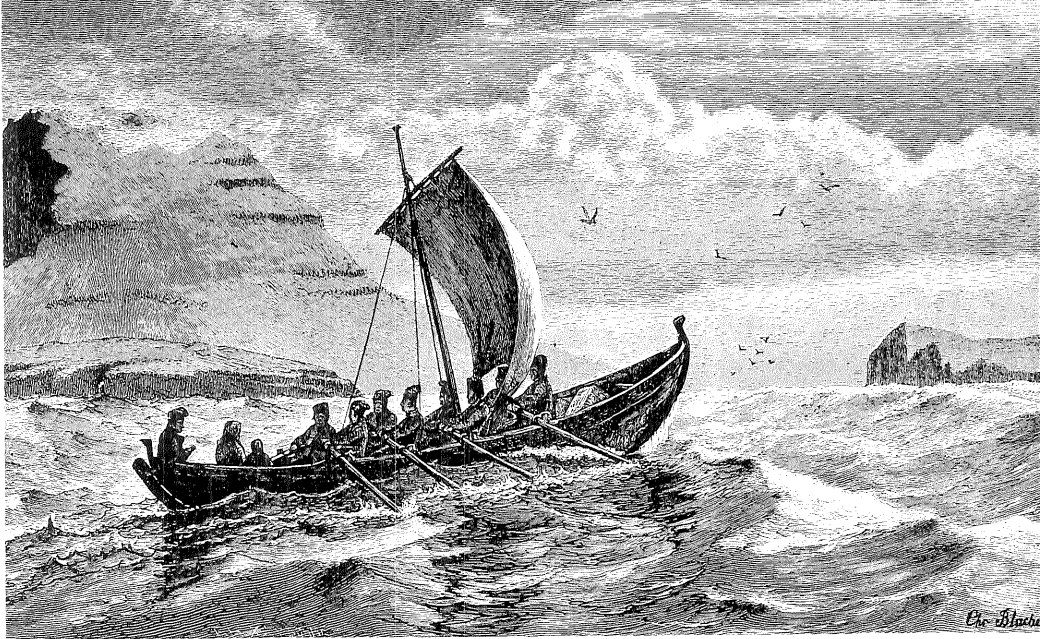
Sketch map of the Faroes and the northern part of the British Islands, with place-names mentioned in the article.

holde den gamle kultur levende på, og der var i de år et stærkt røre for at genkalde denne kultur; det var kongsbonde Patturson fra Kirkebø, der var meget fremtrædende. Han ønskede, at alt skulle være færøsk. Måske var der noget om, at færingerne ikke fik den anerkendelse som folk eller nation, som de kunne forvente. Jeg tror, at der i skolerne kun blev undervist på dansk. Det var jo også de tider, hvor der i Norge var tale om landsmål, så derfra kom vel også Pattursons krav om et lagting og i det hele mere selvstændighed for øerne.

Jeg kan nu ikke sige, at vi fra „Frederiksvaag“, trods det at vi var danske, nogensinde mærkede noget til færingernes nationalfølelse, tværtimod blev vi behandlet som hørende til dem, og vi var glade derfor; der var endda tider, hvor jeg tænkte på at blive deroppe, men så indså jeg, at jeg aldrig ville kunne blive en rigtig fisker, og opgav.

Nu var det jo ved at blive efterår, stormene var begyndt, og der var nu kun kort tid til at gå ned til Skotland et par rejser for at få noget kul op til øerne, før vinteren for alvor satte ind. En dag var vi udlosset, og det gik sydpå til Dysart, som jo er en meget lille havn på nord-siden af Leithfjorden, ikke langt fra den noget større Kirkcaldy. På vejen sydpå traf vi mange hvaler, som åbenbart også havde fundet ud af, at det var på tide at skifte opholdssted. Hvor de gik hen, fandt jeg aldrig ud af. De kom meget tæt på os, ja der var en stor karl, der en dag, da der kun var lidt vind, havde bestemt, at han ville gubbe sin ryg mod vor skibsside. Hele skibet rystede, hver gang den gned mod os. Vi plaskede i vandet med, hvad vi havde for hånden, og det hjalp heller ikke, at styrmanden sendte et skud ned i ryggen på den, jeg tror ikke, at hvalen mærkede det mindste til de små fuglehagl. Nå, den blev ked af at gubbe sig op ad os og dykkede ned lige for vor bov, så den mægtige halefinne var ved at komme ind på dækket. Dette får mig forresten til at huske et syn, som sikkert kun få har set: to store hvaler der med stor fart kom mod hinanden; da de var helt nær hinanden, rejste de sig så kun halefinnen var under vandet. De praktisk talt omfavnede hinanden. Det hele varede jo kun få sekunder, men der er vist ingen tvivl om, at det var deres parringstid; det var et pragtfuldt syn at se, men jeg har aldrig senere set noget lignende ejheller hørt om andre, der har set det.

Med modvind krydsede vi hele vejen ned langs Skotlands kyst, man har åbenbart altid modvind der, hvadenten man går nord- eller sydpå, og en dag varpede vi os så ind til Dysarts havn, som er meget lille, så



En ottemandsfar fra Norderøerne passerer Nolsø på vej til Torshavn. Båden, der fører et storejl på mastens rå, er i byggemåde, form og rigning en tydelig efterkommer af vikingetidens fartøjstyper. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme V (1881).

A Faroe boat on its way to Torshavn. The boat rowed by eight men and equipped with mast and sail, is both in shape and rigging a true descendant of the Viking ship. Woodcut from 1881.

lille at der kun var plads til tre skonnerter derinde. Det så ud til at være mødested for danske skonnerter; hver gang jeg har været der, har det udelukkende været danske skonnerter, der lastede kul der.

Lastningen af kul foregik ved, at en jerntragt fra kajen blev lagt ned i vor storluge, og nogle små tohjulede vogne trukket af store heste kom ned til tragten. Hesten bedømte selv afstanden til tragten, drejede rundt, bakkede vognen mod tragten, og manden eller drengen, som fulgte med vognen, slog så bagsmækken ned, så kullene raslede ned i skibet. Jeg vil tro, at der ikke var mere end een ton i hver vogn, og det var sikkert den eneste kontrol, som kulminen holdt med, hvor meget vi fik ombord. Det var mageløst at se de store heste selv dirigere hele foretagendet. Det gik nu ret langsomt at laste; kulminen lå ellers midt i byen, men der var åbenbart ikke for mange kærre eller heste, så der var rum tid mellem

hver levering. Byen var nu ikke noget at se på — trist og snavset, som man kunne forvente; regn og kulstøv er næsten det eneste, jeg erindrer derfra. Mænd og drenge så elendige ud, både de der trimmede kul og dem, man så overalt i byen. Min største oplevelse var en aften at gå ind i en pub og få en flaske dansk øl; det var vist min første hele flaske øl, og jeg kunne mærke det.

Rejsen nordpå gik som forventet, det stormede, vi rebede sejl og satte dem igen. Jeg havde mit mas med klyveren; det var et stort sejl for én mand at klare, især når det var vådt, og søen rakte op efter én derude på bovsprydet. Det står for mig, som om det altid foregik klokken tolv om natten, lige når man skulle have frivagt, så man lige kunne nå at blive godt dukket, før man kunne gå til køjs i det lille kolde lukaf; varme kendtes jo ikke, vel var der en meget lille kakkellovn, men den kunne ikke bruges, når man var i søen og slet ikke i dårligt vejr. Så var der rebning af storsejlet; det var også et stort sejl, og da bommen rakte langt ud over hækken, var det nødvendigt at krybe et stykke ud over skibssiden for at rive rebskinklen igennem; også dette arbejde krævede lidt af en akrobat. Småting som at binde rebbåndene vil jeg ikke nævne noget om, men det tog på fingrene i det kolde vand, og vandet drev ned ad armene og ind i ærmerne, så man også ved dette arbejde opnåede at blive drivvåd uden hensyn til, hvor godt man ellers var påklædt. Nå, det er jo livet efterårsdage på Nordatlanten, når man sejler med en lille skonnert.

Trods alle besværligheder nåede vi igen Torshavn, og folk fra land lossede kullene ned i både og bragte dem i land på denne måde. Det gik forbavsende hurtigt trods sø og dønning, som nu til stadighed stod ind i bugten, men endnu var det dog ikke værre, end at vi kunne arbejde hver dag. Det var stadig mit arbejde at sætte kaptajnen i land og tage ham tilbage igen. Hvad han lavede oppe i butikken ved jeg ikke; jeg opholdt mig for det meste nede ved båden og snakkede med koner og piger, der til stadighed syntes at have fisk nok at skure rene.

Efter udlosningen gik det atter sydpå til Dysart. Hverken vejret eller forholdene i Dysart havde forandret sig, kun var der måske endnu mere trist. Der var et par Marstal-skonnerter, der lastede kul til Danmark for at sejle hjem og lægge op for vinteren. Vi misundte dem lidt, vi havde jo endnu en hård rejse nordpå, før det blev vor tårn til at sejle hjem for vinterhvile. De samme heste, de samme kærre, de samme elendigt udseende og lasede drenge og mænd bragte kullene ned til

skibet, alt imedens regnen silede ned over os og gjorde det hele endnu mere trøstesløst, så trods det at vi skulle nordpå igen, var vi da meget glade ved at komme ud på det rene vand uden for dokken. At det var ved at blive vinter var der ingen tvivl om. Sildefiskerne fra Banff var ude i massevis, de drev rundt med deres net, det gjaldt jo om at skuffe så mange som muligt op, før sildene i stimer drev over mod Norge.

Øen Foula så endnu mere truende ud i dette vejr, end jeg tidligere havde set den, og da vi nåede op til Færøerne, ja så så både Store og Lille Dimon lige så truende ud. Man kan godt forstå, hvor vanskeligt det er at lande på disse øer, og at Dimon hele vinteren kan være afskåret fra omverdenen. Selv Torshavn så mørk ud, så havde jeg før haft i hovedet, at det ville være rart at bo deroppe, så havde jeg nu skiftet mening. Det var hundekoldt, ja ikke temperaturen, jeg tror ikke den var så lav, men der var dage, hvor vinden var bidende og selv varme uldtrøjer ikke syntes at kunne holde kulden ude. Det var heller ikke længere morsomt at sidde i båden og vente på kaptajnen, når han var i land — forresten opholdt han sig mindre i land nu end i sommermånederne. Nå, vi havde dog en del anden roning at beskæftige os med; det var med at hjælpe folkene fra land med at ro lastbådene i land. Det var nogle uhåndterlige både med tunge årer. Når der var vind, drev disse både over hele havnen; der var så megen afdrift, at man til tider havde årerne konstant ude til luvart for at forhindre bådene i at løbe op i vinden. Dønningen var også mere alvorlig end under vort foregående ophold; der var noget truende over det hele, og der var nu dage, hvor der ikke kunne arbejdes, fordi dønningen var for høj. Det gjorde sig især gældende, da vi begyndte at laste, og den tørrede klipfisk skulle langes fra bådene op i skibet. Det var jo dyrebare varer, som ikke måtte tabes i vandet, men med et slingrende skib og en båd, der slingrede den modsatte vej, var det ikke nemt at bestemme, hvor fisken ville falde — sommetider blev det på dækket, sommetider i vandet. Og så nåede vi den dag, da lastningen måtte indstilles. Vinden var rundt i syd, svær dønning satte ind i bugten, lastbådene blev taget over i et hjørne af bugten for at være i sikkerhed; hvad os angår, så var der intet at gøre; med den vind kunne vi ikke sejle ud af havnen ved egen kraft, og der var ingen slæbebåd til at tage os ud. De eneste maskindrevne fartøjer, der eventuelt kunne have taget os ud, ville have været inspektionsskibet „Beskytteren“, men det var gået til København, eller „Smiril“ eller „Føringur“, begge hjemmehørende på Suderø, men de var ikke til at

se, antagelig var de begge gået i havn i Trangisvaag eller var undervejs til England eller Danmark. Vi var helt alene; vel var der en lille motorbåd kaldet mælkebåden; i fint vejr kunne den, hvis den havde været i Torshavn, måske nok have slæbt os ud af bugten, men med den vind og dønning ville den ikke have været til nogen hjælp, så vi havde intet valg — kunne kun hænge fast i vor kæde og håbe den holdt, til stormen var ovre. Jeg vil ikke påstå, at selve stormen kom ind til os, det har sikkert været meget værre uden for Nolsø, men det var galt nok.

Man kan se mange modige ting gjort af en enkelt person. Man kan måske diskutere, hvad mod egentlig er, men denne vinteraften, hvor vi med nogen usikkerhed så natten i møde, så jeg nu noget, som måske kommer under betegnelsen „en helt modig handling“. Det var ved at blive mørkt, da vi så en lille fransk fiskekutter komme lænsende ind i bugten; måske havde de håbet at ankre så langt inde som muligt, eller måske var de forberedt på at sejle kutteren på land. For meget små sejl kom de styrende lige mod os; vi så seks, otte mand på dækket og regnede med, at de ville lade deres anker gå, så snart de havde passeret os. Det ville i alle tilfælde have været deres sidste mulighed for at bremse op, før de blev skyllet mod land i bunden af bugten. Kutteren lænsede som sagt lige mod os; da de passerede os i en afstand af kun få fod, sprang en ung fisker uventet fra kutteren over på os. Ingen af os, der stod på dækket, havde forventet, at noget menneske ville vove det spring, for selv om selve springet ikke var på mere end fire måske fem fod, så blev det foretaget fra en lav kutter opad til vort dæk. Han ikke alene nåede at komme over vor lønning og lande på dækket, men det viste sig, at han yderligere medbragte en line — ikke nogen svær line, men en af disse meget stærke, kabelslåede liner. Jeg er bange for, at vi på dækket ikke gjorde andet end at stå måbende og se ham passere linen rundt vor rig — to gange endda — og gøre linen fast rundt vor stormast. De, der stod på hans kutter, var åbenbart ligeså vågne som manden, vi nu havde ovre hos os, for de havde taget tøm, og kutteren svingede rundt op mod vind og sø. Så længe denne line holdt, var de i lige så stor eller ringe fare, som vi var. Hvis vi drev på land, så ville de drive samtidig — og omvendt, det var da afgjort. Den unge fisker ville tilbage til sin kutter. Han forsøgte at gå udenbords og gå armgang over langs linen, men vor styrmand fik ham dog talt fra det — jeg ved ikke på hvilket sprog — og fik ham ned i kahytten. Det var nu blevet nat, og hvad der ellers foregik i havnen, kunne vi ikke se, kun at der var



Færøsk fisker. På hovedet bærer han den typiske vadmelshue. Akvarel af A J
(Aug. Jerndorff?) på Handels- og Søfartsmuseet.

Fisherman from the Faroes, wearing typical woollen cap.

lys på land, så der var mennesker derinde, som holdt øje med, hvad der kunne ske. Jeg må her berette, at ca. otte år før min tid havde „Frederiksvaag“ ligget under lignende forhold, og de, der dengang var i skibet, havde hen på natten besluttet, at den eneste måde at frelse skibet fra at drive på land, ville være at kappe riggen, hvilket de også gjorde. Som i lignende tilfælde var der jo folk deroppe, som påstod, at de havde bedt i kirken både for skib og besætning, og at stormen allerede var ved at dø hen, så det havde været unødvendigt at kappe riggen. Nå, det var der måske også nogle, der gjorde denne nat. Vinden lagde sig i det mindste hen på morgenstunden, så det kun var dønningen, der stod ind i bugten. Kutteren hang stadig agten for os; deres lille jolle kom over og tog deres mand tilbage; de var åbenbart ikke særlig nervøse ved situationen, og før det blev mørkt den aften — vinden havde imidlertid skaget rundt — så sejlede de bort, uden at nogen fik at vide, hvor de kom fra, eller hvor de skulle hen. Jeg har hverken før eller siden set en fransk fiskekutter af den type. Det må have været en, der ellers fiskede på Afrikas kyst. Der har jeg set kuttere noget lignende denne, men jeg havde altid troet, at det var spanske eller portugisiske både.

Et par dage efter var vejret så godt, at vi kunne laste igen, og selv om der gik en klipfisk eller to overbord, så gik alt normalt, og snart var vi så klar til at sige farvel til Torshavn for det år, der var gået. Vi ville ikke være tilbage før i marts næste år, men vi var alle klar over, at vi ville med skibet igen, og flere af os nåede også at komme tilbage til Torshavn det påfølgende år.

Det var jo efterår, og der var ikke andet at se frem til end stormfuldt vejr. Nå, vi kendte jo nu vort lille skib så godt, at vi var klar over, at intet vejr kunne være så galt, at „Frederiksvaag“ ikke kunne klare sig. Vi havde jo prøvet storme før og set, hvor let den flød over selv de højeste søer. Det brede forskib løftede sig af sig selv, og det så ud som om det lange smalle agterskib blot hang fast på forskibet og fulgte med: på rejsen ned fandt vi ud af, at dette igen var tilfældet. Vi var nemlig kun lige kommet klar af øerne, da vinden igen gik rundt i nord — først kun en kraftig vind, men snart var det hård vind, for inden for en dag at blive stormende; åbenbart fulgtes vi med et lavtryk, så vi holdt den samme nordlige vind. Der er som sagt ca. 800 sømil fra Færøerne til København, og det tog kun fem dage.

Fem dage er en meget hurtig rejse for så lille og kort et skib. Jeg husker, at det blev betvivlet af folk, da vi nåede København, og nu

er jeg selv i tvivl om, at det kunne lade sig gøre, men der var så megen tale derom dengang, at der må have været noget om det. Jeg husker kun, at vi havde stormen med os hele vejen, til vi var inden for Skagen, og at vinden holdt sig, selv i Sundet. Skonnertsejlet var halet ind under den faste gaffel hele tiden. Klyveren havde jeg ikke noget besvær med, da den var gjort fast hele tiden, og kun storsejlet voldte besvær, eftersom det skiftevis havde et eller to reb i; ja, som tidligere bemærket, var der tider, hvor storbommen var tilbøjelig til at slæbe i vandet, når den var firet af, så det meste af tiden måtte vi hale ind på skødet. Vejret var ikke alene stormende, men mørkt og trist tillige. Vi så ikke et eneste skib på hele turen ned til Skagen, og af land så vi kun en skygge af Foula, der så endnu mørkere og mere truende ud end ellers. Jeg tænkte da — som jeg ofte senere har tænkt — på de mennesker, som lever der. Det må være et trist liv. Jeg ved ikke, hvor mange der lever der, ejheller hvor man lander på den ø. Jeg har været tæt ved den — og på begge sider — men aldrig set noget der lignede en havn; men der må jo være et sted, hvor en båd kan lande; der er da huse derinde, og de ser lige så triste ud som selve øen. Jeg tror ikke, vi så klar himmel eller noget tegn på, at der eksisterede en sol på himlen, så det var en lettelse at komme ind i Kattegat og se lidt liv og forstå, at vi ikke var helt alene på vandet. Igen husker jeg ikke, hvordan vi kom ind i havnen, men der må have været en af de små grønne bugserbåde til at slæbe os ind; vi endte nemlig oppe i Overgaden igen, hvor vi jo nu skulle tilbringe et par måneder. Det var den 26. november, det kan jeg se af en gammel søfartsbog, jeg endnu har hos mig; det var nemlig den dag, vi blev afmønstret. Resten af tiden var ekstra tid til losning.

De fleste af folkene, det vil sige matros, ungmand og kok, blev sendt i land. Jeg fik det job at tilse skibet og være med til losningen, noget der foregik lidt af og til, efterhånden som lasten blev solgt. Det var jo en meget god ordning at benytte skibet til pakhus; så efter at vi havde rigget sejl og løbende gods af og stuvet det bort, var der ikke andet at gøre end at komme ud til skibet en gang om dagen, og hvis der ikke var en skipper eller styrmand der, ja så gik jeg hjem igen. Var de der, betød det, at der var arbejde for os. Den gamle sømand, vi havde haft til hjælp, da skibet blev rigget til sidste forår, kom også gerne og hjalp til, når der var noget at losse. Til tider var det hele dagen, til andre kun nogle få timers arbejde. Jeg tror, at betalingen var de samme to kr. om dagen, men jeg fik også nu og da en klipfisk eller lidt saltet lammekod

som ekstrabetaling. Klipfisken var første klasses, og lammekødet meget lækkert. Skærpekød kunne jeg også have fået, men det turde jeg simpelthen ikke tage med hjem. Min moder ville sikkert ikke kunne tåle at se på det, endmindre spise det. Jeg aner ikke, hvem i Danmark der ville forsøge at lave mad ud af det. Færingerne spiser skærpekødet råt, men det gør de jo også med spækket fra grindehvalerne, og jeg tvivler på, at der er nogen i Danmark, der kunne gøre dem det efter, så jeg vil antage, at skærpekødet — ligesom de små klipfisk — gik til Rusland.

Mit vagtmandskab varede til efter jul, så var der ikke mere, der skulle losses før ind i det nye år. Det kan måske her bemærkes, at jeg ikke fik nogen betaling for at gå ud til skibet hver dag; det var noget man dengang gjorde for at vise interesse for foretagendet, så man kunne mønstre på, når skibet skulle ud næste gang. Jeg gik så rundt og så på skibene, der lå oplagt i havnen. „Rosa“ var tilbage på sin plads i Holmens Kanal. Den så ud, som den havde gjort i årevis; der var ikke en sjæl at se, ejheller noget tegn på, at den havde været til søs.

For mig var der noget spændende ved at se disse oplagte skibe, og der var flere, som jeg kan huske fra min barndom, som altid tilbragte vinteren på samme plads. Der var en meget flot udseende, sikkert meget gammel bark. Den lå år efter år på Christianshavssiden mellem Knippels- og Langebro. Skibet hed „Zaritzza“, og jeg tror det var hjemmehørende i Simrishamn. Det hørte også med til de mystiske skibe, som kom og forsvandt hvert år, men altid lå på samme sted vinteren igennem. Det samme var tilfældet med „Aina“, der også opholdt sig om vinteren i Overgaden. Denne gamle kølsprængte barkentine var hjemmehørende i Istorp; ingen vidste hvor Istorp var. Jeg havde året før sejlet med den og kendte ejeren særdeles godt, men ikke engang ejeren kendte noget til hvor hjemstedet kunne være; men det må have været i Sverige, eftersom vi sejlede under svensk flag.*

Jeg gik stadig over til mit kære „Frederiksvaag“, selv efter at der ikke var mere at losse, og med længsel ventede jeg på, at det igen skulle være tid at rigge skibet til og begynde at laste. Ja, selv visheden om, at der igen ville være 10.000 mursten at laste — og dermed pinefulde tider med opslidte fingre — kunne ikke tage længslen bort; og dagen kom jo også, da skipperen sagde, at jeg alene kunne gå ud og begynde at hænge

* Istorp ligger mellem Varberg og Borås. *Red.*

det løbende tovværk op igen; men det er at gå ind i det nye år — et nyt år med sejladis til Færøerne, med oplevelser på Island og andre steder.

ICELAND SCHOONERS

Summary

The author of this article, Captain K. Mullertz, signed on in Copenhagen in 1908 as an ordinary seaman aboard the "Frederiksvaag", a schooner of 125 tons from Torshavn in the Faroes. The ship was built in Dunkirk in 1866 and bought up as a wreck when it stranded at Torshavn in 1876. It was one of those vessels known as Icelanders, as it made the three month voyage to Iceland every year during the fishing season.

At the time the schooner was laid up in Copenhagen, as it was every winter. When the winter ice melted is sailed for the Faroes with bricks and all kinds of merchandise for the owner, M. C. Restorff, who was one of the most important traders in Torshavn. On arrival it tied up at Vestervaagen. The crew soon felt at home in the small town with its wooden, turf thatched houses and unpaved rocky streets. The people were friendly and invited them to their local dances as well as to one of the famous hunts of the pilot whale (Faroese: *grind*).

After unloading the schooner then went on to call at Halmstad in Sweden for timber, at Leith for coal, and Stockton for salt. Then, as it was summer, it made its annual voyage to the fishing grounds north of Iceland. It had on board salt, to be used for salting the catch, and a cargo of fishing lines and hooks, tobacco and other merchandise to be sold there. Since the spring a large number of Faroese drifters had been there fishing for cod. They used lines 200 fathoms long and with hooks attached. The catch was split, boned, the heads cut off, and then salted. It was a tough life and often the fishermen got no sleep for several nights on end.

The "Frederiksvaag" went alongside the drifters while they were at sea and bought their fish. Unfortunately the catch was bad in 1908 and after spending two months off Iceland the schooner returned to Torshavn with its hold only half full.

After unloading the fish the "Frederiksvaag" took a cargo of herring, dried cod and wool to Copenhagen, on the way almost being driven on to the dangerous rocky coast of the Faroes in a hard gale. From Copenhagen it sailed again to Torshavn with bricks and merchandise and, after a couple of short trips to Scotland for coal, returned to Copenhagen in the autumn with dried cod, salted lamb and other goods.

The schooner sailed these 800 miles in record time: five days, due to a stormy following wind.

During the winter the schooner lay at Copenhagen as usual and in the spring once again made its customary trip to the Faroes.