



Kaptajn Per Møller Pedersen (1856-1941). Foto: Lokalsamlingen i Skagen. *Captain Per Møller Pedersen (1856-1941). Photo: The Local Collection in Skagen.*

Kaptajn Per Møller Pedersens erindringer

Per Møller Pedersen fødtes i Skagen i 1856. Hans fader var fisker og skipper, og erindringerne giver et levende indtryk af såvel barndommens miljø som af fortællerens og hans et år yngre bror Anders' livsløb.

Sammenholdet mellem »Ajes og Pier« går som en rød tråd gennem erindringerne, der samtidig illustrerer livet om bord i såvel sejl- som dampskibe i slutningen af 1800-årene og indtil efter 1. verdenskrig.

I denne periode måtte en ung fremadstræbende sømand vælge mellem at være ejer og fører af et mindre sejlskib eller blive ansat som skibsfører i et rederi. Begge brødre synes at have foretrukket det første, men de blev tvunget til at indse, at fremtiden tilhørte dampskibene.

Erindringerne er nedskrevne af Per Møller Pedersen, efter at han som 68-årig var gået i land, og med tilladelse fra hans barnebarn, lods Per Fage-Pedersen, Helsingør, bringes de uforkortet i Handels- og Søfartsmuseets årbog.

Drengene

Lad mig begynde med dette ord, det var nemlig den almindelige efterstavelse til fiskerselskabets navn, og ingen følte sig forarget over dette. Byen deroppe mellem klitterne havde en Sønderstrand og en Nordstrand. Jeg vil nævne nogle navne på fiskerselskaberne: Skrædderdrengene, Sørendrengene, Bødkerdrengene, Baghsdrengene, Fagedrengene, Leerdrengene, Lønstrupdrengene, Ryverne m.fl.

Når det hed: Lønstrupperne har haft et stort fiskeri på Grenen, tyve hundrede, mest fløjer (rødspætter), så vidste man besked med fiskeriet, eller når det hed: Sørendrengene har fundet smør på Nørhav, så blev det nok ikke straks troet, men det lokkede dog fiskerne ud for at bjerge smør, som der sagdes lå og flød i massevis på havet. Det viste sig alligevel at være rigtigt. Sørendrengene havde virkelig gjort en god fangst af smør. Det var nok en damper ladet med smør, der var løbet på grund i tågen. For at komme flot havde man lettet sit skrog for en del smørdritler, og disse var drengene så heldige at få fat på. Det var en fastelavnssøndag med meget tåget og koldt vejr.

Folk var af den grund ikke taget på fiskeri, kun Sørendrene var tidlig om morgenen taget til Nordstrand. De opdagede, da de kom til stranden, at der lå en del smørdritler og flød i havstokken, men denne er jo statens eller strandfogedens terræn og måtte derfor ikke røres, det ville være strandrøveri, om de rørte det. De fik derfor hurtigt deres båd på søen, og de håbede på at finde smør derude, hvilket er fuldstændig lovligt. Det lykkedes dem også, som før sagt, at fiske en hel masse smørdritler, hvor mange husker jeg ikke. Folk kom rigtig på havet for at fiske smør på trods af tågen og det rå vejr, men stranden og Sørendrene havde næsten gjort rent bord, der var dog enkelte både, der fiskede en drittel smør, disse heldige fik da lidt for umagen. Men strandfogeden, staten og Sørendrene tjente da en god skilling. Det lønnede sig bedre med smør end at fange rødspætter, disse var der ellers nok af, men der var intet salgsmarked.

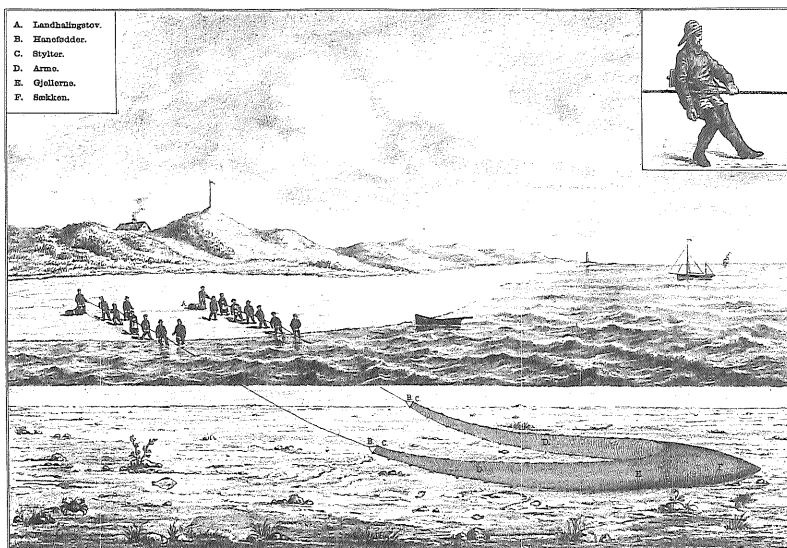
Der skete jo noget ikke helt almindeligt i disse tider for 60-70 år siden, således fiskede Lønstrupdrene og Leerdrene en hel damper. Det lyder utroligt, men er dog sandt. Dampskibe var ikke helt almindelige, og det var sjældent at se et sådant skib i disse farvande, men en nat de nævnte drengene var på fiskeri på Grenen, så de et skibs klare lanterner et stykke ude komme sejlede lige ind imod dem. Skibet holdt ikke støt kurs men lå og giredede så underligt, det var fint klart vejr, og fiskerne undrede sig over, hvad der kunne være i vejen. Blev den damper ved sådan, ville den snart ende som strandning på Grenen. De besluttede dem da til at sejle den i møde for at se, hvad der var i vejen. Det viste sig at være en damper, dens maskine var stoppet, og den sejlede eller rettere drev for sine sejl, for den havde nemlig også sejl. Det havde næsten alle dampere i disse dage. Fiskerne råbte den an, men ingen svarede. Så blev de enige om at borde den, og da viste det sig, at der ikke var en sjæl om bord, og damperen var en strandning nær. Maskinkyndig var jo ingen fisker, der var næppe nok sejlkyndige imellem dem, men de fik dog baksat damperen ind til ankergrund, og de fandt til sidst ud af at lade et anker falde, og så fik de sejlene beslået.

Damperen hed »Fairy Queen«, og der lå nu den skønne dronning

opankret. Fiskerne var på en gang blevet dampskibsejere i alt fald foreløbig. Fiskerne var ikke sproglydige, men der var dog en, der vidste, at Queen betød dronning, så de fandt ud af, at Fairy måtte betyde fanden. Dette blev altså til »Fandens Dronning«. Der var en mystik over det hele. Tænk at sådan en damper næsten kom sejlen- de lige ind i armene på dem, ja der var dem, der ville løbe fra det hele af samme grund. Efter nogen tid kom en assuranceagent om bord, han klarede lidt op på navnet, så det ikke lød så slemt, og han turde love dem, at de havde gjort en god fangst. Damperen fejlede nok ikke stort, og hvorfor den var blevet forladt af sit mandskab, ved jeg ikke. Mandskabet kom dog frem, de kom roende i skibets både ind til et sted på kysten og kom så siden om bord i deres skib igen, takket være Lønstrupperne og Leerdrengene, der havde frelst det fra at strande på Grenen og anden ulykke. Mange sagde, at Lønstrupperne og Leerdrengene blev rige folk ved dette kup at frelse »Fairy Queen«.

Byen

Skagen, for 70 år siden (1856), hvor drengene var født og båren. Skagen med sin snehvide vaskede sandstrand, sine klitter, marehalm, sit Sønderhav, Grenen og sit Nørhav, de lave fiskerhuse med de små stuer, bitte små ruder, stråtag med møntørv, bindingsværksbygning eller også kun opført af strandingstømmer og brædder. Nogle havde kampestensgulv, andre havde stampet lergulv. Arnen var en stenforhøjning anbragt lige under skorstenen, nogle huse, men dog kun få, havde ingen skorsten, der var kun et hul i taget og mønningen, som røgen skulle finde sin vej ud af. Disse huse kaldte man for lyrehuse. I stuen var der anbragt en såkaldt bilæggerovn, indrettet til at lægge i fra ildstedet eller arnen i køkkenet. Derfor hed det, når børnene morede sig med at sige gåder: »Hvad er det, som går bagud og giver den, og går fortil og føler, om den har fået noget«. »Ja, det er jo en bilæggerovn«. Det var en svær gåde at gætte. Således var fiskerbefolkningens boliger for ca. 70 år siden.



Landdragningsvod. I fortællerens barndom foregik skagboernes fiskeri nær ved eller fra kysten, som med landdragningsvoddet. Ill. fra C.F. Drechsel: *Over-sigt over Vore Saltvandsfiskerier*, Kbh. 1890. *Shore seine. In the narrator's childhood the men of Skagen did their fishing near or from the coast, e.g. with a shore seine. Illus. from C.F. Drechsel's: »Over-sigt over Vore Saltvandsfiskerier« (Survey of Our Sea Fishing), Copenhagen 1890.*

Erhvervet

Der kom jo ikke herreløse dampere eller smørdritler sejlene ind i favnen på drengene hver dag, nej, der måtte slides hårdt med fiskeriet, men det var et aktivt, nøjsomt og flittigt folk disse Skagendrenge. De arbejdede med liv og lyst med at hale rødspætter, torsk og andre fiskesorter i land. Når kaldemanden kom og bankede let på ruden på kammeraternes soveværelse med disse ord: »Vi skal til havet«. Så gjaldt der ingen nølen, havtøjet på, sydvest hat, vadestøvler, vidbouserne på armen og afsted til båden. Man satte en ære i at komme først. Hvis der alligevel, som det jo hændte, var en, der kom dryssende langt efter, så skulle han nok blive ordnet, så det ikke ske-

te alt for ofte. Der var mandstugt og justits imellem drengene. Det var sædvanligvis om natten ved 2-tiden, der blev kaldt til havet. Der var også lidt kapløb mellem selskaberne om at komme først, for at komme på det bedste sted.

Så er selskabet samlet, alle 12 mand, unge og gamle drenge. Skipperen synger ud, nu ryggen til, og så lyder det: »Hå, hå, hå«, og når dette hå kommer, så løfter man i flok og skyder nedad, og stykke for stykke for hvert hå glider båden langsomt, men sikkert fra stranden ned i havstokken. Der indtages voddet og 12 ruller tov, 6 til hver arm, somme tider mere eller mindre, eftersom fiskene står langt ude eller længere inde. Støvlerne smøges op lige til skrævet, vidbouserne på og ud skydes båden bemanded med 6 gamle drenge ved årerne, de andre skyder båden ud i fladt vand, det bliver så deres tur til næste dræt at ro ud. Voddet bliver kastet derude på dybet en 600 favne fra land.

Båden er landet og brøndt, d.v.s. den er lige skudt så meget op i stranden, så den ikke driver fra dem. Nu finder hver mand sit dragbånd, der er indrettet til at spænde om livet med en tovende på et par fod lang, der ved en snild fixing er til at spænde på vodtovet eller armtovet, som det hedder. Nu fordeler man sig lige mange på hver arm, og så trækker man til, idet man går baglæns op ad stranden, hældende sig godt bagover i dragbåndet, hvis tamp er spændt på armtovet. Således kommer ens egen vægt til også at trække.

Når man når op til klitterne, eller hvis det er muligt endnu længere, så slipper man og skynder sig ned til havstokken for at tage fat igen, således er der altid en på vandring, medens de andre trækker. Efter en times tid eller to er voddet halet i land, og hele drættet ligger nu på stranden. Hvor stort kan det vel være? Ja, en halv snes hundrede er ikke ualmindeligt. I disse dage var der fisk nok, store dejlige rødspætter af vægt 1-1½ pund, men der var desværre intet marked for dem. Skagboerne var glade for de svenske handelsbåde, de aftog det meste af det, de fiskede, men prisen var latterlig lav. 1 mark i gammel mønt pr. snes, det var 33 øre og var tit alt, hvad de kunne opnå.

Der kom også handelsfolk fra landet, de opkøbte i læssevis af den billige fisk og afsatte den på landet. Men når der ingen afsætning var, måtte folk selv tage fisken hjem. Den blev så rensset og saltet, og når foråret kom med sol og tørrevej, blev den tørret og lavet til en fortrinlig handelsvare. Dette kostede meget arbejde, og priserne, man opnåede, var ikke i forhold til arbejdet. Så kom handelskvaserne, og priserne på den levende fisk blev efterhånden bedre, men de kunne kun bruge garnfisk. Vodfisken kan nemlig ikke leve i deres dam, og i København, hvor fisken skulle aftages, ville man jo kun have levende fisk. Priserne blev efterhånden bedre, for de dejlige store rødspætter blev mere og mere efterspurgt i København, og da disse kvaser tjente store penge, de købte jo fisken for spotpris, blev der flere og flere kvaser og selvfølgelig bedre priser til fiskerne.

Nu er dette et svundet stadium, der findes knapt en nogenlunde god rødspætte ved kysten mere, de er simpelthen opfisket. Nu må de driftige Skagendrenge ud i Nordsøen, ja helt ud på Doggerbanken for at fiske og tjene brødet. Alle de gamle navne må vi stryge. Det hedder ikke mere Skrædderdrengene eller Lønstrupperne eller alle de andre gamle navne, nu er det navnene på skipperen og kutterne, der gælder. Skipperen må tage navigationseksamen, så det går næppe an at benævne ham for dreng, og kutterne med fiskeriudstyr koster op imod 50.000 kr. Dette er noget andet end i den gamle tid, da båd og udstyr kun kostede nogle få hundrede kroner. Fiskernes boliger er nu små villaer, de fleste med have. Folk har fine polstrede møbler, ja efter dette at dømme skulle man tro, at man levede i velstand, ja overflod. De gamle fiskerrønner er nu en saga. Kroen med sin såkaldte gamle havn, hvor fiskerne samledes efter endt dagværk og fik en passiar og en dram, er nu et flot hotel.

De gamle krofolk og købmandsfolk er forlængst hensovet, og sønnen J.D. Brøndum er allerede en gammel mand, men sidder dog endnu som ejer af det hele. Det har renommé, dette gamle hotel, og besøges nu af både indlandets og udlandets fineste. Byen har sin jernbane og sin havn, nå ja den gamle havn eksisterer da også endnu med sin snapsestue, men den sygner hen og vil vel snart være en

saga, da dens publikum efterhånden er sejlet ind i havnen hinsides, hvor de har forankret for evigheden. Der er kommet gasværk og elektricitetsværk, og der er gadelygter. Bilerne farer rundt i de snævre gader, så en fodgænger må tage sig i vare, hvis han vil beholde hele lemmer. Byen har også sin egen avis, med de sidste nyheder fra ind- og udland, men den gamle vandrende avis lever dog endnu og finder sagtens også sit publikum. Kirken er forandret, den er bygget større og har fået nyt tårn, og indvendig er den også forandret, men den gamle døbefont er der endnu, derimod er prædikestolen borte. I denne kirke blev jeg døbt, konfirmeret og viet til min hustru, og jeg ville helst have set kirken, som den var i disse dage, men det vise råd må jo have fundet det nødvendigt at forandre det hele. Nogle ting står dog endnu og er de samme, som de var for 70 år siden, nemlig den gamle kirkegård, hvor mine forfædre hviler, den gamle tilsandede kirke, hvor tårnet er tilbage, det står der og ligesom våger over alle de gamle minder, at ikke alt skal ryddes bort, minder om en længst forsvunden tid, hvor Guds ord også lød fra dette sted til gavn, glæde og velsignelse for kommende slægter. Også det gamle hvidmalede fyrtårn står der endnu og pranger i solskinnet tæt ved den gamle fyrbakke med sin skønne runde form. Man skulle tro, at en kunstners hånd havde formet den, men det er vistnok den store kunstner, naturen, der har formet den, som den er. Her står de to gamle kæmper og praler af, og det med rette, hvor stor en hjælp, de har været for de mange sømænd. Tusinder af skibe har de ledet rundt den farlige Gren. De har ydet deres bedste de to gamle kæmper, og når der alligevel så ofte skete forlis på disse steder, var det ikke deres fejl, for storm og uvejr kunne de jo ikke råde over, det er kun den almægtige herre, der råder over vejret.

Der er vist næppe en by, der er forandret så meget i det sidste halvhundredede år, som min by, og efter at jeg havde været borte en årrække og kom tilbage, kendte jeg den ikke; jo mit fødehjem og de nærmeste huse deromkring kunne jeg dog genkende, men ellers havde jeg besvær med at finde frem til de gamle kendte huse, de var nemlig tildækket af nybygninger. Villa ved villa var rejst, og de



Gammel Skagen fotograferet omkr. 1870. Foto: Lokalsamlingen i Skagen. *Old Skagen photographed around 1870. Photo: The Local Collection in Skagen.*

gamle rønner var enten restaureret eller helt revet ned, men jeg må tilstå, at jeg holdt mere af min gamle by med sine rønner, lyren og bilæggerovnen og de stampede lergulve eller kampestensgulve, som de mest fattige måtte nøjes med.

Der kunne være lunt og hyggeligt også i disse simple huse. Folk var nøjsomme og ikke for godt vante, og når de kom hjem fra deres anstrengende arbejde på havet, så fandt de sikkert, at hjemmet var herligt, der var ly for storm og uvejr, der kunne de hvile ud og samle kræfter til næste tørn på havet. Folk var meget tilfredse og glade med, som de havde det. De var i lykkelig uvidenhed om de fine bekvemmeligheder, som folk har nu til dags. Tranlampen og tællepråsen var dengang belysningsmaterialet. Tranlampen osede slemt, men den blev også mest brugt i køkkenet eller ved arnen, der kunne osen trænge op i skorstenen og finde vej ud, så det ikke lugtede så slemt. Siden kom petroleumslampen. Jeg husker endnu, at min far kom hjem med en sådan lampe, den første vi havde set af den slags.

Den blev rigtignok beundret for sit herlige lys. En gammel fisker var så letsindig at føle på glasset, men han fik snart fingrene til sig med de ord: »Hvad den brænder jo«. »Det kan du dog vel begribe«, sagde min mor, og anden trøst fik han ikke for sine brændte fingre. Han kunne slet ikke begribe, hvordan glasset kunne holde, når det blev så varmt. Det tog ham måske resten af hans levetid at begribe dette. Siden blev disse lamper jo forbedrede, og de blev tilsidst til en herlig og billig belysning, der bruges i mange huse endnu.

Hvem skylder vi alle disse forbedringer og byens opkomst? Er det kunstnerne, forfatterne og malerne eller turisterne? Nej, det var drengene, fiskerne, de nøjsomme og flittige Skagendrenge, de sad, og sidder endnu, inde med byens hovederhverv. Det er dem, der har lagt skuldre til og løftet hovedbyrden til byens trivsel. Ganske vist er der kommet andre skatteydere til, især i de senere år, såsom håndværkere og købmænd, hotelejere og pensionater. Men håndværkere og købmænd skal dog hovedsagelig leve af fiskerne. Vi må nu ikke frakende kunstnerne, fremmedbesøget og badelivet den store betydning for byens trivsel, selv om de ikke direkte lægger penge i kommunekassen, så sker dette dog indirekte.

Skagboerne vil vist nødig undvære deres sommergæster og bade-gæster, de sætter jo lidt kulør på byen, og økonomisk set er det nok en ganske god indirekte indtægt. Så lad dem bare komme og bringe lykke med. Skagboerne vil sikkert modtage dem med gæstfrihed. Selv kong Christian X og dronning Alexandrine har jo deres sommerhjem heroppe, »Klitgården«, hvilket vi er ikke så lidt stolte af.

I disse ca. 70 år, jeg husker tilbage, er lyrehytter og de meget dårlige beboelseshuse forvandlet til nette små huse og villaer. Den gamle kro med sin såkaldte gamle havn til et fint hotel. Jordene, der forhen næsten var en sandørken, er nu, ved landmandens flid og ved hans kunst opdyrket til at kunne give en pæn afgrøde, og man ser nu ret pæne kornmarker. De få gårde er nette og vel vedligeholdte. Det er en fryd for øjet at se kornagrene bølge i den lette sommerbrise omkring gårdene. Byen har da også nu sit mejeri. Ja, man kan jo kun fryde sig over sin bys trivsel.

Men er befolkningen lykkeligere nu, end de var i de gode gamle dage? Jeg tror det ikke. Fordringerne til livet er nu større, og de mange goder koster mange penge, som må indtjenes ved hårdt arbejde på havet. Nu er det jo sådan, at gamle folk, der er udtjente, får deres aldersrente. I gamle dage sørgede de gode drenge for deres gamle. Det var dengang en skam at skulle forsørges af det offentlige. Det er således dejligt for folk at vide, at der bliver sørget for dem, når de bliver gamle og ikke kan virke mere, og for børnene er det særdeles bekvemt, at deres gamle forældre kan få deres aldersrente eller blive sørget for på et alderdomshjem for offentlighedens regning. Dette er altsammen så meget dejligt og bekvemt, men der er dog folk, der er af en anden mening og skumler over dette forsørgelsessystem, som vore lovgivere er inde på i vore dage. Det er givet, at flid, sparsommelighed og nøjsomhed lider derunder. Thi hvorfor spare, når man ved, at man bliver sørget for, og hvorfor skal sønnen tage sig af sine gamle forældre, når han ved, det offentlige gør det. Men var der nu ikke mere glæde ved at leve også på sine gamle dage af sit eget arbejdes frugt.

Lidt om brødrene Ajes og Pier

Vi var ikke oprindeligt døbt Ajes og Pier, men som børn og unge mænd kendte man os kun under disse navne. Jeg, der sidder her og skriver erindringerne, er selv Pier. Vi er nu blevet gamle drenge, og jeg skulle egentlig ikke befatte mig med at skrive, da jeg ser så dårligt og af den grund ikke kan skrive et ordentlig bogstav, men det er da også kun for mig selv, for mit eget tidsfordriv jeg skriver, det glæder mig at dvæle ved de gamle minder og erindringer.

Ajes var den yngste, jeg var 15 måneder ældre, men han var en gåpå fyr, en stor vovehals. Jeg var mere forsigtig og betænkelig, når der skulle tages beslutning som børn om en eller anden gal streg, eller som ældre om en eller anden ting i vor virksomhed. Disse karaktertræk blev ved at følge os igennem livet. Nu er vi gamle, og der er ikke noget vovehalseagtigt ved os mere. Vi er derimod ret besindige og går langt uden om ethvert vovemod.

Da Ajes reddede Pier fra gasen

Vi var et par fyre på en 3 år og skulle hen til faster Fie og vise hende vore nye bluser. Vi skulle over toften, hvor gasen med familie gik og græssede, og gæslingerne interesserede os selvfølgelig, men efter gasens mening var vi nok kommet de søde børn, gæslingerne, temmelig nær, for bæstet strakte hals og hvæsedede. Den bed sig fast i mine bukseben, og Ajes sparkede efter bæstet, så godt han kunne og trøstede: »A ska nok rej dig for gasen bette Pier«. Jo, der var mod i Ajes, og det ytrede sig tidligt.

Så snart vi kunne gøre nytte, måtte vi være med, alle kræfter selv $\frac{1}{4}$ hestekraft blev taget i betragtning, for det gjaldt om at bringe brødet hjem til mange munde. Far satte os da til at spule en båd ren, den havde været brugt den foregående aften til at skibe fangsten, fisken, ud til en svensk handelsbåd. Båden var meget fuld af sand og fiskeslim. Vi gik rask igang med arbejdet, det var jo også noget, vi havde lyst til, dette vandpjaskeri med bare ben og bukserne opsmøgede, men da båden var spulet ren, og vi kun havde de temmelig store bundtiljer tilbage, fik Ajes den fortvivlede tanke, at her kunne vi lave os en flåde af disse tiljer, og så kunne de blive spulet rene samtidigt med, at vi morede os med at sejle på flåden. Dette havde nær endt galt. Han fik snart en flåde istand ved at stable tiljerne oven på hinanden, og de bar glimrende, hans vægt var jo ikke nogen kæmpes, og den lange rorpind brugte han til at stage sig frem med, men uheldigvis var det højvande denne dag, og vinden var temmelig frisk og bar fra land. Skipperen Ajes virkede som et sejl, og han drev mistænkelig ud, hvor rorpinden ikke kunne nå bunden længere. Det ville nu have båret til søs, hvis ikke faster Fies mand, gamle Niels Karstensen, var kommet til i rette øjeblik og havde fået skuden bjærget i land. Der vankede i fragt et par klaps på det tykke af baggen, men dette havde vi fortjent.

Pier, Ajes og prammen

Vi havde næsten altid et eller andet for derude på stranden i de dejlige solskinsdage deroppe, og det var især i middagssøvnstiden, når

de gamle og fornuftige mennesker fik deres middagslur, for så var der lejlighed til at more sig lidt. Så var det en dag i herligt solskinsvejr, der blæste en mild sønden brise, og der var en smule brod på den inderste revle, forårsaget af den lette søndenvind. Prammen var jo vort kæreste skib, tænk en rigtig ægte norsk pram, der var ingen, der havde så fint et skib. Nå, der var meget god lejlighed i dag til at prøve skibets sødygtighed, og vi blev enige om, at det også skulle prøves. Så snart prammen var sat ud i strandkanten, brugte vi selvfølgelig de samme melodier som de voksne fiskere, når de baksede med bådene, den lød »hå, hå« og for hvert et hå gled prammen ad havet til. Det varede ikke længe, så var vi på søen. Ajes satte sig midt i prammen på midtskibstøften og tog årerne, og jeg skød fra land og satte mig på agtertoften. Jeg var for en gangs skyld skipperen.

Forresten enedes vi godt om, hvem der skulle være skipper, det blev næsten altid mig, for jeg var jo den ældste og besindigste. »Nå ja så ro til« kommanderede jeg, »ud imod knallingen på revlen og lad os se, hvor meget Moses (prammen) kan tåle af den uden at stikke næsen under bølgen«. Moses bestod længe sin prøve i knallingen. Men til sidst gik det galt, det endte altid med en lille forskrækkelse, når vi to var på togt sammen, således også på denne prøvetur. Ajes blev mere og mere dristig, han sad jo ved årerne, og eftersom det gik så godt, vovede han sig for langt ud. Der kom en meget slem knalling sø, den tog magten fra Ajes, slog årerne ud af hånden på ham, og Moses var lige ved at kæntré. Gode råd var i dette øjeblik dyre, der kunne vi ikke ligge. Vi måtte se at få fat i årerne, de lå et stykke borte. Lykkeligvis havde vi et øsekar og Moses' bundtilje (en fjæl på et par fod lang). Med disse remedier padlede vi frem, som en anden hjuldampner og kom hen og fik fat i årerne. Så havde vi endelig fået nok af denne prøvetur. Vi roede i land og fik snart båden halet op på stranden igen, og trods det, at vi var godt våde og havde det store uheld med knalling søen, fandt vi, at det var en dejlig tur. Nu gjaldt det om at skjule for mor, at vi var blevet våde. Vi vidste, at dette kunne hun ikke lide, men solen og den milde luftning tørrede jo hurtigt tøjet, og jeg mindes ikke, at vi fik skænd denne gang.

Turen ud til orlogsmanden

Moses (prammen), Ajes og jeg, vi var uadskillige, når vi havde en fritime. Det var lidt tåget af og til denne middagsstund, men solen skinnede igennem, og det var ellers en dejlig sommerdag. De gamle var allerede gået til hvile for at tage deres middagsblund, og naturligvis hastede vi til stranden ned til Moses for at se, hvad der kunne laves i dag. Vi fik så en lille orlogsdamper i sigte, den lå lige uden for revlerne og vuggede i de små bølger og havde sit store splitflag hejst. Det kunne da ellers være morsomt at tage en tur ud til den, blev vi enige om. Men det var jo tåge, og kunne vi mon finde den. Den ringede af og til med tågeklokken, så det gik nok, men vi skulle jo også helst i land igen. Så løb Ajes hjem og hentede kompasset, som stod i veststuen, og jeg lavede Moses til så længe. Vi var jo hurtige til at tage en bestemmelse. Vi var nu udstyret på ret navigatørorden. Moses blev skudt ud, vi tog vor pejling af damperen og roede til af alle kræfter ud efter den. Vi havde let ved at finde den, for det klarede op i tågen på samme tid.

Vi kom snart til borde, og en officer i uniform råbte os an: »Hulløj der, hvor skal I hen?«, »jo, vi ville jo så gerne se hans skib«. »Og I tør vove jer ud i denne tåge, det kunne jo blive så slemt, at I aldrig fandt land igen«. Folkene, der så til og hørte os, lo, det var måske også på grund af vort ravjyske sprog. »Finde i land«, svarede vi, »jo, det kan vi sagtens, vi har jo kompasset«. »Kompasset« sagde officeren, »ja«, svarede vi, »kompasset«. »Kender I da kompasset?« »Ja vist kender vi det, det har vor far lært os«. »Hvor gamle er I da?«. »Åh, en 7-8 år«. »Nå, det er godt klaret«, indrømmede officeren, og der var ingen af folkene, der fnisede mere, men der var en vigtig fyr, der ville vide, hvor mange jernsøm, der var i båden. Jeg svarede, at prammen rigtig nok var kobberfast og ikke bygget med jernnitter. »Se, se«, var svaret, »han er ikke dum den knægt.« »Nå kom I bare om bord til os, og I skal få lov til at se alt, hvad I ønsker at se«. Officeren udpegede en til at vise os omkring i hele skibet. I maskinrummet var der så blankt og poleret, at vi aldrig havde set mage, og kahytterne var også meget interessante. Vi beundrede deres kompas,

det var jo noget andet, end det vi havde, så fint og poleret det var. Og så lod han dampspillet løbe rundt for os. Men det gik langt over vore begreber, trods det at manden gjorde sig al mulig ulejlighed for at forklare os sammenhængen, at et spil kunne løbe så hurtigt rundt ligesom af sig selv. Da vi havde set alt og fået forklaret, så godt det lod sig gøre begribeligt for sådan et par 7-8 års drenge, blev vi enige om, at vi nu måtte se at komme i land. Fatter kunne ellers let blive bange for os, hvis han kom til stranden og så, at Moses var borte. »Hvilken kurs skal I nu styre for at komme hjem?«, spurgte officeren. »Jo«, svarede vi som med en mund, »vi skal styre NNV, så træffer vi lige på vor landingsplads«. »Det er vist omtrent rigtigt drenge, I er et par flinke gutter, der er ingen fare ved at lade jer ro i land selv«. Vi var ikke lidet stolte af denne anerkendelse. Vi fik sagt farvel og takket for alt det, vi var blevet vist.

Det bar så i land af vor landingsplads til, men nu var vi bange for, at far var vågnet op og havde savnet os og prammen, så vi frygtede for, at vi skulle få ubehageligheder. Far stod også på stranden, da vi landede, og han havde svære rynker i panden. Disse rynker kom altid frem, når han var vred, og vi var svært bange for, at der ville vankе en af de kølhalinger, som vi af og til opnåede at få. Men så opdagede far, at vi havde været så forsigtige at tage kompasset med på turen. Det mildnede lidt på hans åsyn, og da han så fik at vide, at vi havde været om bord i orlogsmanden, og vi fortalte ham alt, hvad vi havde oplevet og set om bord, så blev han i helt godt humør.

Mon ikke han var lidt stolt af sine drenge, der kunne klare denne situation. Mor var ikke mindre stolt af os, da hun hørte om vort lille eventyr, men hun sagde dog til far: »Du skal forbyde drengene at ligge og pjaske i den pram, der kunne jo ske en ulykke«. »Ja«, sagde far, »I må ikke gå ud med prammen uden først at spørge mig«. Men den ordre var ikke nem at overholde. Fristelsen var alt for stor, og det var jo ikke altid, far var til stede. Hvem skulle vi så spørge. Ja, Moses var vort kæreste legetøj, og vi lod nødige en lejlighed gå fra os til at få en rigtig pjasketur med den. Det var en dejlig lystig og aktiv barndom.

Bådene og skuderne

Far var fisker, men skipperen stod i ham. Han havde jo også i sin ungdom sejlet på København med jagterne, som der i sin tid var nogle få af. Han havde sit fiskeriselskab og sine 3 både, en stor båd og 2 joller af forskellig størrelse og var en af dem, der gjorde det traditionelle gæstebud for fiskerne i julen, hvor man morede sig kosteligt med kortspil, musik og dans og så selvfølgelig al den gode mad og drikke, som der vankede. Jo, det gik rigtig lystigt til i julen. Dette gæstebud begyndte 2. juledags eftermiddag og varede som regel til langt ind i og endogså hele 3. juledag. Dette gæstebud var jo den eneste fornøjelse, folk havde, og det levede man på et helt år, til julen igen indtraf. Næsten hele december var der en uro over folk, især vi unge længtes efter det store gilde, og der blev bagt og lavet til uger i forvejen.

»Lykkens Prøve«

Den første skude, far købte, hed »Lykkens Prøve«. Det var en stor dæksbåd, den eneste der fandtes heroppe på denne tid. Så kom det skæbnesvangre år 1864, og far måtte rejse fra det hele og møde i København. Vi var da 4 smådreng, hvoraf jeg var den ældste, 8 år gammel, og jeg husker, hvilken sorg det var for mor og os, da far skulle rejse. Jeg husker, han sagde, at han havde lånt penge til familiens underhold, medens han var borte. Far kom imidlertid snart hjem igen, han blev permitteret. Man havde ikke brug for så mange, og den ældste klasse med mange børn blev permitteret.

Så tog han fat med »Lykkens Prøve«, fik den rigget til og sat i vandet. Der var jo masser af tørfisk, rødspætter og torsk, som folk ikke kunne få afsat på grund af krigen. Far købte en hel last fisk, som han ville til Sjælland med og derfra tage en ladning brødkorn hjem, af hvilket der trængtes hårdt.

Medens far var ude, kom tyskerne helt op til Skagen, men da der ikke var rigeligt med mad, og ikke foder til hestene, forsvandt de snart igen efter nogle dages ophold på smalkost.

Da far narrede tyskerne

Far fortalte, at rejsen til Sjælland gik godt, og at han med lethed fik solgt sin ladning fisk og købt en ladning rug. Efter indladningen stak han atter til søs, men nu ville skæbnen, at de fik en nordlig storm ude i Kattegat, og de så sig nødsaget til at søge nødhavn i Grenå havn. Havnen var da besat af tyskerne, og far måtte aflevere papirerne til kommandanten. Der var sat væbnet vagt ved havnen, intet skib måtte forlade den uden kommandantens tilladelse. Der lå blandt andre også en jagt fra Ålborg, skipper Wolle, i havnen, underkastet samme vilkår som far. Far og skipper Wolle var gode venner, men det, det gjalt om under denne lille blokade, var at blive venner med den tysker, der havde vagt på havnemolen. Så var det, at vinden en dag omsider blev gunstig, og skipper Wolle og far beklagede sig til hinanden over, at de ikke fik lov til at sejle. Men Wolle, der var et godt hoved, jovial og snakkesalig, fandt på råd. Han betroede far, at han kendte den tysker, der havde vagt, for at være glad for en stor snaps. Wolle mente nok, at far kunne narre ham, hvis han turde følge Wolles råd. Nå ja, det ville far da gerne. »Vel«, sagde Wolle, »så tag en flaske brændevin i lommen og et stykke kandissukker og et meget stort glas, men skjul det godt. Giv så disse varer til mig, men pas på, at ingen ser det. Så giver du styrmanden ordre til i al hemmelighed at gøre klar til at stikke til søs. Imedens vil jeg se at lokke vagten om bag disse plankestabler og skænke lidt for ham, så kommer du ligesom tilfældig til. På skrømt skjuler jeg flasken, for at du intet må se. Så snakker vi væk med tyskeren, så godt vi kan, og til sidst skæver han hen til mig, ligesom han ville sige, at han godt kunne lide en dram til. Jeg gør ham forståeligt, at du er sikker nok, og at han ikke behøver nære frygt. Så skænker jeg for ham igen, og vi selv må naturligvis drikke en snaps med. Når så du selv mener, det er blevet mørkt nok til at skjule dig, og du finder, at vagten er besoffen nok, så lister du ganske stille af, men du må slingre godt, idet du går, så hvis han lægger mærke dertil, må han få den tanke om dig, at du er pjask fuld. Det er du naturligvis mindst af alt, thi du sørger nok selv for ikke at stikke for dybt. Når du så kommer om bord, så lad det

gå lidt hurtigt og lydløst med at gøre sejl og komme af sted ud af kniben og til søs. Du har jo forstået ikke? Vær rolig for at jeg nok skal sørge for at få vagten besoffen. Gå så hen og hent mig flasken og kandissen og det største glas. Det begynder jo allerede at mørknes, og solen er allerede nede, om en halvanden til to timer kan du forhåbentlig være ude ved Fornæs. Vinden er jo frisk SV, netop hvad du skal bruge, men skynd dig nu og hent flasken«. Nå det gik som beskrevet, far kom ud af Grenå havn. Wolle fortalte siden, at der blev lynet og bandet, da vagten opdagede, at far var sejlet, og jeg tror så galt, at der blev skudt. Wolle, der påtog sig et uhyre dumt ansigt, lignede og tordnede naturligvis med og fordømte dette nederdrægtige træk af far, der jo havde forstillet sig som en ven. Men om tyskeren troede på Wolles oprigtige medfølelse for ham, ved jeg ikke, men det er meget muligt, for Wolle kunne meget godt spille komedie. Far kom godt hjem med »Lykkens Prøve«, og folk var henrykte over at blive forsynet med korn, kartofler m.m. Men imellem far og Wolle blev der stiftet et venskab for livstid, og når de gamle kom sammen og drøftede de forskellige hændelser, så hørte vi drenge til med alle sanser åbne og modtagelige. Vi anede jo ikke da, at vi selv engang skulle være med i et sådant rædselsfuldt spil, som krigen er. Men det blev dog vor del, om end ufrivilligt, at deltage i verdenskrigen 1914-1918.

Ajes, jeg og pinsemarkedet

Når vi i vinterens løb havde været flittige, fik vi lov til at sejle med far til Ålborg til pinsemarked. Et sådant løfte var nok til at gøre os myreflittige til at hjælpe til med at gøre fiskeredskaberne i stand og på det omvendte, at true os med, at I kommer rigtignok ikke med far til pinsemarked var nok til at gøre os meget bedrøvet og få tårerne til at rinde, ja vi kunne ligefrem tude over en sådan trussel. Det kan nok være, at vi stræbte efter at nå vor mors gunst og igen hendes løfte om at sejle med far til Ålborg og pinsemarked. Dette marked var for os noget af det herligste, vi kunne opleve. Der var alle mulige og næsten umulige slags morskab, og det varede i hele 3 dage, og dette

glædede vi os til hele året. Når så tiden kom til, at »Lykkens Prøve« skulle lastes, naturligvis med vinterfiskeriets produkter, som skulle afsættes på markedet, så blev der en febrilsk travlhed over os alle, for det gjaldt om ikke at komme for sent til marked. »Lykkens Prøve« havde ingen maskine, det havde bådene ikke i disse dage, så de var afhængige af vind og vejr, og måtte derfor rigges til i god tid. Men sikken en utålmodighed, der var over os drenge for at komme af sted. Spørgsmålet: »Far tror du, at vi kommer tidligt nok«, lød det ofte, og så talte vi dagene og timerne til al den glæde, vi skulle være med til. Der var jo gøgl og de utroligste kunster at se inden for alle disse lærredstelte, rigtig noget for drenge. Der var karruseller med lirekassemusik, der gik rundt og rundt dagen lang, og turen kostede kun 4 skilling. Der var bajadser, trommeslagere og abekatte, udråbere uden for kunstnernes telte, der deklamerede alt det, der var at se indenfor. »Kun 1 mark mine herrer og damer, kun 1 mark, forestillingen begynder straks, der er kun få ikke optagne pladser, skynd Dem, vær så artig, kun 1 mark«. Der var også kram af alle mulige slags, som buntmagerverar, dame- og herretøj, skotøj og meget andet at få at købe. Ajes og jeg fik os hver en ny kasket af de der moderne blankkasketter. Så er pinsemarkedet færdigt, og nu var der nok at fortælle om, når vi kom hjem.

»De tiende Brødres Lykke«

En dag solgte far »Lykkens Prøve«. Båden blev ham for gammel og for lille. Den kunne heller ikke ret godt tåle al den baksen på den hårde Skagen strand, den blev læk, og den skulle ret ofte kalfatres og beges i noterne. Winberg, der var byens skibstømrer, havde sit mas med den hvert forår, før den skulle sættes ud i sit element, Sønderhavet. Altså den blev solgt og afhændet.

Foråret derpå fik far opspurgt, at en fynboskipper lå i havnen i Ålborg med sin skude, lastet med dejlige fynske æbler og pærer. Skuden havde rundt agterspejl og næsten ret stævn, ret et nydeligt lille fartøj af fin konstruktion, som far var meget indtaget i. Skipperen

solgte sine æbler og pærer til en frugthandler, og far købte sluppen. Så nu var han da rigtig skibsreder. Men så kom fars og vores fælles ven skipper Wolle med kritik. »Du vil da ikke sejle rundt med et fartøj, der hedder Rynhart, det lyder da alt for tysk. Det er nemt at få navneforandring, dette sker ved registreringsbureauet i København, mægler P.K. sørger for det«. Dette var P.K. villig nok til, der var jo et lille honorar at hale hjem. Så blev der drukket lidkøb i Snorren, navnet på restaurationen ved havnen. Spørgsmålet om det nye navn til sluppen blev drøftet. Det endte med, at Wolle foreslog, at sluppen skulle hedde »De tvende Brødres Lykke«, altså Ajes' og min lykke. Dette var jo ikke noget vellydende navn, men Wolle påstod, at dette skulle skuden hedde, og far lod sig overtale. Den fik virkelig navnet »De tvende Brødres Lykke«, og der blev et lille dåbsgilde i Snorren. Snorre Jensen, P.K., smedemesteren, sejlmageren og tømrrmesteren stod fadder, men Ajes og jeg var nu ikke med, vi var hjemme i Skagen. Vi fik først historien fortalt, da far kom hjem. Det kan nok være, at der blev glæde, tænk »De tvende Brødres Lykke« ligefrem os er der ment. Ja vi var allerede lykkelige ved tanken om at få lov til at sejle med far hele sommeren.

Vi var jo allerede så store, at vi godt, eller da ret snart, kunne begynde at gøre tjeneste. Styre havde vi lært for længe siden, og kompasset kunne vi da også, så der var kun sejlmanøvre at lære, og det kunne far jo sagtens lære os. Så var der også udsigt til at komme til at sejle på København, Kongens København, som vi havde hørt så meget om, men aldrig set. Ja vi gjorde os store forhåbninger om al den sejlads, vi skulle på.

Vi havde nu også i lang tid sejlet på Ålborg og moret os over de gamle venners snakken, når de regelmæssigt kl. 11.00 besøgte Snorren, for at få deres aperitif, skonnert, som det også hed. Det var jo glade, joviale mænd, der morede hinanden med deres vitser, og nogle af dem måtte stå for skud i al gemytlighed. Der var især Pletmorten, en god jysk handelsmand, der aftog ikke så helt lidt af Skagenprodukterne. Pletmorten var en god stovt jyde, men man skulle næsten tro, at han var hollænder, når han talte, for det lød, som om han

havde en varm kartoffel i munden. Det var især Wolle, som skød på Pletmorten og dette med så skarpe skud, at hele selskabet fik kram-pelatter, hvilket selvfølgelig også morede os drenge.

Så kom året 1870. Jeg blev konfirmeret, og næste år skulle Ajes konfirmeres. Selvfølgelig blev vi så selvskrevne til at gøre tjeneste på »De tvende Brødres Lykke«. Nu havde far jo et par store drenge, der kunne spare ham for mindst 1 mand foreløbigt, og snart kunne vi endog se jle skuden uden fremmed hjælp.

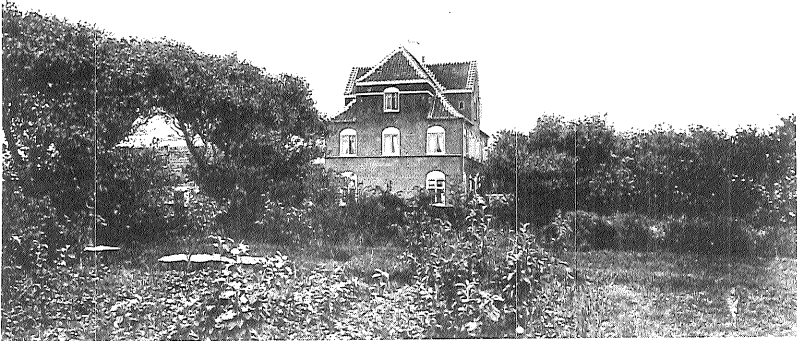
Det gik så slag i slag med den lille skude, der var god brug for den. Nu kunne købmændene få deres varer hjem fra København, der var ingen anden direkte forbindelse. Den første tur til København var en vældig oplevelse for os. Vi løb ind ad det dejlige brede Øresund, dette var rigtignok et anderledes farvand end den rendesten, Limfjorden, som vi jo før var indskrænket til at besejle. Vi var da også kendt med alle mærkerne og prikkerne fra øst indløbet lige til Krik og Lemvig i vest. Der var snævert, og der skulle passes nøje på for ikke at løbe på grund. Nej, i Øresund var der da plads. »Så drenge, der kommer Kronborg slot, læg nu mærke til dette gamle smukke slot, hejs så flaget og så lige præcis idet vi passerer, må vi kippe flaget«, sagde far. Dette ville vi jo begge gerne være med til. Den ene af os blev stillet klar ved flaget, og den anden skulle se efter, om der blev svaret og genhilst fra Kronborg. Så endelig passerede vi, og far kommanderede »Kip flaget«, dette blev gjort, og der blev svaret fra Kronborg. Det gik så højtideligt til, at vi fik indprentet i vore sjæle en agtelse, ja en ærefrygt for vort gamle slot, som jeg aldrig har glemt. Der blev hilst på Kronborg, hver gang vi passerede med »De tvende Brødres Lykke«, og som skipper stående på mit eget dæk, har jeg altid kippet flag for vort gamle Kronborg. Far og mor lærte os at elske vort kære gamle Danmark og dets historiske minder.

Far lærte os at elske vort kære Dannebrog. Når flaget havde været brugt, skulle det foldes sammen på en særlig smuk måde og lægges på sin plads. Ingen sjuskeri dermed, var det ikke smukt nok foldet sammen og rullet op, så om igen. Trods det, at vi opvoksede fra barndommen på en fattig egn og af fattige forældre, så lærte vi at el-

ske vort land, det kære gamle Danmark, vor konge og vort flag, og hvad man i ungdommen nemmer, dette man i alderdommen ikke glemmer. Vi takker vore kære, forlængst afdøde forældre, at de fik indprentet kærligheden til land, konge og flag i vore hjerter, så den er fast derinde, så længe vi lever. Måtte alle fædre, vort lands skoler og alle, som har med ungdommens opdragelse at gøre indprente i de unges sjæle og sindelag denne sætning: Elsk Gud (den levende Gud), forældre, vort gamle Danmark og vort flag Dannebrog, da ville det stå godt til i Danmark.

Nu var både Ajes og jeg konfirmerede og store drenge, nu behøvede far ikke fremmed hjælp til at sejle med »De tvende Brødres Lykke«, det kunne vi mageligt selv besørge. Det gik da også slag i slag med sejladsen hele sommeren, enten med stykgods fra København eller også med varer for egen regning. Om efteråret blev skuden lagt op. Derefter fiskede vi hele vinteren fra kysten med småbådene, snart drog vi vod, og snart var vi på garnfiskeri. Det var et slid og slæb, vi havde jo ingen maskine i bådene, som man har nu, og der var heller ingen havn som nu, bådene måtte hales på land. Der var fisk nok, men ikke marked nok for den, så fortjenesten blev kun ringe. Det kan nok være, at Ajes og jeg længtes efter foråret og skuden, thi det var dog et ganske andet liv.

Så et efterår brændte kroen med den såkaldte gamle havn, ja næsten hele herligheden gik op i luer. Derimod lå der et par gamle røner med stråtag lige ved kroen og den gamle havn, og skønt ilden fløj omkring dem, der var nemlig stærk blæst, så ville de skam ikke fænge, de blev reddet, de kunne ellers nok have trængt til at blive afløst, og i stedet for dem nye huse, men det blev der ikke noget af. Fortuna var dem ikke gunstig stemt. Det var altså Brøndums gamle gård, der gik op i luer, og næsten det hele brændte. Den skulle jo bygges op igen, og far fik beskæftigelse med »De tvende Brødres Lykke« med at sejle bygningsmaterialer hjem til den nye gård. Kort derefter var det så, at kunstnerne rigtig fandt Skagen, og fremmede strømmede til byen. Snart blev den nye gård for lille til at rumme gæsterne. Den blev derfor tildels revet ned, og et stort nyt, moderne hotel rejste sig



Krohaven ved Brøndums Hotel. Bygningen opførtes i 1873, og nogle af murstenene blev sejlet til Skagen om bord i jagten »De tvende Brødres Lykke«, som ejedes og førtes af Per Møller Pedersens far. Foto: Kongelige Bibliotek. *The inn garden at Brøndums Hotel. The building was erected in 1873, and some of the bricks were sailed to Skagen on board the yacht »De tvende Brødres Lykke«, which was owned and run by Per Møller Pedersen's father. Photo: Danish Royal Library.*

efterhånden på den gamle kros plads, det nuværende kendte Brøndums hotel. Senere kom hotellets annex, der ligger på klitten ved stranden, hvorfra der om sommeren foregår et mægtigt og muntert badeliv.

De gamle Brøndum-folk er døde for mange år siden, og sønnen J.D. Brøndum, der nu er en gammel mand, blev den, der byggede hotellet og har hidindtil drevet det, og han har arbejdet det op til det fine ry, det nu har og har haft i mange år.

Det var alligevel noget af et uroligt liv, vi drenge fik ved denne sejlads på Skagen, den åbne kyst. Vi måtte stadig være årvågne, thi

når vinden kom pålands, var der ikke godt at være. Søvn fik vi ikke ret meget af, og det var næsten det værste. Straks vi havde ankret, skulle der losses til bådene, som så førte varerne i land, og efter losningen skulle vi have ballast og sejle, hvis vinden var til at komme fra land med. Ikke så sjældent blæste det op fra sydøst ret på land, så det var os umuligt at komme fra land. Der blev så en ordentlig rulle- tur til os. Ajes var nu ikke rigtig søstærk, han måtte tit ofre til Nep- tun. Jeg selv havde det bedre, men en ubehagelig følelse var det nu. Forestil dig en lille skude ligge opankret mellem revlerne og rulle og rulle, så det næsten var umuligt at stå på dækket, ikke et eneste øje- blik lå den stille. Men vi havde gode fortøjninger, således havde vi lige ud for vort hjem cirka 100 favne fra stranden vor faste fortøjning anbragt, således at skuden kom til at ligge imellem 2. og 3. revle. Brådsøen fra 3. revle havde tabt sin kraft, når de kom til skuden, for så at bryde løs igen på 2. revle inden for skuden. Vi lå altså sikkert nok, så længe fortøjningerne holdt, men der måtte passes på med klædning for skamfiling, at ikke vort tykke kokostov, som fortøjnin- gen tildels bestod af, skulle skamfiles, og skuden drive i land på 2. revle og hugges op til vragstumper. Engang lå vi derude i 8 dage, der var sø og kuling hver dag, og far var i land. Der var så meget brod på revlen, at en båd ikke kunne komme ud til os. Far og mor kunne stå på klitbakken og se, hvordan vi lå og rullede. De var rimeligvis stolte af deres drenge, men vi selv ønskede os blot i land. Det begyndte også at knibe med provianten, for søen tærer jo, som man siger, og appetitten havde vi ikke mistet trods rulleturen. Da vi havde ligget nogle dage, kom far endelig ud til os i en af storbådene med 6 mand ved årerne. Han havde med til os en hel del dejlig proviant og kager fra mor. Det var jo dejligt, og vi havde håbet, at far ville blive hos os, men nej han gav os nogle ordrer, men kom slet ikke om bord. De ro- ede i land igen og halede båden op på stranden, vi kunne så ligge derude på skuden og rulle videre. Det var ikke morsomt, men omsi- der blev vind og vejr os gunstig, far kom om bord, og vi sejlede af sted. Ja, sådanne ture havde vi ofte nok, men denne på de 8 dage mindes jeg særlig.

Mor, Ajes og jeg gik vagt på stranden. Dette er en lille episode af livet deroppe i de dage, som er så fast indprentet i min erindring, at den aldrig glemmes, men jeg mener dog, jeg vil skrive den ned. Altså: Mor, Ajes og jeg gik vagt på stranden. Anledningen var den: Far og en mand, han havde med, Søren-skomager kaldet, var på efterårsrejse for at hente kartofler, korn og grøntsager til vinterforsyningen. Disse rejser foretoges altid hvert efterår af folk, der havde råd til det, folk, der enten havde tørrede flyndere at sælge og eller penge at betale med. Disse rejser foretoges altid i oktober/november måned med de store fiskerbåde. Disse både egnede sig bedst til denne rejse, de flød lavt på vandet, og de kunne sejles helt ind på stranden, når ikke broddet på revlerne og i stokken var alt for stærkt. Vejret var uroligt, og far var gået i havnen (Frederikshavn) og ventede på lejlighed til at sejle hjem. Så ved middagstid fik vi telegram fra far, at nu afgik han. Mor så betænkelig ud, hun havde også forstand på vejret, der var ganske vist ikke megen vind, men det så truende ud, og havet var ikke så lidt uroligt. Skomageren, som far havde med, var nu ikke skomager, det var blot et navn, han gik under og havde taget til indtægt. Men han var langt mindre sømand eller fisker, og at pløje bølgen blå var han ikke øvet i. Derimod forstod han meget godt at pløje sin ager. Far havde taget ham med som en venskabstjeneste, han skulle jo også have lidt med hjem til vinterforsyningen. Vi, der gik vagt, ventede dem, inden mørket faldt på, men de kom ikke. Vinden blæste mere og mere op, og da den var sydøst, ret på land, blev der mere og mere brod på revlerne. De havde fået vindstille ude på bugten, og derfor kom de ikke, altså stille før stormen, det er ikke ukendt i uroligt vejr. Men efterhånden blev der brod og brand på revlerne og i stokken. Blæst og regn tog til, og det blev bælgmørkt. Vi var voldsomt bekymret alle tre, for vende om kunne de jo ikke, det var vejr og vind ikke til. De måtte absolut forsøge at lande. Der var ingen anden udvej, men hvor blev de dog af. Vi spejdede ud over havet, men så kun brod og brænding på revlerne. Endelig opdagede vi to lys derude. Der var altså to både, der ville lande. Vi fik lys i lygten, og vi drenge løb hen til folks vinduer og

dundrede på. Folk vidste, at der var både i vente, så de kom hurtigt ud og ned til stranden. Nikolaj på bakken havde lys i vinduet, det var omtrent der, hvor de skulle lande, og vi svingede, så godt vi kunne, vore lanterner. Bådene derude lagde bi, sagtens for at orientere sig og for at samle folk til. Vi kunne kun se deres lys af og til, det var, når de kom op på bølgetoppen, for så at skjules når båden kom ned i bølgedalen. Endelig kom lysene derude nu nærmere, og bådene styrede øjensynlig for fuld fart ind imod os, og hvis de klarede brodsøen på revlerne, ville de snart være i land.

Endelig kom fars båd, han havde først taget taget mod til sig og satte ind over revlerne. Folk sprang ud og tog imod båden, et tov blev sat fast i stævnen af båden, så alle mand i land kunne komme til at hale, andre satte i med ryggen til, og der blev sunget ud »hå, hå«, og for hvert hå faldt alle mand i af alle kræfter. Båden tog jo nok en skvat vand over nu og da, men varerne kom dog alligevel nogenlunde tørt i land. Båden havde gode presenninger. Den anden båd landede noget længere øster på, men den kom også godt i land. Skomageren havde været søsyg, han havde grædt og jamret sig, og far havde måttet manøvrere det hele. Naturligvis var han blevet skændt på, thi sådan var far over for krystere, men han forsvandt da også, så snart båden landede, hjem til Stine for at blive trøstet, og jeg antager ikke, at han nogensinde derefter vovede sig på sørejser mere. Den svære spænding og angst var altså for denne gang afløst af glæden ved, at alt var i behold, og rejsen trods alt var lykkelig og vel endt.

Efter det strenge vinterfiskeri kom så endelig foråret med solskin og længere dage, og vi søfolk fik sejlfeber og længtes efter at komme væk fra sliddet med fiskeriet. En skønne forårsdag, efter at vi tit nok havde mindet far om »De tvende Brødres Lykke«, kom han og sagde, at nu skulle vi rejse til Ålborg, hvor skuden lå i vinterhavn. Den skulle kølhales, skrubes og males, ja rigtig pudses op, så vi kunne være den bekendt, så skulle der slæes sejl under, og så skulle vi ud og tjene penge. Ja, det varede ikke længe med at få pakket kisten, for mor havde tøjet færdigt, hun havde længe set på fars panderynker, at han gik og havde planer for. Afsted kom vi, og snart var vi i Ål-

borg. Skuden blev kølhalet, og vi var nu i gang med at male indenbords. Medens dette arbejde stod på, kom der en af navigationsskoleeleverne, Christensen hed han. Han håned os og sagde, nu er den kåg fin nok. Det gik os rigtignok til hjertet, tænk at kalde vor fine lille kutter en kåg. Det var jo dog den smukkeste lille skude i hele havnen. Vi var nu så heldige, at Wolle var til stede, og han hørte forhånelsen. Han havde aldrig ret længe til et svar. Svaret kom da også pr. omgående og det med kraft, nemlig sålydende: »Din drengemås, der aldrig har sejlet i saltvand, du trænger til at komme ud at sejle på rigtig havvand og blive rettet af ved nogle lussinger i stedet for at sidde deroppe«, så pegede han på skolen med tommelen, »og regne ud hvor meget 10-tallet bliver i anden potens«. Efter den balle luskede drengemåsen af, og det var klogt, ellers havde der sikkert van- ket mere.

Fyrens sejlads havde nok mest bestået i fart med Limfjordsjagter på småpladserne i Limfjorden. Der var jo en del sejlads mellem Ålborg og disse pladser med ganske grundgående jagter eller kåge (et helt fladbundet fartøj). Vi drenge morede os over dette meget velrettede svar af Wolle. Barne- eller drengemåsen havde derefter aldrig mere noget at bemærke, han var slået af marken.

Så var det en dag, vi havde en tømmermand om bord til at lave lidt, at en mand kom og ville sælge far en last kartofler. Det var nok meningen, at vi skulle hjem til Skagen med læggekartofler og spisekartofler. Far og manden, jeg tror han hed "Per Ugle", kunne ikke rigtig blive enige om prisen. Da de havde snakket længe, ville manden i land, men skuden lå en 3-4 alen fra bolværket, og der var anbragt 2 brædder, det ene oven på det andet, til landgang. Tømmermanden havde lige anbragt disse brædder, og denne landgang var for den kvikke lille tømmer, Møller var hans navn, og for far og os to drenge mere end fin. Men da Per Ugle skulle i land, lagde han brædderne ved siden af hinanden for bedre at kunne balancere. Han agtede ikke på tømmerens protest. Da nu Per skulle træde på landgangen, så skete det med det ene ben på det ene bræt og det andet ben på det andet bræt. Men da han kom midt på landgangen, og

han ville gå som på en landevej, kom hele vægten af den tunge bonde på det ene bræt, der brækkede, derefter kom vægten over på det andet bræt, der også brækkede. Bonden faldt i vandet, og far og vi drenge sprang til for at bjerge ham op af det våde element. Men da Møller så, at der ingen fare var, sagde han: »Lad dog ham blive dernede den kartoffelpranger, han kunne lade være at skille brædderne fra hinanden. Han ville jo også have for meget for sine kartofler«. Per, der nu var kommet op på dækket, var våd som en druknet mus. Han rystede sig og skævede til Møller, men sagde ingenting. Vi fik ham endelig bjærget i land, og så skrævede han af, op ad gaden. Det værste vand var vredet af tøjet. Men efter at han var kommet vel ud af hørevidde, gav vi drenge tøjlerne fri og grinede af det hele. Især var det grin at høre på Møllers bemærkninger om Per: »Hvad ville det bondebæst derned efter, han ville måske drukne sig selv, vi skulle bare have ladet ham ligge, eller også skulle vi have givet ham nogle ordentlige dukkerter. Han fik jo ikke engang hovedet under«. Ja, der blev sagt morsomheder resten af dagen om Per og dukkerten, men om far og Per blev enige om prisen, husker jeg ikke, dog hjem kom vi da med en last kartofler, som der trængtes hårdt til.

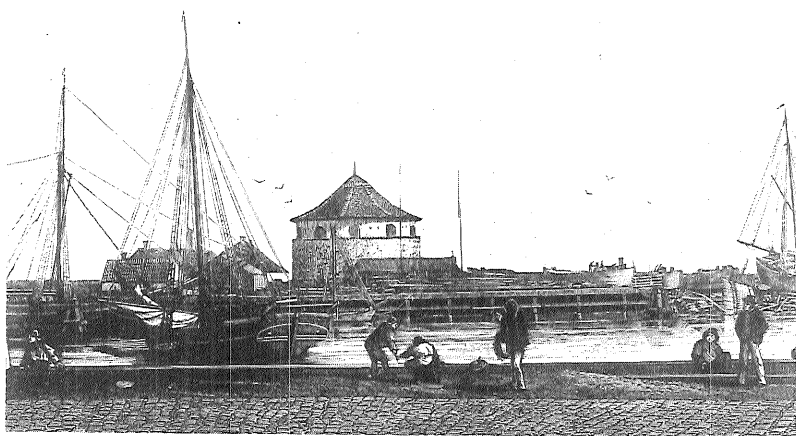
Vi kom så i gang med sejladsen, snart var vi på handelsture og snart sejlede vi fragt. Far leverede ikke så lidt bygningsmateriale, mursten, tagsten m.m. Unge folk skulle jo bygge, og mange brugte far som mellemhandler. Således gik somrene hvert år. Efterhånden var vi blevet store raske drenge, og vi måtte slide hårdt. Nu havde vi også været i Norge og Sverige med skuden, og vi følte os som fuldberfarne. Ikke så sjældent betroede far os skuden til at hente en ladning af et og andet, når han var beskæftiget andet steds.

Far var nemlig forbjærger, det er formand for et fast bjærgningskorps, der var ansat af landets øvrighed. Efter loven skal stedets øvrighed, amtmanden, sørge for, at der er et sådant bjærgningskorps til stede på kysten for i påkommende tilfælde at bjerge strandede skibe eller gods fra sådanne. Når det traf sig, at der var en stranding, måtte far blive hjemme, men vi drenge kunne også mageligt selv klare det med skuden. Når vi lå i Frederikshavn med skuden og

skulle på en tur, var toldforvalteren ikke altid villig til at udklarere mig, der jo så var skipperen. Det var toldforvalter Gormsen, der før havde haft embedet i Skagen. Så hed det: »Men Pier, skal du føre »De tvende Brødres Lykke««, »ja, det skal jeg da«, »men hvor er din far?« »Ja toldforvalteren ved jo, at der er stranding deroppe, og far må være tilstede ved bjærgningen«. »Men jeg kan ikke sådan uden videre udklarere dig lille Pier, du er jo ikke skipperen«. »Vi har jo så tit sejlet med skuden«. Ja, det vidste toldforvalteren godt nok, men det var jo ikke korrekt. »Men far kan umuligt sejle med denne gang, og varerne skal jo sejles hjem«. Toldforvalteren var en elskværdig herre, og han kendte os drenge fra vor barndom. Så til sidst gav han efter og sagde: »ja, ja Pier for denne gang får du papirerne og kan sejle denne rejse, men sig til din far, der må en anden ordning for fremtiden«. Om der kom en anden ordning, husker jeg ikke, men både Ajes og jeg sejlede ret ofte med skuden, når far var optaget andetsteds.

Tiden gik, jeg var nu fyldt 18 år. En efterårsdag gik vi og trak ved til land. Skuden var lagt op i Frederikshavn i vinterleje. Der var ikke meget at fortjene ved dette fiskeri, thi selv om vi fik godt med rødspætter, så var prisen så lav, at det ikke kunne blive til noget videre. Vel havde vi det småt, men maden og klæderne kunne vi da tjene til, og der var ingen trang. Raske folk kunne nok tjene til livets ophold, men dette var lovlig lidt for folk, der gerne vil tjene noget mere, således også for Ajes og jeg.

Far spurgte mig: »Kunne du ikke have lyst til at gå på navigationsskolen i Ålborg og tage styrmandseksamen?«. »Men far, dette kan jeg da vist ikke lære, vi har jo heller ingen penge«. »Nej det har vi ganske vist ikke, men du kunne vel nok låne, og dem kan du jo snart sejle ind og betale tilbage, når du har fået din eksamen. Og hvad det angår med at lære navigationen, så vil jeg antage, at du vil have let ved at lære den, det er jo i den unge alder, man lærer bedst. Du har jo også gået i aftenskole hos Sivirkær, så regne, skrive og læse kan du da«. Ja, Ajes og jeg gik jo nok i aftenskole, men det var kun, når der ikke var andet at bestille, så denne undervisning blev ikke til



Skagboerne fik først en havn i begyndelsen af 1900-årene, og om vinteren måtte større fartøjer derfor søge til Frederikshavn, som siden 1841 havde havn med indtil 4,5 meters dybde. Handels- og Søfartsmuseet. *The residents of Skagen did not get a harbour until the beginning of the 20th century, and therefore in winter large vessels had to make for Frederikshavn, which since 1841 had had its own harbour with a depth of up to 4.5 metres. Danish Maritime Museum.*

meget. Penge kunne jeg låne, det var der sørget for. »Hvis du ellers har lyst, så smid du dragebåndet og gå hjem til mor og få tøjet i orden«. Det skete, og jeg rejste til Ålborg, hvor jeg blev elev på Ålborg Navigationsskole.

Det viste sig, at jeg var lærenem nok og ingen vanskeligheder havde ved at følge med i undervisningen. I sommeren 1875, da jeg endnu ikke var fyldt 19 år, bestod jeg styrmandseksamen, første og anden del.

Jeg husker, at far, Ajes og en yngre broder lå i Ålborg havn i de dage, hvor jeg skulle op til eksamen. De var lidt beklemte eller angste for, hvordan det ville gå mig, men jeg selv følte mig sikker nok. Da det hele var overstået, gik jeg flere dage i spænding, før jeg fik min dom. Den lød på bestået første afdeling med fine karakterer. Det var den egentlige styrmandseksamen, der gav ret til at sejle som

første eller eneste styrmand i alle slags skibe. Til den udvidede eksamen eller anden del, der svarede til den eksamen, der nu betegnes som skibsførereksamen, var mine karakterer også meget gode.

Nu havde jeg mine papirer i orden med navigationsdirektørens underskrift og det andet med meget fine karakterer. Stolt vandrede jeg om bord i »De tvende Brødres Lykke« til far og brødrene svingende med mine papirer. Far var henne og få sig en middagslur, men det kan nok være, han hurtigt kom på benene, og der var glæde over det hele. Ajes betroede mig, at far havde været meget mismodig og havde sagt: »Ja, han står nu aldrig dette igennem. Vi må være fortrolige med, at han dumper«.

Læreren foreslog far, at jeg skulle gå endnu tre eller fire måneder på skole for at tage eksamen i maskinlære og flere andre fag. Det var ganske vist ikke lovbeftet, men det ville sikkert blive det for dem, der ville sejle i dampere. Det ville jo være kedeligt siden hen at skulle afbryde sin sejlads for at læse maskinlære. Meget fornuftigt, men jeg mente, at jeg havde siddet længe nok på skolebænken og havde nu mest lyst til at komme ud og sejle og tjene penge.

Men så sagde læreren omtrent således: »Nej, lille Pedersen, De har ikke siddet længe nok på skolebænken, Deres eksaminer har kun taget Dem et minimum af tid. De ved jo meget godt, at vi har elever, der har været 2-3 år her på skolebænken, og de dumpede også denne gang, så De må ikke sige længe nok på skolebænken. De vil kunne tage den maskinlære og de andre fag på 3 måneder, altså i november måned vil De kunne være færdig med det hele. De er jo desuden for ung til at blive styrmand. Deres papirer kan De jo ikke få i orden, før De er 22-23 år. Den smule hyre, De vil miste i de 3 måneder, er jo ikke en styrmandshyre, men kun en letmatros- eller matros-hyre. Tag mit råd og gør Dem skikket til at kunne blive styrmand og eventuelt fører i dampskibe«.

»Ja, men jeg vil jo ikke sejle med dampere, man regner jo ikke en dampskibsmand for sømand«. »De er ung lille Pedersen, men vent om nogle få år, så har vi kun dampere at sejle med, sejlskibene vil da kun være en saga«.

Far holdt naturligvis med læreren, og enden på visen blev, at jeg måtte give efter og fortsætte på skolebænken. I september 1875 fyldte jeg 19 år, og i november samme år havde jeg også taget min eksamen i maskinlære og et par andre nødvendige fag, som dog ikke var lovbestemte, men alligevel var gode at have med på rejserne.

Jeg var nu blevet tynd og mager, at tænke sig 13-14 måneder på skolebænken, mærkeligt at jeg holdt det ud. Men nu skulle jeg rigtig nok også hjem til min mor for at blive fodret lidt godt, så jeg kunne få noget kød på kroppen, inden jeg skulle ud på langfart. Far, Ajes og de to yngre brødre Henrik og Chresten fiskede jo, efter at skuden var oplagt, men jeg havde ikke rigtig lyst til at være med. Navigationen stod også i hovedet på mig, og jeg glædede mig ved at læse i disse bøger. Maskinlæren derimod brød jeg mig ikke om, det var ikke noget for en sømand, mente jeg. Sådant en dampskibsmand kan jo ikke engang sejle en båd. Heldigvis blev jeg klogere siden hen i livet, for inden få år var gået, var sejlskibene taget betydelig af, og man begyndte nu kun at regne med dampskibe.

Læreren fik altså ret, og det var heldigt, at jeg trods al uvillighed dog lyttede til hans råd og tog min maskinlære. Det er godt og klogt af unge mænd at lytte til ældre og klogere folks råd, det har jeg ofte erfaret. Så fik vi da en ende på vinteren og vinterfiskeriet, og foråret 1876 var inde. »De tvende Brødres Lykke« skulle rigges til i en fart. Den skulle en tur til København efter stykgods. I København skulle jeg se at få mig en hyre på langfart, thi nu havde jeg sejlet længe nok i småfart.

Jeg skulle helst med en stor fuldrigger, ud på det store hav, til de store vidunderlige lande og de store byer, som jeg havde læst så meget om. Men først og fremmest for at lære at blive rigtig sømand. Søvant var jeg nok, thi jeg havde plasket på havet, fra jeg næsten kunne begynde at stå på mine ben, men der måtte dog noget mere til at blive storskibskaptajn.

I København lå netop fregatten »Havfruen« (en gammel orlogsfregat) tilhørende Puggaard rederiet. Far havde i sin tid gjort tjeneste om bord på den, da han var til orlogs. Den måtte jeg da endelig

se at komme med. Den skulle til Cardiff i Wales for at laste til Ostindien. Nej sikken en tur og rejsen ville tage det meste at 1½ år. Vi måtte se at træffe kaptajnen, for at gå til hyrebassen kunne nok ikke nytte. Der var alt for mange ledige søfolk, og det ville være vanskeligt at få hyre ad den vej. Der var megen løben om kap efter at komme med de store skibe.

Madam Winter i Nyhavn, som vi kendte så godt, var næsten som en moder for de små sømænd, de gamle knarke, skippere og håndværkere, som hun kunne more med sin passiar og grin, derfor havde hun også søgning af gamle og unge.

Kaptajnen på »Havfruen« hed Trolle, og vor veninde madam Winter hjalp os til at træffe ham. Far og jeg præsenterede os for ham hjemme i hans lejlighed. Kaptajnen var en stout, ældre sømandstype med et rødt, vejrbitd ansigt. Han var nok godt de 60. Han mente åbenbart, at det var far, der søgte hyre, for han sagde straks: »Ja, du kan udmærket godt få en hyre, du er netop sådan en kraftig mand, jeg helst vil have, og nu skal jeg give dig en seddel med til Grell, hyrebassen, så er den i orden«. »Ja tak«, sagde far, »men kaptajnen har vist misforstået mig. Det var nu ikke mig, der søgte hyre. Jeg har min egen skude at sejle med, og selvom jeg godt kunne lide at gøre en rejse, så kan jeg alligevel ikke«. »Men hvad i himlens navn vil du da?« »Jo, det var min søn Pier, jeg ville have ud at sejle med kaptajnen på den nydelige fregat. Jeg har forresten selv gjort tjeneste på fregatten, da jeg var til orlogs«, oplyste far.

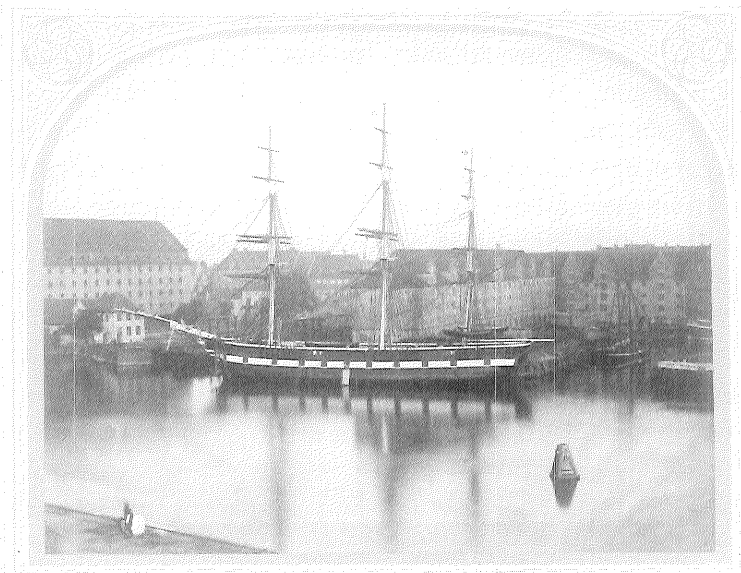
»Ja, en dejlig skude, og sikken en rejsning«, svarede kaptajnen stolt, »den rigger smukt ikke«. »Ja ualmindeligt«, svarede far. »Ja, drengen der«. Halløj, tænkte jeg. Kaptajnen siger du til far og drengen om mig, men han er måske dus med alle mennesker, og alle unge mænd er måske drenge i hr.kaptajnens øjne. Folk kan jo have forskelligt øjesyn, det har nu også mindre at sige, bare jeg kan komme med ham ud at sejle.

Hjemme i Skagen gik vi jo også for at være drenge, til vi var gamle. »Ja, drengen der, ham har jeg ingen plads til. Jeg skal have en del betalingsdrenge med, man betaler 40 til 50 kr. om måneden for at

tage drenge om bord, der har fået lyst til søen. Så du ser, at jeg har drenge nok, det er mænd, jeg skal have«. »Ja«, svarede far, »men Pier kan godt mønstre ud som letmatros«. »Ja, men dem har jeg også nok af, men hvis han vil mønstre ud som ungmand, så vil jeg antage ham, for de betalingsdrenge, jeg skal have med, er der ikke meget ved, derfor kan jeg godt bruge et par ungmænd«. »Men Pier er jo 19 år og har pjasket på havet siden sin konfirmation«. »Ja han ser ud til at være flink, og jeg tror godt, at han ikke er bange for en våd trøje. Men når han vil sejle i min fregat, må han begynde fra grunden, og jeg kan kun bruge ham som ungmand, og så må du endda betragte dette tilbud som en velvillighed af mig, jeg kan jo få drenge nok. Hvis du vil have hyren, skal du gå ned til hyrebassen med denne seddel fra mig, og så er den i orden«. Hyren var vel en 20 kr. om måneden, så det var jo ikke meget for en eksamineret styrmand og så at skulle sejle som ungmand, men der var nok ikke andet for end at tage imod tilbudet. Det værste var, at rejsen ville tage 1 1/2 år, og det var en alt for lille løn for en så lang tid, lønnen kunne jo ikke stige under rejsen. Men jeg ville nu med »Havfruen« trods alt, og jeg tog hyren. I 3 år sejlede jeg med »Havfruen« og kaptajn Trolle og steg selvfølgelig i graderne til matros.

Da jeg kom om bord, så jeg straks, at her var meget at lære, før jeg kunne tænke på at blive dygtiggjort til styrmand. Vi var 25 mand i alt, det var et stort mandskab til en skude, der kun lastede 1100 tons. Men betalingsdrene kunne der jo ikke regnes med, og da »Havfruen« ikke just var handy rigget og svær at manøvrere, var der ikke en mand for mange. Jeg blev godt lidt af kaptajnen og styrmanden. Således fik jeg, trods der var betalingsdrenge nok, min yngre bror med som dæksdreng på en af rejserne.

Målet for rejserne var Java, og lasten lossedes i Batavia eller Surabaja eller andre pladser på kysten af Java. Efter endt losning lastede vi sukker, to gange lossede vi sukkeret i Landskrone til sukker raffineriet dér. Rejserne over søen tog 4 à 5 måneder og hele rundturen 1 1/2 år. På den sidste rejse, Chresten og jeg gjorde med kaptajn Trolles stolte »Havfruen«, kom vi på hjemrejsen i Sydatlantien ud i



Fregatten »Havfruen« ved bolværket på Christianshavn. Per Møller Pedersen var på mønstret i 3 år, medens skibet gjorde 2 rejser til Java. »Havfruen« blev bygget som orlogsfregat i 1825, og i 1866 solgtes fartøjet til H. Puggaard og Co. Handels- og Søfartsmuseet. *The frigate »Havfruen« at the quayside in Christianshavn. Per Møller Pedersen was engaged on »Havfruen« for 3 years while it made two trips to Java. »Havfruen«, originally a naval frigate built in 1825, was sold in 1866 to H. Puggaard and Co.. Danish Maritime Museum.*

et vindstille bælte. Under en brændende sol lå vi og rullede i dønningerne uden at komme ud af stedet. Ikke et skib, fugl eller en fisk at se, hundrede miles fra land. Provianten, som det efterhånden blev knebent med, begyndte også at blive dårlig.

Der var mider i grynene og ærterne, og orme i brødet. Til sidst kom vi på halv kost, hvilket jo var fornuftigt nok af den gamle. Han smed adskillige hatte ned i dækket, trampede på dem, spyttede langt som offer til Neptun. Han så på hver lille sky, der opstod, fløjtede af dem og vinkede og gjorde andre umulige fakter, men ligeme-

get hjalp det, det var og blev stille. Jeg kom i tanke om, hvad læreren havde sagt på navigationsskolen om fremtidens skibe, og jeg måtte sande, at en damper under disse forhold var ikke at kaste vrage på. Endelig havde den gamle fløjtet en byge til sig. Det blev styrtreg, sådan en rigtig tropisk byge. Vinden kom susende, og vi fik travlt med at bjerge sejl, hvis da ikke det hele skulle ryge i stumper og stykker. Da bygen var overstået, blev det pæn let luft, og »Havfruen« sneglede sig nu frem med en 4-5 miles fart. Kursen blev så sat efter den lille ø, St. Helena, hvor det var temmelig nødvendigt at anløbe for at få noget frisk proviant, som vi hårdt trængte til. Endelig nåede vi øen, hvor vi ankrede op på forfærdelig dybt vand, og den gamle fik rekvireret nogle høns og grøntsager, så vi kunne få et ordentligt måltid. Hønsene var der nu ikke meget ved, de var magre, men vi var jo ikke forvante. Vi fik også nogle tønder salt kød og flæsk, naturligvis varer, der var indført fra USA. Det var noget skrækkeligt sul, ikke lig vore gode danske varer, som vi havde været udprovianteret med. Og så fik vi nogle fade engelske kiks, de var så hårde som sten, men trods hårdheden havde maddikerne gnavet sig ind i dem, de var endnu mere uappetitlige end vore egne søkager.

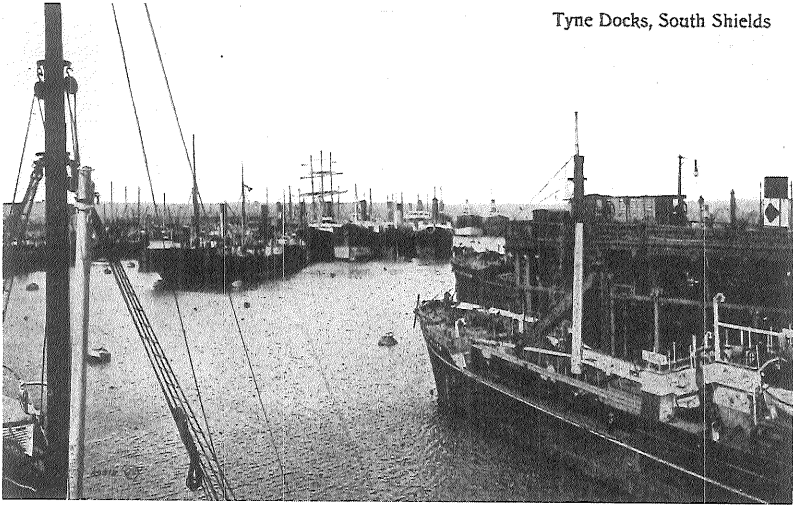
Grøntsagerne og hønsene slap jo snart op, så der var intet andet for end at tære på det gammelsaltede kød og det fede amerikanske flæsk. Det var næppe den rigtige kost i troperne. Mandskabet blev da også efterhånden syge af skørbug, og da vi ankom til Falmouth for ordre, var vi alle mere eller mindre medtaget af denne væmmelige sygdom. To, sejlmageren og en matros, var så slemt medtagne, at doktoren erklærede, at de skulle i land på et hospital. Jeg var også slemt medtaget af skørbug, men fik da lov til at blive om bord. Chresten derimod fejlede ikke stort.

I Falmouth fik vi da noget godt om bord til at leve af, fersk kød og friske grøntsager og medicin. Da folkene var nogenlunde kommet til kræfter igen, fik vi lov til at fortsætte rejsen til vort bestemmelsessted Landskrona. Men de to mand måtte vi lade blive tilbage på hospitalet. De var alt for svage til at gå til søs. Jeg var også svag og måtte holde køjen i 2-3 dage, men var da nogenlunde kommet til kræfter,

da vi kom til Landskrona. Så blev vi afmønstret og rejste hjem til vor mor for yderligere at blive fodret op og komme til kræfter, og da det var dejlige forårsdage med sol og varme, varede det ikke længe, inden vi var raske ungersvende igen.

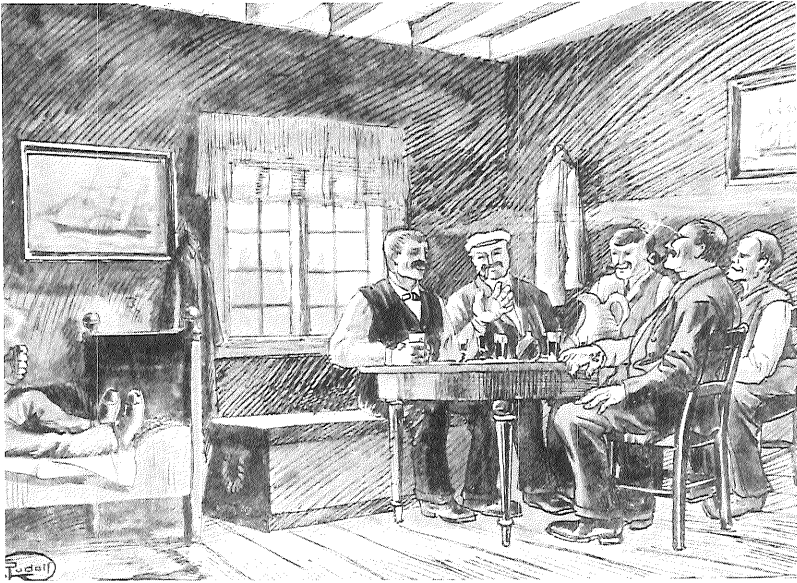
Hjemme gik livet som sædvanligt. Far og Ajes sejlede med »De tvende Brødres Lykke« om sommeren og fiskede om vinteren. Chresten og jeg skulle nu ikke med »Havfruen« igen. Tre år med den kunne være nok, vi glemte heller ikke smalkosten på den sidste rejse. Chresten kom med en skonnert fra Horsens, »Bolette Levy«, og jeg tog med damperen »Union« af Ålborg som passager til Newcastle. Jeg ville have hyre med et engelsk skib for at lære sproget noget bedre, og så var lønnen dobbelt så stor som i vore skibe. De penge, jeg havde lånt til at læse til eksamen for, skulle jo helst tjenes ind, det var jo ikke ret meget, jeg havde tjent ind på turen med »Havfruen«. Fra Newcastle tog jeg straks til South Shields, hvor forhiringen sædvanligvis foregik. Jeg logerede mig ind hos en boardingmaster, Charles Smith. Det var knapt med hyrer, og der var fyldt op i logihusene, men endelig lykkedes det at blive forhyret som matros med en engelsk bark »Scotia«, der skulle til Middelhavet, kaptajnen hed Barber. Hyren var 4 pund og 10 shilling, altså ca. 82 kr. pr. måned. Det var efter danske forhold fint. Kosten var jo nok noget engelsk, men alligevel efter »Havfruen«s skala meget sund og god, der var ikke noget at klage over. Vi var jo ikke ude for at blive kræset for. Rejsen gik fint både ud og tilbage til Tay Port, hvor vor medbragte ladning skulle losses, og efter at skibet var fortøjet, blev efter engelsk skik og brug hele mandskabet afmønstret.

Jeg gik straks på posthuset, naturligtvis i al hemmelighed, med så stort et beløb af min afregning fra »Scotia«, som jeg mente, jeg kunne undvære og sendte pengene hjem, det var betalingen på min gæld. Så tog jeg straks med toget til South Shields for at søge hyre igen. Nogle dage derefter kom også resten af besætningen til Shields, men da var de blanket af for hver en penny. Afregningen havde de brugt i Dundee, sammen med hajerne, disse der altid holder til, hvor søfolk bliver afmønstret. De er altid fine venner med sø-



I 1878 kom den 22-årige Per Møller Pedersen til South Shields for at søge hyre, og de følgende 3 år sejlede han i engelske og tyske sejl- og dampskibe på Middelhavet, Afrika og Australien. Postkortfotografi fra omkr. 1920. *In 1878 the 22-year-old Per Møller Pedersen came to South Shields to look for a berth, and for the next 3 years he shipped on English and German sailing ships and steamers to the Mediterranean, Africa and Australia. Post-card photograph from about 1920.*

folkene, så længe disse har penge, men kender ikke en sømand længere, når lommen er tom. Jeg var ikke helt blank for shillings i Shields, trods det at jeg havde sendt hovedparten af min afregning hjem, men jeg vogtede mig vel for at vise, at jeg havde noget, for så vidste jeg, at jeg ikke ville få ro, før lommen var tom. Og forresten tog boardingmasteren sig ikke af at skaffe hyre til søfolkene, så længe de havde penge, men først når de var blanket af. Ved påmønstring fik man altid 1 eller 2 måneders forskud, det vil sige en anvisning på forskud, som dog først kunne blive betalt 3 dage efter skibets afgang. Denne fik boardingmasteren, hvormed han dækkede sig. Det gjaldt om at få så meget ud af dette forskud som muligt, men som regel kunne der kun blive til en skråmadras og et simpelt køjetæppe. Boardingmasteren gjorde sig så tilgode med det tiloversblevne og



Et boarding-house, tegnet af Rud. Krog. Her fik søfolkene husly og mad, mødte kammerater, og ofte skaffede boarding-masteren også en ny hyre. Som det ses af fortællere-ns fremstilling, kunne opholdet blive dyrt. Handels- og Søfartsmuseet. *A boarding-house drawn by Rud. Krog. Seamen could get food and shelter and meet their comrades here, and quite often the boarding-master could even find them a new berth. According to Captain Pedersen a stay here could be expensive. Danish Maritime Museum.*

det, hvadenten man skyldte ham penge eller ej. Man så aldrig en penny af sit hyreforskud. Hvis man ville omgås disse mennesker, og det var man jo nødt til, så måtte man endelig sørge for ingen penge at have på lommen. En klog ung mand skulle straks efter afmønstringen, i al hemmelighed, medens de andre søgte værtshuset, for at få deres tørst slukket, gå hen i en bank eller på et posthus, købe sig en anvisning på London for så mange pund, som han ikke havde brug for i øjeblikket og sende anvisning hjem, så han havde pengene i behold. Gik han derimod sammen med kammeraterne og hele dette slæng af hajer, som altid følger i hjemkomne søfolks kølvand, så ville hans surt fortjente hyre snart være borte. Dette system med at

sende hyren hjem brugte jeg. Derfor varede det heller ikke så længe, inden jeg havde betalt mit lån til eksamen. Jeg gik ledig nogle dage i Shields, der var ingen sejskibshyre at opdrive, kun nogle små kystfartøjer var der af og til en hyre i. Lærerens spådom var gradvis ved at gå i opfyldelse. Dampene var allerede begyndt at tage magten, og med sejskibene gik det gradvis tilbage, ja, så var der ikke andet for end at tage en dampskibshyre.

Boardingmasteren mente åbenbart, at jeg ikke var helt blanket af for mønt, så mig hastede det ikke med. Men så fandt jeg på at gå om bord i skibene for at tale med Chief Officer, og således skaffede jeg mig selv en hyre i en damper, en nybygning fra London. Det var en meget fin stor båd efter disse tiders forhold. Styrmanden hed mr. Aschewood, en ældre gråhåret herre med gråt skæg vel på ca. 50 år. »Ja, min dreng«, sagde han, »jeg skal mønstre folk i morgen kl. 10, og så kan du holde dig til ved Board of Trade Office, så skal jeg se at få øje på dig. Du er vel A.B. (matros)?«, jo det var jeg da, »og hvor er du fra?«. Jo jeg var da dansker. »Nu vel, så hold dig til«. Kl. 10 næste formiddag mønstrede jeg om bord på londoneren »Harelda«, hvis kaptajn hed Bland. Hyren var 5 pund om måneden, det var jo fint. »Harelda« lastede til Middelhavet, Marseilles tror jeg, det var, og hyren drejede, fra skibet var lastet og hele mandskabet var om bord.

Jeg gik hen i en sømandsudstysforretning og fik min forskudsnote på de 5 pund gjort i penge, imod at betale 5 shilling for risikoen og imod at købe mit udstyr hos dem. For et par pund købte jeg noget ordentligt undertøj m.m. Resten af forskudsnoten var nok til at betale skylden til boardingmasteren for logi. Således blev der ikke 5 pund til boardingmasteren at forvalte denne gang. Herren så jo nok lidt ondt på mig, men hvad det gik jo nok over. Jeg gjorde flere rejser med »Harelda« og stadigvæk på Middelhavet. Folk havde det godt om bord. 1. styrmand var en dygtig gammel mand, altid hed det sig my boy, når han tiltalte folkene, derimod var kaptajn Bland et værre gammelt vrøvlhoved, som det var umuligt at gøre tilpas, når man havde rortørn. Han drak vist meget whisky, for det var, ligesom han

gik og trak med en vældig bjørn. Vi blev da også så kloge, at vi ikke skulle tage ham alvorlig, når han vrøvlede, og ikke svare ham eller modsige ham, men bare lade ham vrøvle og sige yes sir, you are right sir, eller noget lignende og lade som om, vi indrømmede, at kaptajn Bland var en klog skipper. Men når han skulle i land, var han klædt tip top og med den traditionelle høje silkehat. Når vi lå til ankers på kysterne og samlede frugtlaster sammen på de forskellige småpladser, så skulle der 4 mand i giggen, klædt i hvidt for at ro the captain i land. Giggen skulle være hvidmalet, og årerne skulle være skuret rene i sand. Åregafferne, der var af messing, skulle være pudsede, ligesom rorjokket og linerne til jokket være rene, så kaptajn Bland ikke fik tilsmudset sine handsker. Jo, han var tip top den gamle kaptajn, men han havde et slemt rødt ansigt og en lovlig stor rød næse.

Kosten til mandskabet var god, ja usædvanlig god, for engelske skibe havde jo ikke det bedste lov på sig, men vi levede godt, og vor styrmand, mr. Aschewood, forstod at omgås den gamle, og skibets førelse var i gode hænder hos Aschewood, og hvad kom så alt andet os ved?

Men jeg ville dog hellere se mig om efter en sejskibshyre, derfor sagde jeg min måned op og afmønstrede i Cardiff. En mand fra Sailors Home, der kom om bord, fortalte, at der var sejskibshyrer nok at få, og jeg indlogerede mig så på hjemmet. Det viste sig, at det ikke var så flot med sejskibshyrer, som berettet, der var kun en lille bark, der skulle til Canada, som skulle have folk. Men hverken rejsen over Atlantens nordlige del til Canada eller skibet tiltalte mig, og jeg ville vente og se, om der ikke skulle byde sig noget bedre.

Imidlertid viste det sig, at der ikke kom sejskibe, og det blev også vanskeligt at få en dampskibshyre. Der var folk nok, men meget få skibe. Det var en sløj tid i Cardiff. Endelig opnåede jeg at få hyre, men det var igen med en damper, som så ud til at være en rigtig smadderkasse. Havde jeg set båden før jeg udmønstrede, havde jeg aldrig ladet mig forhyre med den, men det var som sagt sløjt med hyrer, og da denne skulle have folk, var jeg tilstede på Board of Tra-

des Shipping Office, og da hyren tilbød sig, tog jeg den på lykke og fromme. Jeg fik min forskudsnote og mødte om bord kl. 6 næste morgen. Damperen hed »Lemmerik« og var hjemmehørende i Cardiff. Kaptajnen hed Prugen og styrmanden Reese. Jeg mødte præcis kl. 6 med mit tøj, og der var endnu ikke en mand om bord. Skibet så ud til at være lastet, og dækket lå fuldt af kul. Ingen luger var skallede, trosser lå og flød mellem presseninger og lugebommen. For at gøre det hele så uhyggeligt som muligt, så regnede det. Ja, der vil blive noget at rive i, tænkte jeg. Folkelukafet var ubeskrivelig snavset, der var ikke et rent sted at kunne lægge sit tøj. Nå, der var ikke andet for end at hive det hele op i en af de snavsede køjer, jo det var hyggeligt. Jeg fik mit arbejdstøj på, det var alt for godt i dette griseri, men der var jo intet andet for.

Efter at jeg var tilrigget, gik jeg op på dækket, hvor 1. styrmand gik og slæbte i nogle forhalingstrosser. En maskinmester var i maskinen, han havde selv fyret, og dampen var oppe. Om en time var det doktid, og skibet skulle ud af dokken og til søs, så det var jo på høje tid, om disse herrer dæksfolk og fyrbødere ville indfinde sig. Der var allerede gået 1½ time efter den tid, der var fastsat som mødetid. Efterhånden kom de så drattende, men styrmanden vovede ikke at sige noget eller gøre vrøvl, for så var de måske løbet i land igen. Sådan var dampskibsmatrosers dengang.

Nå, kaptajn Prugen var allerede på broen, 1. og 2. styrmand på deres pladser, der blev kastet los, fortøjningerne halet ind og ud til søs gik det, lige på klokkeslettet, da dokporten åbnedes, men sikke en uorden. Kullene var ikke engang lempet ordentligt ud, men stod helt op af lugerne. Dækket flød med kul, luger og preseninger og forhalingstrosser i det vildeste roderi. For at gøre det hele rigtig hyggeligt lod Vorherre det pjaskregne, tilligemed en frisk kuling og ikke så lidt søgang. Nå dæksfolkene, der var kommet, viste sig alle at være flinke unge mennesker. Heldigvis, der var kun en gammel stivbenet stabejs imellem os, der ikke var meget ved, men han blev sendt til rortørn. Vi andre blev enige om at tage fat og se at blive færdige med roderiet.

Det var jo i grunden også farligt at gå til søs med uskalkede luger, og det så ud til storm. Det er forbavsende, som flinke unge mænd kan sætte fart på og få arbejdet fra hånden. Her var et eksempel derpå, for her var der noget at rive i. Men trods dette, at vi var ganske fremmede for hinanden, opdagede vi straks, at hver især satte en ære i at vende sig hurtigt og i at tage fat. I løbet af ganske kort tid havde vi lugerne skalkede og dækket klaret op, bevar os vel hvor alting var sort og snavset, men til at spule dæk blev vi ikke opfordret. Det så også ud til, at Rasmus ville gøre dette arbejde for os, for det blæste op, og søen slog nu og da over.

Kaptajn Prugen var gået ned for at dække sig for kulnavset og regnen. 2. styrmand arbejdede med folkene ved opklaringen af dækket. Han var en flink ung mand og en god leder, og det var kun ham, der vidste, hvor tingene fandtes. 1. styrmand navigerede, og gamle Jerry var til rors.

Så var der ordre fra broen, at nu kunne vi gå ned og få noget tørt tøj på, og vagten blev så sat. Nu forestod der et værre arbejde med at få det værste snavs rensat ud af lukafet og få køjerne fejlet lidt af, at vaske rent kunne der ikke være tale om foreløbig. Vi blev alle enige om, at det var en værre møgkasse, vi var havnet i. Vi havde alle værret bedre vant.

Efterhånden fik vi da lavet tilværelsen tålelig også i lukafet. Vi skulle til Marseilles, og snart fik vi bedre og mildere vejr, så vi kunne vaske og få gjort rent. Skibet var fragtet af et fransk firma til, for en længere periode at sejle på Middelhavet og øst- og vestkysten af Afrika, og vi havde jo vore 5 pund og 10 shilling om måneden, så vi kunne samle os en hel formue, hvis vi ville være sparsommelige. Det er som regel ikke søfolks sag. Jeg sendte dog som sædvanlig mine penge, dem jeg kunne undvære, hjem, og min gæld var allerede afbetalt.

Far og Ajes sled i det med »De tvende Brødres Lykke«, og fiskede om vinteren. Da Ajes nu så, at jeg tjente ordentligt med penge, trods det at jeg kun kunne sejle som matros, med fremmed eksamen kan man nemlig ikke blive officer i engelske skibe, ville han også gerne

ud i storskibsfart. Det kunne alligevel ikke blive til stort derhjemme, og nu var de andre søskende gamle nok til at hjælpe far. En dag, de var ude på fiskeri, prajede de en svensk damper, der var opankret på reden for vestenstorm, den skulle til London. Ajes mente, at her var en lejlighed til at komme til England på, og han bad kaptajnen om at få lov til at sejle med. Han ville gerne arbejde for kosten og fri rejse. Jo kaptajnen ville da gerne give ham fri rejse til London, men nu var vejret godt, og han ville sejle om en time, når dampen var oppe.

Ajes bad om kaptajnen dog ikke ville vente 1½ time på ham, imedens de roede i land efter hans tøj. Dette lovede kaptajnen, men heller ikke et minut længere. Hvis de ikke var tilbage inden for en 1½ time, sejlede han. Så blev der fart på, og snart var de i land. Mor blev naturligvis fortvivlet, thi hun havde jo ikke sådan på stående fod tøjet i orden, men Ajes fik snart disse genvordigheder til at forsvinde. Han fik fat i en sæk og sit kluns, fik alt hvad han havde af tøj, som mor havde i orden, stoppet i sækken og så farvel til mor og søskende. Far roede ham ud til den svenske damper, der allerede var i gang med at lette anker for at afgang. Kaptajnen, der var en elskværdig mand, som alle svenskere i reglen er, tog vel imod ham. Ajes kom så til London, han havde hverken pas eller andre af den slags papirer, det var ikke nødvendigt i disse dage. Sprog kunne han ikke noget af, kun skagbomålet var ham mægtig, og dermed kunne han jo ikke komme langt, men det er forbavsende, så hurtigt opvakte unge mennesker kan lære at klare sig i sproglig henseende, således også Ajes. I løbet af nogle dage talte han meget godt engelsk, så meget at han kunne klare sig. Han tog hyre med en stor fuldrigger »Border Chief«, men det viste sig, at skibet var tysk »Elsfleter«. Det havde jo været nok så godt, om skibet havde været engelsk, for tyskerne fra 64 havde Ajes endnu ikke glemt. Nå der var ikke noget at tale om, det gjaldt blot om at se at komme ud og tjene penge, for lommen var nemlig tom. Logi og udstyr skulle betales af forskuddet. »Border Chief« lastede stykgods og skulle til Australien, der skulle den lastes med korn og uld og derefter tilbage til London. Det kunne jo blive en fin tur.

Jeg sejlede stadig med damperen »Lemmerik« på øst- og vestkysten af Afrika og Frankrig. En dag fik jeg brev fra far om, at Ajes var kommet på den fine rejse med dette flotte skib, og jeg glædede mig, men ønskede rigtignok at jeg også var med på Australienrejsen.

»Lemmerik« kom da omsider til England, og jeg afmønstrede i Shields. Jeg søgte straks listen over skibene, som for tiden lastede i London, og fandt virkelig »Border Chief«, som Ajes var med, eller havde været med. Den havde nu gjort en Australienrejse og havde losset sin ladning af hvede og lå nu atter og lastede til Australien. Jeg var derfor ikke længe om at betænke mig, men tog straks med passagerbåden fra Newcastle til London. Ankommen dér opsøgte jeg »Border Chief«, der lå i Millwall dok. Resultatet blev, at Ajes og jeg traf sammen i London, og Ajes var allerede forhyret for den næste rejse med »Border Chief« til Australien. Vi blev så enige om, at jeg skulle søge hyre med samme skib, hvilket lykkedes, og således kunne vi nu gøre en rejse sammen til Australien, og jeg kunne igen komme om bord i et sejskib.

Snart var skibet lastet, det sidste parti, der bestod af krudt i små tønder, blev indtaget på redan i Gravesend. Lodsens og en slæbebåd kom til borde, og vi blev bugseret ud forbi Dover, imedens alle sejl blev sat og strukket for, og lodsens blev kvitteret. Det begyndte at blæse op, og det blev til sidst et ret uhyggeligt vejr med regn og storm. Alle kludene måtte efterhånden pilles ned og gøres fast, hvilket ikke var noget let arbejde i mørke for et uøvet mandskab, der langtfra alle var sømænd. Der blev altså piller ned af sejlene lige til undermærsejlene, en rebet fok og et par stagejyl, men det tog os også hele natten. Vinden var tværs om styrbord, en rigtig NV orkanagtig storm, og søen rullede over skibet, så det hele tiden lå med bordfyldt dæk. Det var næsten ikke muligt at færdes fra for til agter på dækket. Kl. 6.00 om morgenen var vi endelig klar og færdige med arbejdet til vejrs, kaptajnen stod på dækshuset med en romflaske, og efterhånden som vi kom ned, fik vi os en hjertestyrkning, som vi trængte til. Mit tøj var ligefrem revet i stumper og stykker, ja slidt af kroppen af al det slid til vejrs.

Skibet var alt for dybt lastet, derfor alt dette vandsøleri på dækket. Søen rullede ligefrem over lønningen, så vi næsten hele tiden var bordfyldt. Nå, vi fik da endelig godt vejr og fik så alle kludene sat. Nu var mændene efterhånden også blevet mere øvede til sejlmanøvrer. De lærte i hvert fald, hvor givtove og gordinger havde deres bestemte plads efter den almindelige sømandsmæssige regel. Vi fik også snart pasatvindene og det fine tropiske vejr.

Ajes var på 1. styrmands- og jeg på 2. styrmands- eller kaptajnens vagt, men vi havde alligevel rig lejlighed til at få en lille diskret snak sammen og gøre os lystige over de af mandskabet, som ikke just var fødte sømænd. De var alle små eventyrere, der blot tænkte på at løbe deres vej ved den første landing i Melbourne. Der var penge at tjene derovre, mente de. Ækvator og Sydostpassaten var snart passeret, og de stakler, der skulle døbes, idet vi passerede Linien, havde fået deres dåb og certifikat. Neptun var gået fra borde og ned i sit element »Dybet«, efter at have konfereret med kaptajnen og efter at have fået sin tribut. Så styredes der efter de brølende 40° (the roaring fourties), der hvor der altid blæser storm af vest, og der hvor man ser de højeste bølger, som findes på noget hav. På denne rejse havde vi det særligt hårdt. Skibet var jo for hårdt og dybt lastet, og det kunne slet ikke begå sig i dette hav. Bølgerne rullede over, og dækket var bordfyldt fra for til agter.

Kaptajnen blev nu ængstelig og kommanderede folkene til braserne, han ville dreje af, det var nu noget af det værste, han kunne gøre og lidet sømandsmæssig. Den rebede fok og overmærsejl blev gjort fast, undermærsejlene blev skærpet til bidevind og roret lagt bagbord. Da skibet drejede op mod bølgerne, fik vi en bølge over boven, der ødelagde forgrejet, rev kranbjælken af, slog en vældig bule i boven, knækkede dæksplankerne i bakken og lavede flere andre skader, - det var et under, at skibet ikke gik ned. Da kaptajnen holdt skibsråd, sagde vi alle som med een mund: »Hold af for vejret, kaptajn«. Det var nu ikke så let, for skibene er sjældent så villige til denne manøvre. Vi fik dog noget forsejl på, og det lykkedes os at få skibet drejet plat for igen. Det var også som om vejret bedagede sig no-

get, og søen brød ikke over så vredt som før. Den næste dag var vejret moderat, men nu ville kaptajnen kaste last, og han holdt atter skibsråd. »Men det kan vi jo ikke, vi kan ikke have lugerne åbne«. »Jo, fra agterkappen ved kahytten kan vi godt manøvrere noget tung last op«. Vi blev så sat i gang med at smide last, det blev krudttønderne, der var stuvet på mellemdækket. De kunne langes op af kappen tæt ved kahytten. De gik altså over bord, men det var nu et farligt eksperiment. Da vi lastede dem i Gravesend, blev de behandlet meget forsigtigt, de kunne eksplodere, hvis vi tabte dem på dækket. Men her kunne vi ikke under denne søgang være forsigtige, og tønderne fik mange hårde stød, men heldigvis gik det godt. Disse var nu ikke særlig tunge, så det lettede ikke meget. Fra lugen under bakken var der tungere varer, såsom slibestene, fustager med jernfabrikater, men det var jo ikke til at få meget op af disse tunge ting under så vanskelige forhold. Hvordan kaptajnen klarede den sag, ved jeg ikke, men jeg synes, det var så usigeligt dumt. Thi den smule, vi kunne losse under disse forhold, lettede jo ikke synderligt, og skibe må jo ikke være for hårdt lastede. Denne tyske kaptajn var bestemt ikke mit ideal af en sømand. Nej, da var gamle kaptajn Trolle på »Havfruen«, med hvem jeg jo sejlede også i »the roaring forties«, en anderledes koldblodig sømand, ligeledes var kaptajn Barber på barken »Scotia« sømand til fingerspidserne. Det var mænd, der ikke kunne begå sådanne dumheder, som denne tysker, hans navn husker jeg ikke.

Efter alt dette kom vi så til Melbourne og ganske rigtigt, folkene løb deres vej på nær 3 danskere, Ajes, jeg selv og en der hed Niels Peter Hvidtfelt fra Vejle, han var snedker af profession, men sejlede som matros. Vi skulle ikke ud på eventyr og så løbe fra vort tilgodehavende. Nej det var vel nok dumt. Vi blev omsider lastet med en fuld ladning hvede i sække, fik nyt mandskab om bord, naturligvis eventyrere, der var rømmede fra deres skibe og havde fundet ud af, at i Australien fandt man heller ikke guld på gaderne.

Hverken arbejdet eller lønnen stod i forhold til deres luftige forhåbninger om lykke, de var snart kommet på det rene med, at det

var bedst at komme hjem til deres mors kødgryder. De var af forskellig nationalitet, der var vel 10 nationer repræsenteret. Egentlige søfolk var der ikke imellem dem, så det var et kønt mandskab at give sig på søen med. Sproget var brokker af engelsk, tysk og andre sprog. Når der blev givet en ordre, så stod de alle og måbede, som om de ikke forstod et muk, men vi, der var villige og altid var hurtige til at springe til vejs for at udføre ordren, blev snart klar over, at deres måben var lureri for at blive fri for at springe og lade os andre om det. Det var især tyskerne, der var de værste. Der blev da også snart små bataljer om bord, det var særlig en græker, som tyskerne havde til at skyde på med drillerier. Men efterhånden havde de fået grækeren, der var en lille kraftig karl, tilstrækkelig tirret, og han bød tyskerne op til en lille dans, en for en. Samtidig stak han den største af tyskerne en lussing, så blodet flød, og den lange tysker ville så rigtigt til at mule den lille græker, men han var tyskeren overlegen. Han mulede tyskeren sådan igennem, at han blev fuldstændig tam. Derpå bød han den næste tysker op til dans, men der var ingen ellers, der havde mod til at tage imod indbydelsen. Derefter kunne grækeren nok få lov til at være i fred, han havde indgydt respekt. Når jeg undtager Ajes, mig selv og et par svenskere, så var grækeren forresten den eneste af hele mandskabet, der var egentlig sømand. Han entrede som en kat i rigningen, når bare han fik at vide, hvad kommandoen gjaldt, men han forstod jo ikke altid ordren. Grækeren og jeg var på kaptajnens vagt. Når kaptajnen gav en ordre enten til at gøre bramsejl los eller noget andet, sprang jeg selvfølgelig og stod ikke og måbede for at se, om ikke anden ville springe først. Men grækeren var den, der sprang med, tog fat i ben eller arme på mig og råbte: »Du springer altid, lad mig, men hvad var det, han kommanderede«. »Det var los store bramsejl«. Han holdt mig tilbage, og op var han, og snart var ordren udført. Hurtigt lærte grækeren også at opfatte ordren, og vi satte en ære i at kappes om at komme først, men han var også min bedste ven. Vi satte en ære i at gøre vores pligt, og så lod vi bare de andre måbe. Grækeren og jeg fik også det bedste arbejde såsom sejlmagerarbejde m.m. Officererne havde lagt mærke

til os. De, der stod og måbede, når der blev givet ordrer, fik det ringere arbejde, såsom at skure og vaske.

Trods det, at det var vinter dernede ved Kap Horn, havde vi dog for en gang skyld ikke særlig slemt vejr, men det var koldt. Kaptajnen havde altid for skik, at han ville have os mønstret ved vagtskiftet kl. 12 om natten. Han var altid selv tilstede for at se, om vi var der.

Han havde opdaget, at der var dem, der blev liggende i køjen, efter der var purret ud eller også lurede den af et andet sted. Det var særlig Fritz, tyskeren, som grækeren havde ordnet, det var galt med, han kom luskende bagefter og lod frivagten vente, for der blev ikke kommanderet frivagt, før mønstringen var endt. En nat var Fritz ikke til at finde, og kaptajnen spurgte mig: »Hvor er Fritz?«. Ja, det vidste jeg da ikke, »så gå og find ham«. Jo, Fritz sad og sov i tømmerværkstedet, og jeg fik ham råbt op. Fritz ville så luske sig forbi og hen i geleddet, så det kunne se ud, som om han havde været der hele tiden, men kaptajnen opdagede ham, og han langede Fritz sådan en på go'da'en, at Fritz snurrede rundt som en top. Fritz ville slå igen, og da kaptajnen havde dårlige ben, så fik Fritz ham i dækket, men snart var Fritz også i dækket, og der lå de begge og rullede i vandet, for søen var tværs på, og skibet tog vand ind over, men Fritz fik klø. Grækeren og jeg måtte til sidst gribe ind og tale kaptajnen til rette. Endelig slap kamphanerne hinanden, den gamle rullede og hinkede agterud, hvor han hørte til, og Fritz måtte hen og bade sine skrammer. Vi undte den lange tysker sine klø, men det var dog alligevel ret uhyggeligt og ret ubetænksomt af kaptajnen at give sig til at slå med en af sine mænd, det kunne have udviklet sig til en katastrofe.

En tropisk byge

Det var i Sydostpassaten. 2. styrmand havde overtaget vagten kl. 4 morgen fra 1. styrmand, der så med sit vagthold havde taget frivagt. Niels, der var sammen med mig på 2. styrmands vagt, havde afløst Ajes ved udkikken. Vejret var skyet og mørkt, det tegnede til at blive uvejr, men kl. 6 blev der dog tørnet til arbejde. 2. styrmand lod som om udsigten til uvejr ikke kom ham ved.

Snart havde vi bygen over os, og den var kraftig. Vi havde alle kludene til, og hvis vi ikke tog hurtigt fat med at få pillet sejlene ned, ville det hele snart ryge ad Hekkenfeldt til. 2. styrmand gjorde ikke mine til at ville bjærge sejl. Jeg siger så til Niels, der lige var blevet afløst ved roret, »vi må nok se at få givet op røjlerne og bramsejlene«, hvilket hurtigt blev besørget, for hele vagten tog jo fat. 2. styrmand stod endnu på puppen og sagde stadig intet, men så røg berginnersejlet, og stumperne af dette sejl fløj hver sin vej. 1. styrmand stak ansigtet ud af køjet og grinede, men han og hans vagt kom skam ikke ud. Så kom kaptajnen på dækket halvt påklædt, men i stedet for at kommandere til givtove og gårdinger for at bjærge storsejl og fok, så langede han 2. styrmand en lussing. Imedens gik vagten i gang med storsejlet og fik dette hevet op under råen. Med et brag røg krydsovermærsejlsråen, og sejlet blev slået i stykker.

Vinden var tværs om styrbord, men i stedet for at holde lidt af for vejret, indtil vi fik bjærget sejlene, som en sømand ville have gjort, så blev der holdt kurs, derfor knækkede store overmærsejlskødet, og sejlet sloges i stumper og stykker. De lette sejl, røjler og bramsejlene var jo kun givet op, men naturligvis havde vi ikke kunnet nå at få dem gjort fast, så de hængte også og sjaskede og slog sig selv i flænger og rifter.

Endelig var bygen på sit højeste, og den tog nu hurtigt af, solen skinnede igen klart, og det blev næsten vindstille. Men nu blev vagten, der lå og snuede, medens alt dette skete, purret ud. Det var vel tysk sømandsskab, i alt fald var det sådan i »Border Chief«. Al den skade kunne have været undgået, hvis der var blevet sejlet sømandsmæssigt ved at holde af for vejret, til sejlene blev bjærget.

Nu var der arbejde for alle mand for resten af dagen. Der blev ingen frivagter før de beskadigede sejl var slået fra, pillet ned og andre sejl slået under. Den knækkede mesanrå blev taget til dæks, lasket og sat på plads igen. Nu var det om at rappe sig, for at vi igen kunne få vor frivagt. Men den stakkels 2. styrmand, på hvem hele skylden blev lagt, havde det ikke godt resten af rejsen. Kaptajnen og 1. styrmand kunne ikke rigtig sammen, derfor blev han nede under stor-

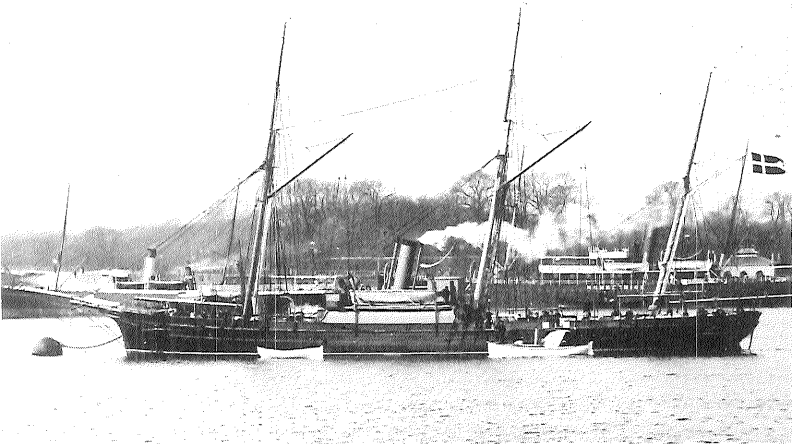
men, stak ansigtet ud af køjet og grinede af det hele. Nå, der blev forresten snart gjort i orden, så rejsen og sejladsen kunne gå sin gang. Men grækeren og jeg, der agerede sejlmagere, fordi sejlmageren løb sin vej i Australien, fik nok at gøre for resten af rejsen med at lappe på sejl.

Rejsen gik derefter fint. Passatvindene var fordelagtige, og vi gik den nordiske sommer i møde, maj og juni måned.

Der skete dog dette, at vi ud for Scillyøerne havde et sammenstød med et stort engelsk fuldskib, der rev et stort hul i agterskibet på »Border Chief«, næsten helt til vandlinien. Men heldigvis var der slet ingen søgang, og efter sammenstødet blev det næsten vindstille. Hen på morgenen fik vi let brise af SV, der gav god vind ind til Falmouth. Ved middagstid var vi opankret på denne red. Hvis der havde været nogen søgang, ville skibet være gået til bunds, men heldigvis slap vi og kom ind til land. »Border Chief« fik snart det store hul lappet sammen og erhvervet sødygtighedspas, imod at vi tog slæbedamper til bestemmelsesstedet Dunkirk. Vi slap så for at hale i braserne på det sidste stykke af vor lange rejse. I Dunkirk blev mandskabet afmønstret, og de sædvanlige hajer, som altid strømmer til, når en stor skibsbesætning kommer på fri fod efter lang rejse, kom også her.

Det var logiværter, skræddere, skomagere og mange andre. Disse folk er så venlige og velvillige, så længe søfolkene har penge, men denne stakkels afregning får hos de fleste letsindige snart ende, og så er interessen også forbi. Ajes og jeg holdt os nu uden for dette slæng, vores surt fortjente afregning fra den lange rejse skulle helst bringes med hjem.

Vi var nu 24-25 år, og da det var langt over vores tid for orlogstjenesten, bestemte vi os for at rejse hjem. Det skulle nu også helst være slut med sejladsen d.v.s. som underordnet sømand. Nu havde vi jo lært en del, og jeg, der havde min eksamen, kunne jo snart få mit borgerbrev som skipper, og Ajes skulle jo også se at få sin eksamen. Vi kom altså hjem og blev straks stoppet, d.v.s. at vi ikke kunne mønstre ud, før vi havde aftjent vores værnepligt.



I 1882 aftjente Per sin værnepligt sammen med sin bror om bord i skrueskonnerten »Diana« på togt til Island. Indtrykkene herfra gav dem mod på at prøve Islandsfiskeri i eget skib - et forsøg som kom til at koste dem flere tusinde kroner. Handels- og Søfartsmuseet. *In 1882 Per Møller Pedersen did his military service together with his brother on board the screw-propelled schooner the »Diana« on a voyage to Iceland. The impressions gained from this trip made them game to try Icelandic fishing on their own ship - a venture which ended up costing them several thousand crowns. Danish Marine Museum.*

Efter at Ajes og jeg var kommet hjem fra de lange oversøiske rejser i eftersommeren 1881, tog vi os en god ferie og havde det rart på de hjemlige strande deroppe i Skagen, og siden gik vinteren med et og andet. Vi havde jo vores månedspenge fra marinen, som alle stoppede søfolk dengang fik, 24 kr. om måneden, tror jeg det var, som vi kunne hæve hos politifuldmægtigen. Dengang var pengene mere værd end nu, og det var næsten nok til at leve af. I marts 1882 kom der ordre til os begge to om at møde på Holmen 18. marts. Så var det forbi med livet i vor fødeby for denne gang, men vi havde nu også haft en rar tid. Vi mødte selvfølgelig på Holmen til tiden, fik kongens klæder på og blev logeret om bord på »Dronning Marie«, den gamle orlogsfregat, for at gøre tjeneste på Holmen med udrustnin-

gen af flåden og de skibe, som skulle på togt. Der var vi kun nogle få dage, så blev vi frivillige udtaget til tjeneste på skrueskonnerten »Diana«, der skulle på Islandstogt. Vi mente, det var bedst for os at komme ud på togt og se os om deroppe. Vi havde hørt en del om fiskeriet deroppe, og vor tanke var, om der kunne være noget at gøre for et par raske unge mennesker. Livet om bord i »Diana« gik som sædvanligt i en orlogsmænd, og det er ubetinget godt for unge mænd at gøre tjeneste i en orlogsmænd, man lærer så udmærket at lystre og underkaste sig kommandoen. Der var masser af fremmede fiskere på temmelig store fartøjer, franske skonnerter, engelske skibe, ja en amerikaner så vi også. Færingekuttere var der også og en del norske sildefiskere, men meget få danske. Jeg tænke, at når fiskeriet kunne betale sig for den store mængde fremmede skibe, måtte det da også kunne betale sig for danske skibe, og jeg grundede på, hvordan jeg kunne rejse penge til et fartøj og så se at komme derop og tjene penge. Jeg havde sat mig i hovedet, at der absolut måtte være gode penge at tjene på Islandsfiskeriet.

På Islandsfiskeri med eget fartøj og for egen regning

Far havde jo lært sine drenge at pløje bølgen blå, som en dame skrev i et digt til fars og vores pris, og fiskeriet var vi jo også øvet i fra vor drengetid.

I oktober var orlogstogtet forbi, og vi blev permitteret. Vi afleverede kongens klæder på rette sted til brug for det næste hold orlogsgaster, og efter at vi havde fået civilt tøj på, tog vi straks op på Kongens Nytorv til Brødrene Andersens store skrædderforretning og fik taget mål til et nye antræk. Ajes og jeg bestilte os hver en ny dragt af fineste kvalitet. Vi havde jo nogen afregning fra »Diana« til hjælp til at betale med; jo Ajes og jeg havde næsten altid penge på lommen.

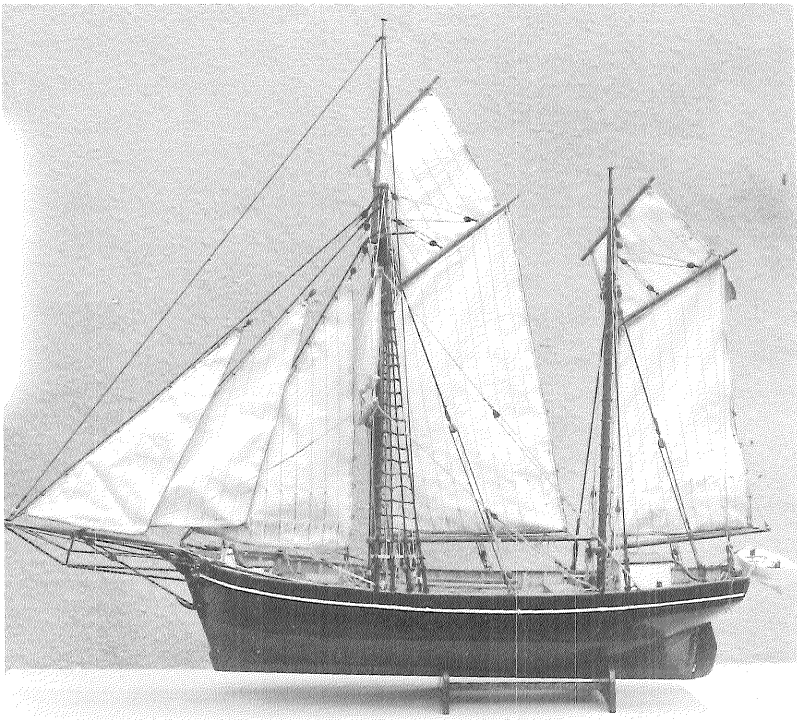
Ajes var forlovet, så han skulle især være præsentabel, når han kom hjem til Skagen til sin forlovede. Derimod tænkte jeg ikke på sådan noget, men sagde altid, at jeg først måtte have kår, så jeg kunne gifte mig.

På Flådens leje lå der et godt gammelt fartøj, som hed »Larsens

Plads«, der havde været bygget til at sejle tømmer hjem til flåden fra Danzig, men som nu ikke længere brugtes. Det så ud til at være en praktisk skude, og Ajes og jeg havde fået øje på den, imedens vi gik derinde på Holmen i tjenesten. »Den skude er alt for god til at ligge ubenyttet der«, sagde jeg, »og ved du hvad Ajes, når vi nu får vore nye repræsentable klæder på, så går vi ud på Holmen og forhører os om den. Den kan vist egne sig til Islandsfiskeriet«. »Men hvis den kan købes, hvor får vi så pengene fra, vi har jo ingen, og det har far heller ikke«, sagde Ajes. »Der bliver vel et råd«, svarede jeg.

En dag spadserede Ajes og jeg ud på Holmen, fik adgang til ekvipagemesterens kontor og bad om at få admiralen i tale. Hvad admiralen hed, husker jeg ikke, men vi blev modtaget i audiens hos ekvipagemesteren. Vi præsenterede os og forklarede, at vi just var permitteret fra »Diana«. Vi fortalte, at vi havde kastet øjnene på skuden »Larsens Plads« og mente, den var for god til at ligge der til ingen nytte. Vi mente, den ville egne sig fortrinligt til Islandsfiskeri. Vi havde på togtet til Island set så mange fremmede fiskefartøjer og mente, at det måtte kunne blive en lønnende forretning også for dansk initiativ. Om admiralen ikke troede, at skibet »Larsens Plads« kunne købes for en billig penge, når vi forpligtede os til at anvende det til fiskeri på Island. Admiralen blev noget forbavset, men var ellers meget venlig. Han lovede at forhøre sig nærmere om dette skib. Hvis det kunne afhændes fra marinen, ville det sikkert blive ved offentlig auktion, som så ville blive bekendtgjort i bladene.

Nogen tid efter så vi, at »Larsens Plads« af Marineministeriet var annonceret til salg ved offentlig auktion. Hammerslaget ville blive stilet til Marineministeriet til godkendelse. Ajes og jeg havde altså givet anledning til denne auktion. Nu gjaldt det om at skaffe gryn på lommen, så vi kunne betale, hvis vi blev købere. Vor finansmand deroppe var meget villig til at forstrække os med penge nok både til skib og udrustning. Da far og jeg tog til København for at overvære auktionen og tage skib og inventar i øjesyn, gav han os en sparekassesebog med fra Bikuben med fuldmagt til at uddrage af sparekassen så meget, som vi havde brug for.



Model af galeasen »Larsens Plads«, udført af Carl Petersen, Gilleleje. Da Pers far lagde sparekassebog til erhvervelsen af »Larsens Plads« i 1883, var skibet 53 år gammelt, men det må have været godt håndværk, for det sejlede lige til 1925. Skagens Fortidsminder. *Model of the ketch »Larsens Plads« made by Carl Petersen of Gilleleje. When Per Møller Pedersen's father spent his savings to acquire »Larsens Plads« in 1883 the ship was already 53 years old, but it must have been a product of fine craftsmanship since it continued to sail right up until 1925.*

Så kom auktionsdagen, der var en del liebhavere, og jeg var betænkelig. Ville det nu også være rigtigt at købe og sætte os i så stor en gæld. Men far animerede os og sagde: »Vel skal I købe skuden og se at få den at arbejde med for Jer selv«. Far forestod buddene, men da de gik op i 8.000 kr., mente jeg, at det kunne være nok og havde helst

trukket mig tilbage og gav også dette til kende for min far, men han sagde: »Vi trækker os ikke tilbage, vi vil have skuden«. Endelig fik fars bud på 9.000 kr. hammerslag, og vi fik også ministeriets godkendelse. Nu var Ajes og jeg skibsredere og dermed begyndte besværlighederne. Skuden var en del medtaget på dæk og ruf, og den måtte have en reparation. Den havde ligget stille i flere år i flådens leje, og sol, regn og vind havde taget hårdt fat. Vi tog den over til Landskrona for at reparere dér, hvor det var billigst. Da vi var færdige med både skib og udrustning til fiskeri, stod hele foretagendet os i 20.000 kr.

Så gav vi os på rejse, vi havde en del skagbofiskere med og skulle supplere mandskabet med færinger, da disse folk er bedst inde i tor-skefiskeriet på Island. Vi anløb derfor Thorshavn. Det viste sig at være meget vanskeligt at hverve færøske fiskere, de havde ingen tiltro til andre end deres egne skibe. Til sidst fik vi dog hvervet så mange på en aførerne, at vi havde fuldt mandskab, men det var rigtig nok ikke af den bedste kvalitet. Det viste sig at være folk, som ingen af Færøskipperne ville have med på fiskeri. Resultatet blev da også snavst. Vi regnede med at have fisket os 3.000 kr. mere i gæld. Ajes og jeg var meget kede af det, men vor financier var ikke ked af det, han ville, at vi skulle prøve igen næste år, idet han mente, at nu havde vi høstet mere erfaring. Men Ajes og jeg så godt, at »Larsens Plads« ikke egnede sig rigtigt og mandskabet heller ikke. Dertil kom, at prisen på fisk tilvirket dalede så mistænkeligt. Men afsted måtte vi alligevel året efter. Det gik også galt dette år, og resultatet af hele 2 års fiskeri på Island blev gjort op således, at vi foruden vort eget arbejde havde fisket ca. 6.000 kr. over styr. Nu var vi også fuldstændig kurerede.

Vi skulle ikke mere på den galej, og det var kun en dårlig trøst, at man sagde, at endnu havde intet dansk foretagende lønnet sig ved fiskeriet deroppe. Vi havde dog ikke sat så mange penge til som mange andre. Ajes og jeg så godt, hvorfor det ikke kunne lønne sig for et dansk skib, men nu gad vi ikke have mere med denne ting at gøre. Nu ville vi derimod starte en fragtfart, det var mere solidt.

Skuden stod os jo rigtigt nok i en 26-30.000 kr., men det kunne ikke siges at være mere, end man nok kunne få bragt hjem med tiden. Ajes havde, i de to vintre han gik hjemme, taget sin styrmandseksamen. Var det ikke godt klaret, for nu var han også i stand til at løse borgerskab. Vi var således ved frisk mod, og vor financier skulle heller ikke få grund til at være bange for sine penge. Ajes var rigtigt nok forlovet og kunne måske finde på at gifte sig, men det havde vi ikke råd til foreløbig, så de måtte værsgod vente.

Jeg var skipper og Ajes styrmand, og med sejladsen gik det slag i slag. Jeg slog på telegrafene i hver havn, vi kom til. Jeg var jo selv ruder, men var også dygtig nok til at skaffe mig fragter. Skuden egnede sig fint til lastdrager på Øster- og Nordsøens kyster. Alt hvad vi tjente, betalte vi af på gælden, derfor kunne der ikke blive noget til Ajes til at gifte sig på. Efter at vi havde sejlet sammen et års tid eller to, gik det op for mig, at den ene af os var nok til at klare den med »Larsens Plads«, og at den anden meget godt kunne få hyre som aspirant i Svitzers bjærgningsflåde. Så sagde jeg til Ajes: »Larsens Plads« er for lidt til to, og ydermere alt det vi tjener skal afbetales på gælden, derfor vil du tage hyre i Svitzer, så vil jeg klare den med »Larsens Plads«, eller vil du klare »Larsens Plads«, så vil jeg tage hyre med Svitzer. Så kan der måske også blive udsigt til, at man en gang kan gifte sig, hvad vil du helst, du må vælge først«. Ajes ville helst tage hyre med Svitzer. »Godt«, sagde jeg, »så klarer jeg den med »Larsens Plads« og resten af gælden«. Nu havde vi jo rigtig nok sejlet sammen i mange år, ja lige fra vi var drenge med »Løkkens Prøve« og »De tvende Brødres Lykke«, »Border Chief« og »Diana«. Derefter 4 år i »Larsens Plads« og hvad havde vi ikke gået igennem sammen, og nu kunne vi af økonomiske grunde ikke være sammen længere, men måtte skilles. Vi følte, det gjorde os ondt, men selvstændighedsstarten havde været meget uheldig. Vi havde alt for megen gæld at trækkes med, og det var synd for Ajes og hans trofaste pige. Når han nu kunne få hyre hos Svitzer, god fast stilling, så kunne han jo snart gifte sig og blive lykkelig. Efter et års tid var Ajes gift, men det varede endnu et par år, inden han nåede at blive styrmand i

Svitzer, men efter 2. styrmandstjenesten, der ikke stod på så længe, blev han snart 1. styrmand og kaptajn.

Han fik de bedste skibe at føre og blev sendt ud til Syden, gjorde mange fine bjærgninger og blev populær. Han kom hjem og fik et splinternyt bjærgningsskib at føre her på vore egne og de nordlige vande. Der havde altså slumret megen dygtighed i bror min, som han havde fået anledning til at udfolde. Han viste, hvad han duede til.

Efter at Ajes havde trukket sig ud af forretningen med »Larsens Plads«, måtte jeg altså se at klare den alene, der var en stor gæld, som skulle afdrages. Hvis det skulle kunne lade sig gøre, måtte der arbejdes hårdt. Om vinteren kunne det nu ikke lønne sig at sejle, dertil var vejret for ustadigt. Der måtte lægges op, og når foråret brød frem, toges der fat med friske kræfter. Så kom efteråret 1889. Jeg mente nu, at jeg havde klaret det så nogenlunde med gælden, at jeg turde vove at forlove mig. Men nu var jeg også 33 år gammel. Jeg fandt mig min forlovede, en god og trofast kvinde, og allerede i januar måned 1890 blev vi gift.

Det var ikke nogen lang forlovelsestid, men vi havde kendt hinanden i adskillige år, før vi tog dette alvorlige skridt. Min hustru var nemlig søster til Ajes' hustru, så det var ligesom en slags dobbelt familie. Der var dog den forskel, at Ajes og hans kone var barnløse, hvorimod min lille mutter har fået 7, som endnu den dag i dag alle er spillevende, og børnebørnene, hvoraf vi har 8, er endnu mere levende, ja næsten mere end sædvanlig og mere, end hvad godt er. Men de bliver jo nok fornuftigere med årene.

1892 solgte jeg »Larsens Plads« efter nu at have arbejdet med den i 10 år. Jeg klarede restgælden til min financier og havde endda lidt i behold. Det var jo alligevel godt klaret, og glad var jeg. Men nu begyndte der at blive større fordringer til mig, der var nemlig børn, og enhver, der har fået den velsignelse, ved, hvad det vil sige. Så jeg måtte se mig om efter brødet til mig og mine. En mand i København, en af mine forretningsvenner, rådede mig til at give mig ind i et dampskibsselskab først som 2. styrmand. Der var opsving i

dampskibene, og der ville snart blive avancement. Jeg ville nu være fører med det samme, men da det ikke kunne lade sig gøre, henvendte jeg mig igen til min gamle financier om penge til at købe en skonnert for, noget større og mere praktisk end »Larsens Plads«. Jeg fik pengene uden vanskeligheder. Jeg havde jo også vist at være mand for at klare den sidste gæld og var derfor mere betroet. Jeg købte så skonnerten »Maia«, der var bygget i Rudkøbing og hjemmehørende der, fik den kølhalet og rigget til. Skonnerten stod endnu i 3-4 år i første klasse, et dejligt skib. I maj måned samme år (1892) var skibet kølhalet og tilrigget og lastet med en ladning mel fra Rudkøbing dampmølle til Bergen. Jeg var altså hurtigt kommet i fart igen, ca. 4-5 måneder efter jeg havde solgt »Larsens Plads«.

Nu skulle jeg rigtig til at hænge i med mit dejlige lille skib. Farten gik overalt, hvor jeg bedst kunne slutte fragter til i vore nordlige farvande, som Østersøen, Norge, England, Frankrig og Island.

Med skonnerten, der selvfølgelig var i fart både sommer og vinter, oplevedes adskillige hårde rejser, især én rejse glemmer jeg aldrig. Den var fuldt op af hårde strabadser.

Rejsen begyndte fra Middelfart, hvor jeg havde losset til Bornholm. Jeg havde sluttet en fragt derfra med maltbyg, som skulle til en engelsk plads i nærheden af London. Ballastrejsen fra Middelfart til Bornholm var streng nok med dårligt vejr og modvind, det var jo i oktober. Så fik vi indtaget byglasten og afgik i slutningen af oktober, fik en meget hård og lang rejse til London, men kom da frem med skib, last og mandskab i god behold, og bryggeriet, som vi lossede til, fik deres rare maltbyg. Medens vi lå og lossede, oplevede vi en frygtelig orkan. En flodtid blev floden ganske borte, men den næste flodtid kom der rigtignok vand, så det flød over havnemolen og lossekajen. Det stod helt op i byen og udrettede en hel del ulykker. Nå, vi havde fået skuden godt fortøjet, og der skete ikke noget på den.

Vi var imidlertid kommet helt ind i december, og julen nærmede sig. Der var ingen fragter at opdrive, vejret blev ved med at være dårligt, og der var ikke mulighed for at komme til søs. Julen og nytår fejredes således der. Rejsen var nu allerede ødelagt, således at der

ingen overskud kunne blive af denne fragt. Først i januar blev vejret bedre, og vi stak til søs for at se at komme til en engelsk østkysthavn for at få en kulladning til Danmark. Straks vi kom ud, havde vi igen modvind og storm, men endelig havde vi krydset os frem til Flamborough Head. Der blev vejret helt forfærdeligt, storm af NV og snebyger. Der var intet andet at gøre end at søge havn. Vi holdt så ind til Grimsby red og ankrede der, for så muligvis at slutte en fragt derfra. Jeg gik i land for at forsøge at få en fragt, men der var intet at opdrive. Medens vi lå der, blæste det op med en orkan af SO, hvorved skuden gik i drift med sine ankre, men heldigvis stoppede den op, og vi red stormen af.

Da vejret bedrede sig, og vinden kom vestlig, gik vi til søs igen for at søge at nå Tyne. Det lykkedes, og vi løb ind i Tyne Dock. Her fik vi en ladning kul fra Tyne til Wismar. Nu var tiden skredet langt ind i januar. Det var mildt vejr, ingen frost i Danmark og Tyskland, så jeg håbede med lidt held at få denne rejse udført uden ishindring. Vi gik fra Tyne i en frisk kuling fra vest, altså vinden lige agter ind, og vi lænsede af i en forrygende vestenstorm. Sejlføring var kun undertopsejl, stagesejl og skonnertsejl rebet og indhalet under gafflen og i givtovene. Skuden løb en god fart, og vi nærmede os stærkt de jyske banker. Ca. 30 timer senere kunne vi nå Skagen.

Men det blev ikke efter den beregning, vi nåede Skagen, for pludselig blev det helt stille, og Sankt Elmsild brænde fra mastetoppene, rånokkene og op af vant og tovværk. Jeg vidste, hvad det betød. Jeg havde været ude for sådant før. »Vi har om 1/2 time, ja måske før et forrygende vejr. Pur frivagten ud«, befalede jeg, »og entre så op og gør topsejlet fast«. »Ja, men vi kan da ikke gå til vejrs, sådan som det brænder«. »Den ild brænder ikke, se efter folk, at få det topsejl fast og det hurtigt, ellers vil det ryge ad Hekkenfeldt til. Imedens vil vi se at få et klodsrebet storsejl sat eller klar til at sætte, hvis det bliver nødvendigt, og det bliver det nok«. Inden de to mand havde topsejlet fast, havde vi en nydelig orkan af NO med sne og alt andet, et truende hav, som det naturligt måtte blive, når en storm pludselig forandrer vindretningen til det modsatte. Efterhånden som NO

stormen fik magten over havet, blev søen dog mere regelmæssig, og da vi havde fået det klodsrebede storsejl sat, støttede det godt for slingeragen. Stagesejlet blev også gjort fast og i stedet sattes en rebet stagfok. Inden midnat havde vi en klingende frost, og hvert vand-sprøjt, der kom over dækket, frøs. Da dagen brød frem, var en hel del af forskibet og rigning en isklump. Vi måtte altså se at få dette fjernet. Nå, havis er jo sjældent så hårdt, så det lod sig banke løs og fjerne. Sneen derimod klaskede sig fast til sejl, master og tovværk og frøs sammen, for til sidst, når vægten af det blev for tung, at falde ned på dækket i store kager, så vi måtte tage os i agt for ikke at få en iskage i hovedet. Der lå vi ude i 3 uger. Storm, snefog og frost af mere eller mindre styrke, og vinden ret imod. Endelig nåede vi Skagen 3 ugersdagen efter afgang fra Tyne. Det var nu langt hen i marts. Byen lå badet i solskin den dag, det var endelig blevet godt klart og fint let frostvejr. Vi glædede os over endelig at se vor fødeby igen under så smilende forhold. Vi rundede Grenen og holdt ind til ankerplads ved Østerby. Kattegat var belagt med is, men strømmen havde rensat isen væk ved Østerbykysten, og det var muligt at komme ind der. Så sørgede vi for at få noget proviant om bord. Kosten var nemlig ved at blive skrap og knap. Smør og brød var der næsten ikke mere af, og kød var der kun lidt af. Ærter og gryn var der nok af, men kaffen og teen var også ved at slippe op. Nu fik vi proviant i lange baner, Brøndum måtte holde for og proviantere os. Byens fiskere mente ellers, at vi godt kunne være forlist i dette herrens vejr. Alle vidste jo, at vi var ude i Nordsøen. Folk interesserede sig jo for hver eneste skude, som hørte hjemme deroppe, og da de så os runde Grenen, blev Dannebrog hejst til tops af alle, der havde flagstang og flag. Det gjorde godt at se denne velkomsthilsen fra den kære fødeby og dens hjertelige befolkning.

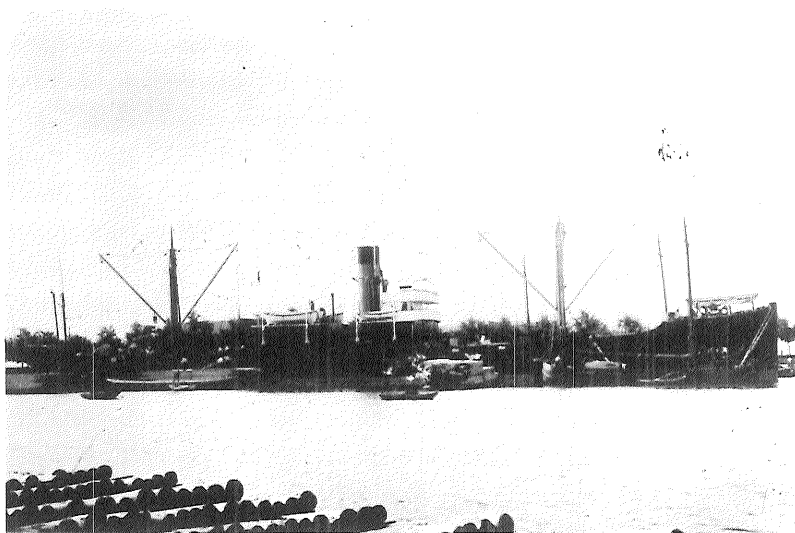
Men strømmen ændrede sig, og isen satte ind, så det gjaldt om at få lettet og komme rundt revet og ud i Skagerrak igen, det var alt for farligt at ligge ud for Østerby. Det lykkedes at komme ud af kniben og ud i isfrit vand. Der lå vi så mellem Skagen og Hirtshals og holdt den gående for små sejl for at afvente lejlighed til at nå Frederiks-

havn nødhavn. Skagen havn eksisterede jo ikke dengang. En nat, efter at have holdt den gående derude i 6 dage, blæste det op med en storm af vest, og glad blev jeg, for nu mente jeg, at isen ville drive fra land. Dagen brød frem, og straks blev kursen sat efter Skagen. Ganske rigtigt, isen var drevet så meget fra land, at der var åbent vand til Frederikshavn. Samme aften lå skuden fortojet der, og strabadserne var overstået for denne gang. Vi skulle jo til Wismar, men det havde lange udsigter. Bælterne og Østersøen var jo isfyldte og ikke mulige at forcere for sejlskibe. Det blev sidst i april, før skuden nåede frem dertil. Denne rejse gav selvfølgelig et stort underskud og kunne nok have gjort sin mand ked af at være skonnertskipper og reder samtidig, men jeg tabte ikke modet. Nu stod jo sommeren for døren. Det varede heller ikke så længe, før der blev oprejsning og gevinst igen. Jeg solgte »Maia« i vinteren 1897-1898.

Efter salget af skonnerten »Maia« blev jeg fører af en lille islandsk damper »Lille Inger« tilhørende en islandsk storkøbmand Tulinius. Det var i de dage en form for tuskhandel. Man opkøbte klipfisk og saltet lammekød på Island og gav kolonialvarer og andre fornødenheder i bytte, som så blev afsat på Island. Hvor længe jeg var i denne fart er noget uklart, men antagelig et par år. Det har sikkert været en ret hård sejlads. Skibet var kun på 300 tons. Efter »Lille Inger« blev jeg ansat som kaptajn i firmaet Hecksher og Søn, som dengang var et meget fint rederi, men desværre forbyggede rederiet sig og måtte afhænde alle sine skibe. De overgik til Dampskibsrederiet Norden i København, og jeg fulgte med og førte i en lang årrække »Sarmatia«, der efter datidens forhold var en stor båd, som vist nok lastede ca. 6.000 tons. Men så kom første verdenskrig fra 1914-18, og jeg sejlede i hele denne periode på de store have, idet skibet var chartret ud til Amerika.

Efter krigen afmønstrede jeg og kom hjem for at holde en velfortjent ferie, men holde mig helt i ro kunne jeg ikke.

Der var temmelig stor trafik af store amerikanske skibe på Østersøhavnene efter krigen, og det varede ikke længe, før jeg blev ansat som lods eller »kendt mand«. Jeg gik om bord i København og gjor-



S/S »Sarmatia« bygget 1901 i West Hartlepool. Per Møller Pedersen var i en årrække fører af skibet bl.a. under 1. verdenskrig, hvor det var chartret ud til Amerika. Handels- og Søfartsmuseet. *The S/S »Sarmatia« built in 1901 in West Hartlepool. Per Møller Pedersen was in command of this ship for many years, including the First World War when it was chartered out to America. Danish Maritime Museum.*

de hele rundreisen med og var klar til at tage turen med den næste. Det er noget uklart, hvor længe denne beskæftigelse varede, og hvorledes jeg kom ind i denne fart, men det ligger nært at formode, at det var på grund af mit kendskab til de amerikanske chartere, jeg havde sejlet for. Der er også den mulighed, at dampskibsselskabet Norden har været agent for skibene, så det var der igennem, for jeg havde en stor stjerne hos Nordens direktør Nulli Brown.

Jeg ville imidlertid rigtig til søs igen, men dog ikke på de store have. Jeg søgte derfor stilling i rederiet Steenberg og blev ansat som kaptajn på nybygningen »Guldfaxe«. Det var en båd ca. 2000 lastetons og mest beskæftiget i Nord- og Østersøfart.

Nu kom imidlertid den mørkeste tid i dansk skibsfart. Den væsentligste del af den danske handelsflåde led af mangel på fragter, og de få der var, var til så ringe betaling, at rederne ikke kunne svare både hyre, vedligeholdelse og andre udgifter, og mange krakkede.

Hvor mange skibe, der lå oplagt ved Langeliniekaen i den lange periode vides ikke, men jeg med min »Guldfaxe« var et af dem. Skibene lå fortøjet 3-4 stykker uden på hinanden langs hele Langeliniekaen.

Hvor mange rejser jeg kom til at gøre med »Guldfaxe« er uklart, men da jeg var 68 år, gik jeg endelig i land for at nyde mit otium efter et langt og slidsomt liv til søs. Jeg var jo kun en halv snes år, da jeg begyndte at sejle med min far med »Lykkens Prøve«.

Efter at jeg var gået i land og havde taget min afsked, fik jeg dog endnu en rejse som kaptajn, idet jeg førte etatsråd Glückstadts lystyacht til England, hvortil den var solgt efter krakket. Skibets navn var »Lillian«.

THE MEMOIRS OF CAPTAIN PER MØLLER PEDERSEN

Summary

Per Møller Pedersen, the son of a fisherman and skipper was born in 1856 in Skagen, Northern Jutland, a small market town with strong maritime associations.

While still very young he and his brothers Anders (15 months his junior) got to know all about fishing techniques, which at that time included shore seine fishing, and even before their confirmation the two brothers were sailing their father's sloop »Lykkens Prøve« (The Test of Fortune) on commercial trips to Aalborg.

Around 1870 their father bought a bigger sloop which was christened »De Tvende Brødres Lykke« (The Two Brothers' Fortune), and with this vessel they also made regular trips to Copenhagen to fetch miscellaneous cargo or goods at their own expense.

In 1874 the narrator started at the nautical school in Aalborg and graduated in the Summer of 1875 with both a first mate's and a master's certificate examination. For the next 3 years Per Møller Pedersen sailed on the frigate »Havfruen« (The

Mermaid) of Copenhagen, while he rose in the ranks from navigating apprentice to able-bodied seaman.

After this he was engaged as an able-bodied seaman on the English bark the »Scotia« for a run to the Mediterranean and afterwards on the S/S »Harelda« of London. However, conditions on board were not very good so Per Møller Pedersen signed off in Cardiff, sailing from there on the S/S »Limerick«.

His brother Anders also wanted to go abroad and sail on larger ships. When Per Møller Pedersen heard that his brother had signed on with the German full-rigged ship »Border Chief«, which was in London taking on cargo for Australia, he also travelled to London and was lucky enough to be engaged on the same ship. The brothers stayed on board until the Autumn of 1881 when they returned to Denmark. The next year they did their military service in the Danish Navy. Inspired by the impressions gained on a cruise to Iceland on the screw-propelled schooner the »Diana« the two brothers acquired the ship »Larsens Plads« (Larsen's Square) with financial support from their father to fish below Iceland at their own risk and expense. After two years of trying they had to face the fact that the vessel was not suitable and that they did not have enough experience for this special kind of fishing.

Instead »Larsens Plads« was transferred to the carrying trade in the North Sea and the Baltic for the next two years, and in the winter months Anders went to first mate's school. From then on the two brothers parted company in perfect harmony, as Anders was hired by the salvage company Svitzer where he gradually advanced to shipmaster.

Per Møller Pedersen continued with »Larsens Plads« and by 1890 the debt on the ship had been reduced so much that he was able to marry his brother's wife's sister.

In 1892 »Larsens Plads« was replaced by the somewhat larger schooner the »Maja«, which was built and registered in Rudkøbing. In the winter of 1897-98 the »Maja« was sold and Per Møller Pedersen was given a permanent appointment as master of a small Icelandic steamer, then for a short while in the firm of Hecksher & Son, and after that in the shipping company Norden where for a number of years he commanded the »Sarmatia«, also during the First World War while the ship was chartered by the Americans.

After the war Per Møller Pedersen was a mine pilot in the Baltic for a couple of years until he was appointed to the Stenberg shipping company as master of the newly built »Guldfaxe« in the North Sea and Baltic trade. In 1924 he went ashore and after that he only sailed on one more run, which was when he commanded the yacht »Lillian« (belonging to Councillor of State Glückstad) on its voyage to England, to which country it had been sold after the collapse of the major agricultural bank Landmandsbanken.