

Otto Søtoft: Erindringer fra en Reise som 1ste Styrmand med Fregatten "Havfruen" fra Hjemstedet til Java og Retur i Aarene 1876-77.

Redigeret af Hanne Poulsen

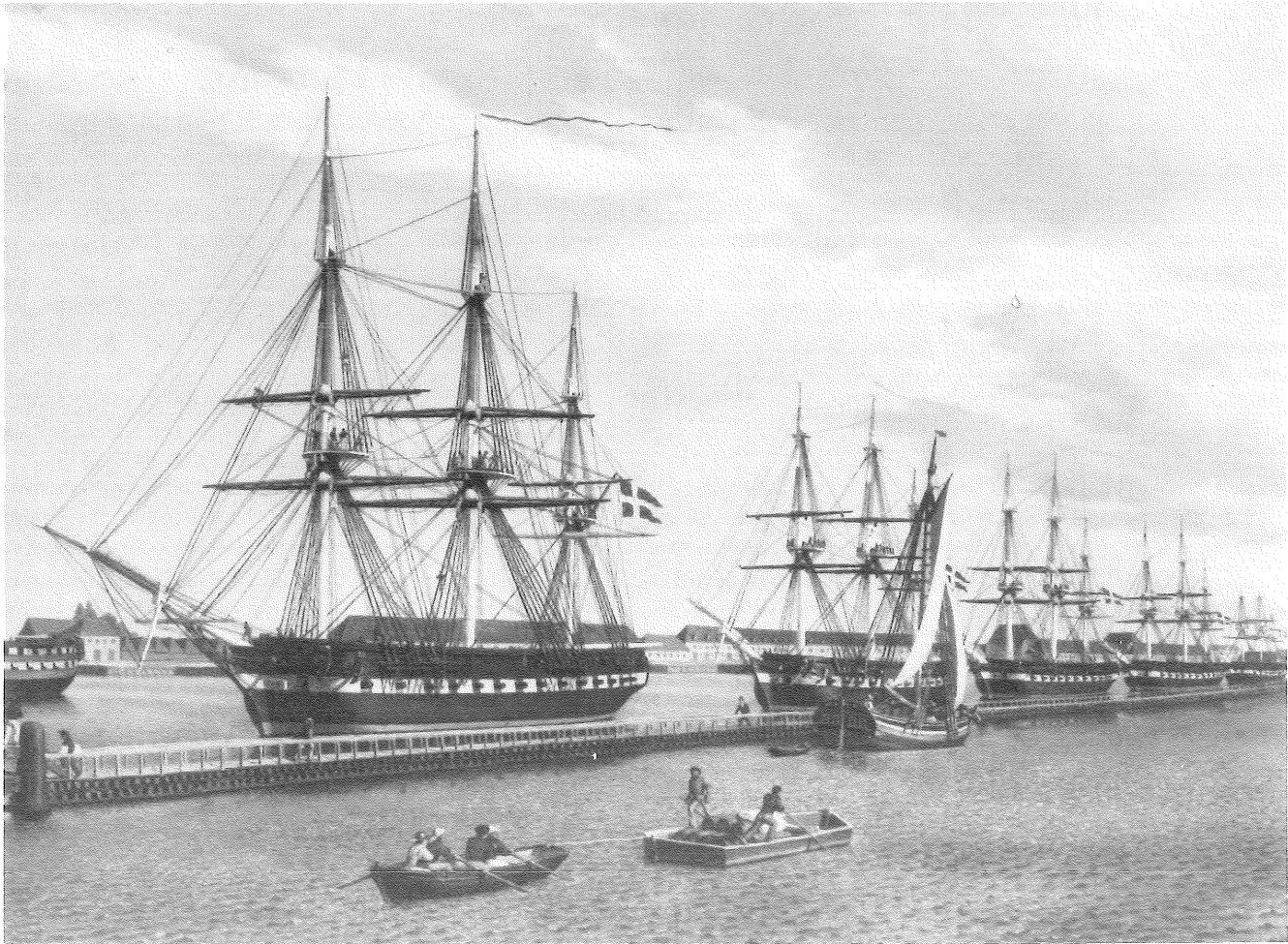
Med støtte fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner fik museet 1986-88 mulighed for at erhverve afdøde statslods Gruelunds materialesamling til hans aldrig afsluttede og udgivne værk Danske Dybhavssejlere. Under sin indsamling af stof stod Gruelund i brevveksling med ældre navigatører, der havde ført de sidste store sejlskibe jorden rundt under dansk flag. Blandt disse var Otto Søtoft, Nykøbing Falster, fra hvem et par korte breve fra 1930'erne er bevaret blandt Gruelunds papirer sammen med det her gengivne, udaterede manuskript.

*En præsentation af navigatøren m.m.
Otto Søtoft følger efter beretningen.*

"Jeg skal først meddele nogle Oplysninger om den gamle Fregat og det Rederi, der paa det paagældende Tidspunkt eiede den. "Havfruen" var bygget paa Orlogsværftet i København og blev søsat derfra i 1825. Den var indrettet som den Tids Fregatter med 3 gennemgaaende Dæk, hvoraf det øverste Dæk og Batteridækket var armeret med glatløbede Kanoner, medens Banjerdækket var indrettet til Ophold for Mandskabet. Ved Udrangeringen fra Marinen blev den i 1865 købt af det Puggaardske Rederi i København, der lod den indrette til Koffardifartøj paa samme Maade, som de af

Rederiet tidligere af Marinen købte Skibe, nemlig Fregatterne "Freia" og "Rota" og Corvetten "Najaden", der blev omdøbt til "Signe". Noget senere vistnok i 1872 købtes Fregatten "Tordenskjold". "Havfruen" maalte 901 Reg Tons med en Ladekapacitet paa mellem 1050 og 1100 Tons, altsaa et forholdsvis ufordelagtigt Koffardiskib, men det hjalp noget, at Fregatten med nogenlunde let Last var meget velseilende efter Datidens Fordringer, hvilket vel ogsaa var Grunden til, at den de første Aar benyttedes i Stykgodsfart mellem Kronstadt og Vladivostok med Returladning af Sukker fra Manilla eller Java, undertiden med en Mellemreise i de kinesiske Farvande. En saadan Reise pleiede at tage ca. 18 Maaneder.

Med Undtagelse af, at Fregatten blev forsynet med dobbelte Mersseil, og Berginerseilet erstattet med Stagsseil paa Mesanmasten, var hele den gamle Orlogsrigning bibeholdt, dog blev Storraaen forsynet med en Contrabras foruden den almindelige Storbras, med hvilken det var vanskeligt at faa Storraaen skærpet tilstrækkeligt under Bidevind Seilads. Der fandtes saagodt som ingen Patentblokke ombord, og Rigningen var i det Hele meget svær og uhandelig, saa Skibet fordrede en stor og kraftig Besætning, oprindelig vistnok 30 Mand,



Et imponerende syn var rækken af danske orlogsfregatter, der i foråret 1849 blev udrustet med henblik på den igangværende krig mod preusserne. Men med skibsskruens indførelse og brugen af panserklædning blev de store sejldrevne træskibe forældede til krigsbrug og derfor afhændet til private købmandsrederier. Grosserer Puggaard købte i alt 6 udrangerede fregatter og korvetter, der blev sat i oversøisk fart. - Maleri af C.W. Eckersberg i privat eje. Foto i Statens kunsthistoriske Fotografisamling.

This line of Danish naval frigates was an imposing sight. They were fitted out in the spring of 1849 for use in the war against the Prussians which was in progress at that time. However, the introduction of the ship's propeller and the use of armour plating rendered the great wooden sailing ships obsolete as far as war was concerned, so they were sold to private merchant shipping companies. Altogether Mr. Puggaard bought six frigates and corvettes which had been scrapped by the navy, and they were put into service in the overseas trade. - Privately owned painting by C.W. Eckersberg. Photo in the State Art History Photographs Collection.

der senere reduceredes til 24. Paa en Ostindierejse i 1873-74, hvor jeg var 3die Styrmand ombord, var vi ialt 28 Mand. Paa Reisen 1876-77 var vi 24 Mand, hvoraf foruden Captainen og 3 Styr mænd, 8 fuldbefarne Folk, Resten Letmatroser og Drengene. Det var en fast Regel i Rederiet, at en Styrmand for at blive 1ste Styrmand i en af Fregatterne skulle været mindst 30 Aar, og naar jeg i en Alder af mellem 23 og 24 Aar fik Stillingen paa nævnte Reise, skyldtes det, at 1ste Styrmanden var død paa sidste Reise, og der ikke fandtes andre af Rederiets Styr mænd hjemme, der mentes at egne sig for Pladsen. Med Hensyn til Fregattens Aptring skal jeg oplyse, at det oprindelige Opstaaende var bibeholdt med tæt Garnering op til Lønningen, der laa i samme Høide som det tidligere Finkenæt, saa at den vagthavende Styrmand, for at have tilstrækkelig Udsigt, maatte tilbringe den meste Tid paa de oprindelige Vagtbænke paa Agterdækket.

Den fra Orlogstiden faste Bak var uforandret, og Ankerspillet, et almindeligt Bradspil, anbragt i et Indhug i den. Desuden var der et nyt Haandspil paa Bakken, der benyttedes til Forhaling og til at ride Fokkehalsen under, det blev drevet ved Kamhjul og Haandsving og var ret upraktisk. Imellem Ankerspillet og Fokkemasten var Nedgangskappen til Folkelukafet, der ikke havde noget Skylight, men kun fik det Lys, der kunde komme ned gennem Kappen og gennem nogle Dæksglas, der ikke gav meget Lys. Der fandtes et langt Bord med Bænke agten for Kappen men ingen Standkøier, da Mandskabet maatte benytte de sædvanlige Hængekøier fra Marinen.

Naar man først blev vant til dem, var de meget behagelige at sove i, men de bidrog ikke til at gøre Opholdsrummet hyggeligt. Agten for Fokkemasten mellem denne og Storbaaden var Kabysen, der var det eneste Dækshus, og mellem Stormasten og Mesanmasten var et af de gamle Orlogsgangspil, der benyttedes til Forhaling etc.

Tæt foran Mesanmasten var Nedgang til Kahytten paa Batteridækket med Skylight til Messe og Captainens Kahyt agten for Masten. Saavel Kahytten som Kamre var rummelige og for Messens og Kaptains Kahyttens vedkommende af poleret Fugleøietræ. I Agterspeilet var 2 store Vinduer, der kunde lukkes med Lemme i haardt Veir. I de to Gallerier agter var der anbragt W.C. for Officersbesætningen. Mandskabet maatte derimod benytte den aabne Gallion eller de brede Røster i Høide med Dækket.

Af foranstaaende vil det bemærkes, at for Mandskabet "before the mast" var accommodations meget primitive, og naar der desuagtet altid var mange Ansøgere til at komme med de Puggaardske Skibe, skyldtes det sikkert, at de omtrent var de eneste danske Ostindiefarere paa den Tid, at Kosten var saa god, som det kunde ventes, og at det regnedes for en Anbefaling til fremtidige Stillinger at have gjort nogle Reiser med disse Skibe.

Hvad der bevægede mig til at forlade en god Stilling som 2den Styrmand i Dampskibet "Georg" af København i Rutefart mellem Hjemstedet og Newcastle on Tyne med Landbrugsprodukter og levende Kreaturer og Returlast af Stykgods og Kul, var i alle Tilfælde ikke Udsigten til bedre Lønning eller bedre Kost, men vel nærmest en



Længsel efter det Trylleri, som Troperne virker med paa mange Mennesker og Seilskibenes Romantik, som endnu laa mig i Blodet med Vindens Sus i Rigning og Seil under Stormveir og de store Haves blide Dønninger gennem Fordevind Passaterne med alle Læseil sat og Sydkorset blinkende paa den mørke Tropehimmel, medens Shantymanden sang ud, naar Fald og Braser skulde strækkes inden Frivagten tørnede ind...

Den 15de Mai (1876) afmønstrede jeg fra S/S "Georg" og den 16de Mai mønstrede

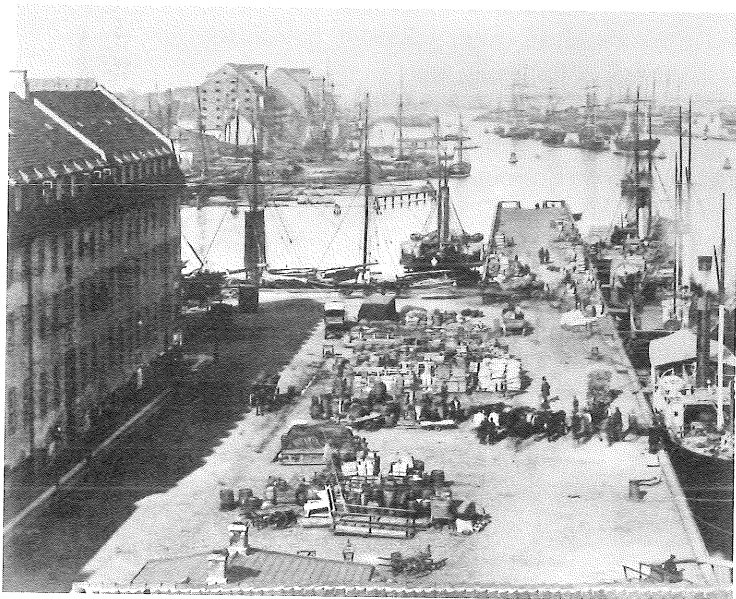
Fregatten "Havfruen" blev bygget til marinen i 1825, og blev i april 1865 købt af "Det Kjøbenhavnske Skibsrederi" ved grosserer Rudolph Puggaard. Fregatten blev, efter en ombygning, sat i fart på Ostindien. - Foto i Gruelunds samling, H&S. *The Frigate "Havfruen" was built for the navy in 1825, and in April 1865 it was bought by Mr. Rudolph Puggaard's "Det Kjøbenhavnske Skibsrederi", which made some alterations and then put the ship into service in the overseas trade to the East Indies. - Photo in Gruelund's collection, DMM.*

de jeg som 1ste Styrmand i "Havfruen". Skibet havde da udlosset og faaet Ballast ombord, ca. 500 Tons, og i Løbet af et par dage fik vi Proviant, Vand og øvrige Udstyr ombord, af Seildug og Tougværk saameget, at det var nok til et Par almindelige Skibshandlerforretninger. Desuden et Par hele Huder til Skamfilingslæder og forskellige Shackler og Kouse saavel til Seil som til Kæderne i Raaseilsskøderne. 2den og 3die Styrmand, der ikke tidligere havde seilet med de gamle Fregatter, fandt Udstyret nærmest overdrevent, men da de først havde slingret gennem Nordost Passaten og lænset for stormende Kuling fra Cap det gode Haab til forbi St. Paul og Amsterdam, fik de et andet Syn paa, hvor megen Slidtage, der gik paa Seil og Tougværk.

Efter at al Proviant og Udstyr var kommen ombord og Seilene underslaaet, blev

vi bugseret ud paa Yderreden, hvor de sidste ferske Provisioner kom ombord tilligemed Ammunitionen til vore 2 Stkr 18 pundige Kanoner og til de, saa vidt jeg husker, 12 Stkr gamle Militærgeværer, der fandtes ombord. I de første Aar under Reiserne til Vladivostok havde der været 4 Kanoner ombord for dermed at kunne imponere de kinesiske Sørøvere, og da Kanonerne mig bekendt aldrig har været brugt under Fregattens Koffardi Tilværelse, maa Synet af dem og hele Fregattens orlogsmæssige Udseende have været tilstrækkeligt til at holde de kinesiske Sørøver Djunker paa Afstand. Havde disse vidst, hvor lidt Erfaring de danske Besætninger havde i at betjene Kanoner og Haandvaaben, havde de maaske ikke været saa tilbageholdende. Paa Grund af min første Sømands Uddannelse i Orlogsmarinen, havde jeg selvfølgelig en vis Interesse i Armeringen, men det lykkedes mig aldrig at faa Lov til at holde Skyde eller Vaabenøvelse ombord.

Den 1ste Aften paa Reden blev Vagterne fordelt paa den sædvanlige Maade, saaledes at Tømmermanden kom paa Styrbordsvagt til 1ste Styrmand og Seilmageren paa Bagbordsvagt til 2den Styrmand, hvorefter begge Styr mænd skiftedes til at udpe-



Fremtiden lå i dampskibsfarten. Dette fremgår tydeligt af Chr. Neuhaus' fotografi fra Kvæsthusbroen i København, omkr. 1875. Som levn fra fortiden ligger de sidste store sejlskibe i koffardifarten fortøjet ved duc d'alberne i havneløbet. *The future lay in steamships. This is the clear message conveyed by Chr. Neuhaus' photograph from Kvæsthusbroen in Copenhagen around 1875. As relics of the past the last great sailing ships in merchant service lie moored to the duc d'Albes in the harbour fairway.*

ge, hvem de ville have paa deres Vagt. Da 3die Styrmand var paa Styrbordsvagt, valgte 2den Styrmand først, saa han kunne sikre sig den ældste eller paalideligste af de Helbefarne til sin Vagt. Grunden til, at Seilmageren kom paa 2den Styrmandsvagt, var, at denne i Passaterne og under rolige Veirforhold som Regel assisterede ved Seilmagerarbeidet, naar Kaptainen om Dagen var paa Dækket.

Næste Morgen var Vinden gunstig, saa vi lettede under de almindelige Opsange af "Sally Brown" og "Hurra my boys we are outward bound" og "Rio Grande" ikke at forglemme. Naar hele Besætningen var samlet, kunne vi som Regel gaa Mærseilene op, men de maatte selvfølgelig strækkes med seige Hal, hvortil "Blow boys blow" var en yndet Chanty. Paa den her omtalte Reise knob det i Begyndelsen lidt med rigtige Forsangere, men da jeg som Matros i en Belgisk Bark paa en Reise rundt Cap Horn selv havde været Styrbords Chantymand, fik vi efterhaanden Skik paa Opsangene. Jeg har altid foretrukket de engelske Chanties, da mange af de danske forekommer mig noget for grovkornede og platte, selv om de engelske Melodier benytttes.

Vinden holdt sig ca. SV med let frisk Brise, saa vi havde en fin Seilads op til Skagen. Vinden gik efterhaanden mere vestlig og vi maatte gøre nogle Bouter gennem Skagerak. Fra Hanstholmen til Galopernes Fyrskib kunde vi styre Kurs, men efter en Omgang Stille fik vi Modvind gennem Kanalen, saa "Havfruen" fik Leilighed til at vise sine Evner som Krydser under en frisk Bramseils Kuling. Den 4de Juni ankom vi til Cardiff efter en nærmest Dameveirs Rej-

se, hvilket forsaavidt passede godt, da Kaptajnen (Anton J.C. Trolle f. 1814) havde sin Hustru og Datter med paa Reisen dertil, hvor Skibet skulde i Dok for Reparation og delvis Fornyelse af Metalforhudningen. De to Damer reiste fra Cardiff hjem til København efter en behagelig Sommerreise.

Naar den nævnte Reparation blev foretaget i Cardiff i Stedet for København, gaar jeg ud fra, at det var, fordi Yellowmetallet var billigere der end i København, og Doksætningen lettere. Frøgatterne egnede sig ikke godt for Kjølhaling, da det var vanskeligt at faa Kjølen op af Vandet, og de desuden var meget stive at faa hevet over, indtil de naaede en vis Krængningsvinkel, hvor de saa var tilbøielige til at falde over, saa de maatte i Tide understøttes med stærke Støtter og Tallier paa alle 3 Master. De var ligeledes meget ranke, naar de laa tomme med hele Rigningen oppe, saa vi maatte have svære Mastetræer i Kæder paa Siderne, forinden Ballasten blev helt udlosset.

Jeg skal ikke opholde mig ved Dæksætningen og Indtagningen af Kulladningen, der forløb paa normal Maade med Anbringelse af Luftrør af Træ fra Bunden af i alle 3 Luger. En Del Aar tidligere var et af Rederiets Skibe brændt i Nord Atlanterhavet efter Selvantændelse i Kulladningen fra Wales, saa det var forstaaeligt, at vi var særlig omhyggelige med Ventilationen.

Vi forlod Cardiff den 10de Juli efter godt og vel en Maanedes Ophold, og den egentlige Reise skulde nu til at begynde, idet vi nærmest havde betragtet Reisen fra København til Cardiff i Sommerens bedste Tid som en Slags Lystseilads. Efter at været

Fregatten "Havfruen" ligger fortøjet ud for den tidligere Asiatisk Kompagnis plads, hvis bygninger efter kompagniets opløsning var lejet ud til private købmænd. - Foto omkr. 1880 af hoffotograf Georg E. Hansen, København. H&S. *The frigate "Havfruen" lying moored outside the former site of the Danish Asiatic Company. After the company was dissolved its buildings were let to private merchants. - Photo around 1880 by royal photographer Georg E. Hansen, Copenhagen. DMM.*

kommet vel klar af Land, begyndte det daglige Liv ombord at tage fast Form baade med Hensyn til Kosten og Besætningens Arbeide. Der blev serveret samme Middagsmad i Kahytten som til Mandskabet i Lukafet, og en Uges Spiseseddel, i hvilken der ikke var nogen Variation, medmindre man var heldig at harpunere en Springer eller fange nogle Bonitter, saae saaledes ud: 2 Gange Ærter og Flæsk, 2 Gange Grød og salt Kød, enten Oksekød eller Islandsk



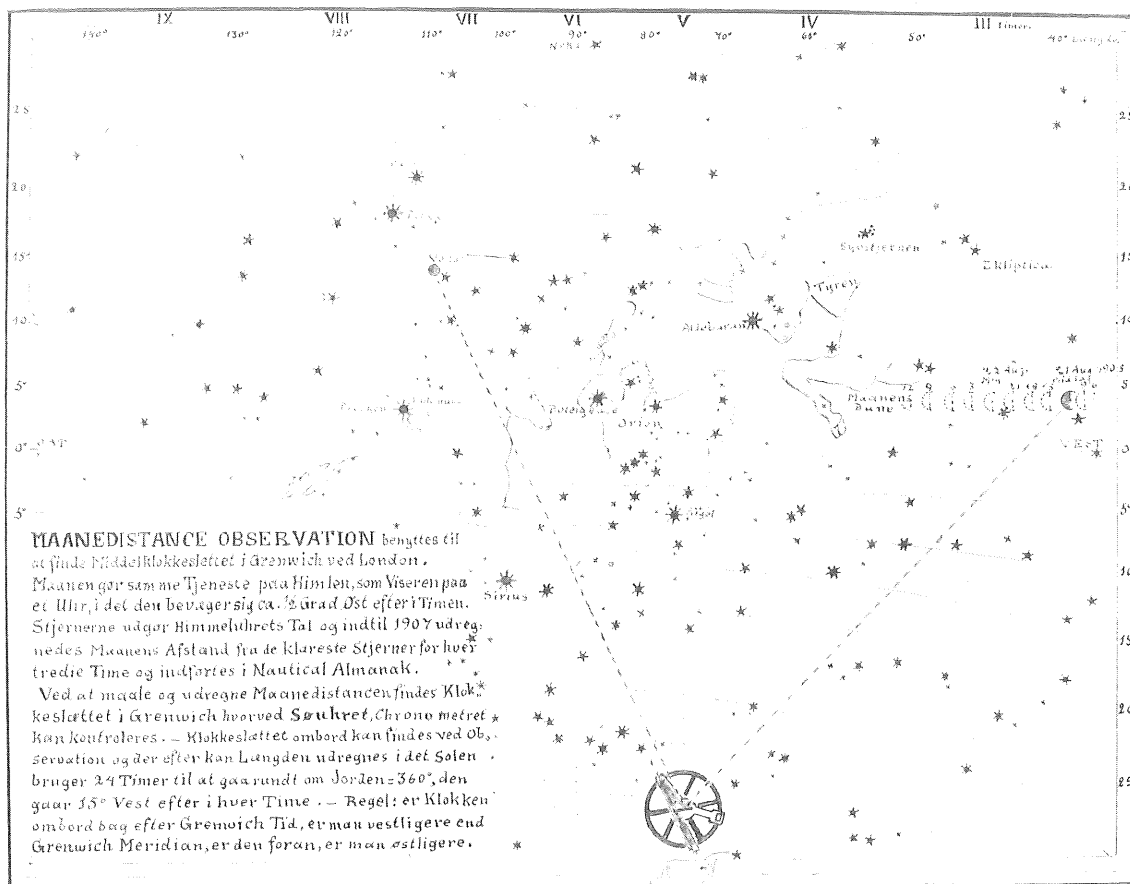
Lammekød, det sidste efter min Mening det mindst appetitlige, to Gange Sødsuppe og Klipfisk, senere Stokfisk, og om Søndagen "buiilly beaf" henkogt Suppe og Oksekød, undertiden med Dessert af Pudding og i Kahytten en Pay med Svedsker eller Rosiner. Frokost og Aften bestod af The med Skonrogger og godt Smør, saalænge dette slog til, senere paa Hjemreisen dobbelt Ration af Sukker. Paalæg gaves der ikke meget af med Undtagelse af Resterne fra Middagen og leilighedsvis en saltet Pølse eller et Stykke Skinke, saalænge disse kunde holde sig, efter at være indsyede i gammelt Seildug, som derefter tjæredes. Paa den største Del af Reisen blev der serveret Snaps til Frokost og Aften, og at denne slap op paa Hjemreisen skyldtes kun, at der ikke saa sjældent blev givet extra Brændevin og drukket 2 Snapse i stedet for 1. Om Eftermiddagen Klokken 3, naar Frivagten skeiede ud, fik hele Besætningen Caffé, derimod fik Dagvagten ingen Caffé om Morgenen, men maatte vente med at faa noget at spise til Frokosten med The Klokken 8. Naar Nordsøen passeredes om Vinteren med stormende Kuling, blev der en enkelt Gang lavet Caffé Kl. 4 om Morgenen. Fra Dampskibsfarten var jeg blevet forvænt med Caffé Kl. 4 1/2 om Morgenen, saa jeg indrømmer, at jeg i Begyndelsen savnede den.

Preserverede Grøntsager kendtes ikke meget paa den Tid, men vi havde ombord nogle Kasser tørrede Kartoffler i Skiver og nogle tørrede og pressede Grøntsager i Kager fabrikerede i Lübeck, som ved passende Behandling af en god Kok smagte helt godt. Destoværre var Kokken paa denne

Reise ingen Heksemester og forstod ikke at få noget rigtigt ud af den gode Proviant. Han var navnlig en stor Klodrian til at bage, saa vi fik ikke megen Fornøjelse af vort danske Mel.

Vi havde gennemgaaende fint Veir til i Nærheden af Madeira, hvor vi fik nogle Dages meget flov Kuling, saa vi fik ret sent fat i NO Passaten.

Saasnaart vi var godt ude i rum Sø, og Skibet havde faaet en grundig Rengøring, blev det daglige Arbejde sat nogenlunde i System. Tømmermand og Seilmager blev fritaget for Nattevagt og Værksteder installeret paa Agterkant af Batteridækket, hvor der var rigelig Plads. Seilmageren eftersaa og reparerede først Læseilene og senere de andre Seil. Til Assistance fik han en Matros fra hver Vagt, saa der stadig var 2 Mand paa Værkstedet, og senere i Passaten, hvor der blev syet nogle helt nye Seil, en Klyver, et Mærseil og et Bramseil, blev disse to Mand ogsaa fri for Nattevagt. Da 2den og 3die Styrmand ogsaa hjalp til, naar der gaves Leilighed, var det næsten et helt Seilmagerværksted. For Tømmermanden var der ogsaa stadig Arbejde med at efterse og kalafatre Baadene, efterse Pumper og Spil, lave en ny Bramraa af et Reservespir osv. Tre befarne af hver Vagt havde sin Top at passe med Skamfiling, neie Vevlinger etc. og til Resten af Vagten var der nok at gøre med forskelligt Skibmandsarbejde ved Eftersyn af Blokke og lignende. Jungmændene og Drengene maatte spinde Skibmandsgarn, lægge forskellige Slags Platting og banke Rust af Kæder og andet Jerntøi. Formiddags Frivagten blev som Regel holdt oppe til Kl. 10 og Eftermiddags Frivagten til Kl.



Månedistanceobservation, som Otto Søtoft udførte den om bord på "Havfruen". Var skibet alene på søen, kunne man kun kontrollere sit søur ved at observere månens afstand fra andre himmellegemer. Metoden, der blev anvendelig efter nogle i 1755 udgivne tabeller, var længe en konkurrent til John Harrisons kronometer, men endte som en kontrol af dette. En tegning af Jens Kusk Jensen viser fremgangsmåden til den ret så vanskelige observation. H&S

An observation of the lunar distance, which Otto Søtoft carried out on board the "Havfruen". If the ship was alone at sea the marine chronometer could only be verified by measuring the moon's distance from other known heavenly bodies. For a long time this method, which became viable after the publication of special tables in 1755, was a strong rival to John Harrison's chronometer but it ended up as a means of verifying the latter. A drawing by Jens Kusk Jensen shows the procedure for carrying out this rather difficult observation. DMM.

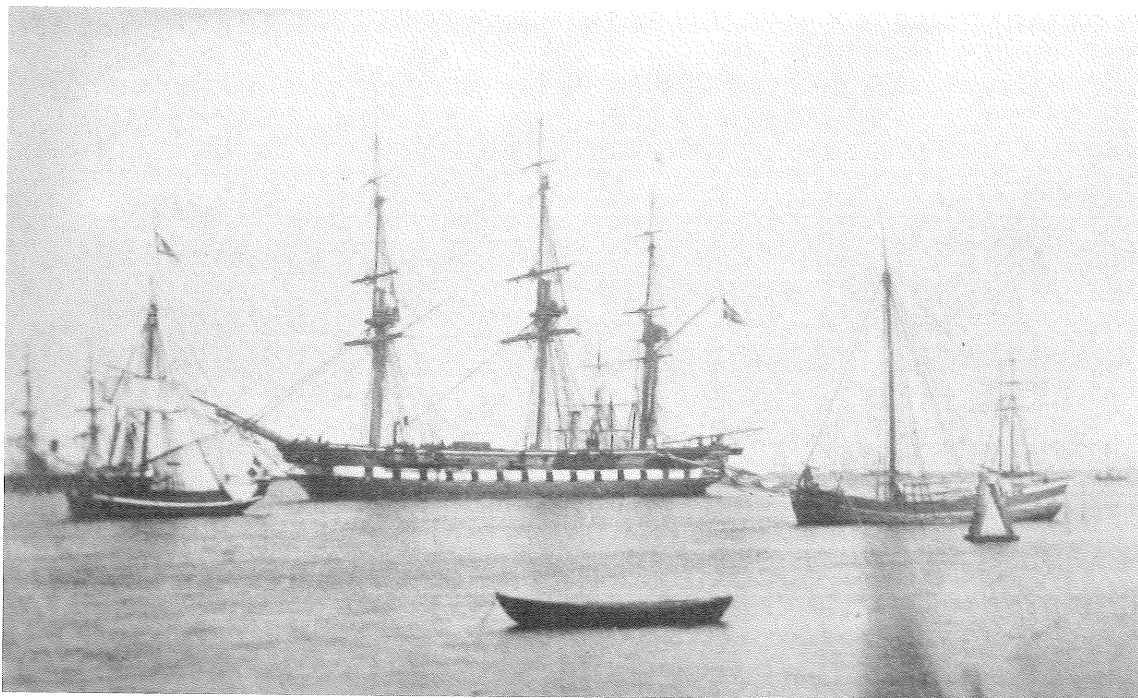
3. Det var ikke altid lige let at finde passende og nyttigt Arbejde til hele Besætningen, og da alt Skibsarbejde, med Undtagelse af Tømmermandens og Seilmagerens, hvilede på 1ste Styrmanden, havde jeg ikke saa faa Spekulationer i den Anledning, saa jeg ofte ønskede, at vi maatte gaa Vagt om Vagt, navnlig i daarligt Veir, men dette stred mod Traditionen, der spillede en stor Rolle i disse Skibe.

Et par Dage, før vi ventede at træffe NO Passaten, blev Læseilsspirene rigget op, Læseilene underslaaet og alt det løbende Gods skaaret i. Foruden Mærse- og Bramlæseil paa Stortoppen til begge Sider, havde vi det samme til Fortoppen foruden firkantet Underlæseil med Yderskøde i Ud-riggerbom, de tidligere Slæberbomme fra Fregattens Orlogstid. Disse Bomme var foruden Toplent forsynede med For- og Agterhaler, der maatte passes sammen med Braserne paa Fortoppen. Foruden Seilene, Læseilsræerne og Spirene, gik der en Mængde Blokke og løbende Gods til det fulde Læseilsudstyr. Det er vistnok meget tvivlsomt, om andre end Under- og Mærse-læseilene paa Fortoppen betalte sig. Som tidligere nævnt slingrede de gamle Fregatter meget under Fordevind-Seilads, saa der gik megen Slidtage af Fald og Yderskøder paa Læseilene, og det var sjældent, at der gik en Vagt, uden at et Læseilsskøde sprang i Yderskødsblokken, navnlig var det galt med Bramlæseilene paa Fortoppen, rimeligvis fordi de svære Underlæseil bidrog til, at hele Forrigningen begav sig mere under de ret ofte haarde Overhalinger.

Vi fik NO Passaten lidt senere end ventet, men iøvrigt forløb Reisen uden bemær-

kelsesværdige Hændelser, med den sædvanlige Fest og Daab af Greenhorns, da vi passerede Linien. For mit personlige vedkommende fik jeg, efter at vi var kommet på Sydbredde, opfrisket min Øvelse i at tage Maanedistancer og beregne disse, da der var kommen Uoverensstemmelse i Standen paa vore 2 Chronometere foranlediget af, at Gangen paa dem havde forandret sig, saa det ikke kunne sees, om de begge viste urigtigt Klokkeslet, eller det kun var det ene Chronometer, som det var galt med. Paa en tidligere Rejse havde 1ste Styrmand og jeg moret os med at tage Natobservationer, naar Leilighed gaves, da vi begge var meget interesserede i denne Del af Navigationen, saa jeg var heldigvis i god Øvelse, da de andre Navigatorers Instrumenter ikke egnede sig for Natobservationer. Destoværre er min Observationsbog for denne Reise bortkommen, medens jeg har dem for de 2 følgende Reiser, saa jeg kan opgive, hvor mange Observationer jeg tog for at finde Chronometernes rigtige Stand og Gang, men de maa i alle Tilfælde have været tilstrækkelige, da vi rigtig nok fandt Cap det gode Haab, St. Paul og Amsterdam og Indseilingen til Sundastrædet. Fra Cap havde vi i flere Døgn stormende vestlig Kuling, saa vi lænsede for rebede Mærseil og Fok med en Gennemsnitsfart af over 200 qm (kvartmil) i Etmaalet i det meste af en Uge.

Af en Landtoningsbog, som jeg har bevaret, kan jeg se, at vi passerede Amsterdam den 5te Oktober Kl. 9 Fm med styret Kurs OSO¹/2O i 28 qm Afstand med frisk vestlig Kuling. Ca. 125 qm fra Sundastrædet mødte vi paa Formiddagsvagten Rede-



Fregatten "Tordenskjold" var langt den største af Puggaards sejlskibe. Den blev købt fra marinen 1872. Her ligger fregatten for anker på Københavns inderred. - Foto i Gruelunds samling. H&S. *The frigate "Tordenskjold" was by far the largest of Puggaard's sailing ships. It was purchased from the navy in 1872. Here the frigate is lying at anchor in the inner roads of Copenhagen. - Photo in Gruelund's collection. DMM.*

riets Flagskib "Tordenskjold", Capt. Andræa for Vestgaaende. Vinden var let Nordlig, saa vi kunde begge ligge Kurs med alle Raaseil og Stagseil sat, og vi passerede hinanden næsten paa Praiehold. "Tordenskjold" var noget større end de andre Fregatter, længere og mere slank ovenbords og riggede smukkere med større Afstand mellem Stormasten og Mesanmasten. Den

tog sig udmærket ud i det klare Solskinsveir med sit store hvide Seilareal og den hvidmalede Gang med de sorte Porte. Det var et Syn, som kunde faa Pulsen til at slaa raskere paa enhver rigtig deepwater saylor, og der var vistnok mange af os unge, der dengang ønskede, at vi maatte opnaa Stillingen som Fører af et saadant Skib. Det var baade første og sidste Gang, at jeg saa Fregatten "Tordenskjold" under Seil. Som Dampskibsfører var jeg først i Firserne ombord i den i Howden Dock i Newcastle on Tyne, hvor den skulde indtage en Kulladning vistnok til Australien.

Efter en Del omskiftende Vinde med flau Kuling naede vi endelig Java og Batavia Red den 25de Oktober efter at have faa-



et Lods ved Anger, ud for hvilken Plads vi havde holdt det gaaende hele Natten i et ualmindelig kraftigt tropisk Tordenveir med Styrregn. Det var et pragtfuldt Syn, naar de mægtige Lyn oplyste Sumatras Bjergtoppe med den rygende Vulkan Indrapura ragende op over de omkringliggende Bjerge med dybe Kløfter imellem ud mod Havet. Alle Øens forskellige Konturer blev langt stærkere synlige under Lynglimtene, som om den et Øieblink var oplyst med de stærkeste elektriske Projectører, end da vi senere passerede den i Solskin paa nærmere Hold. Hvorledes Havneforholdene

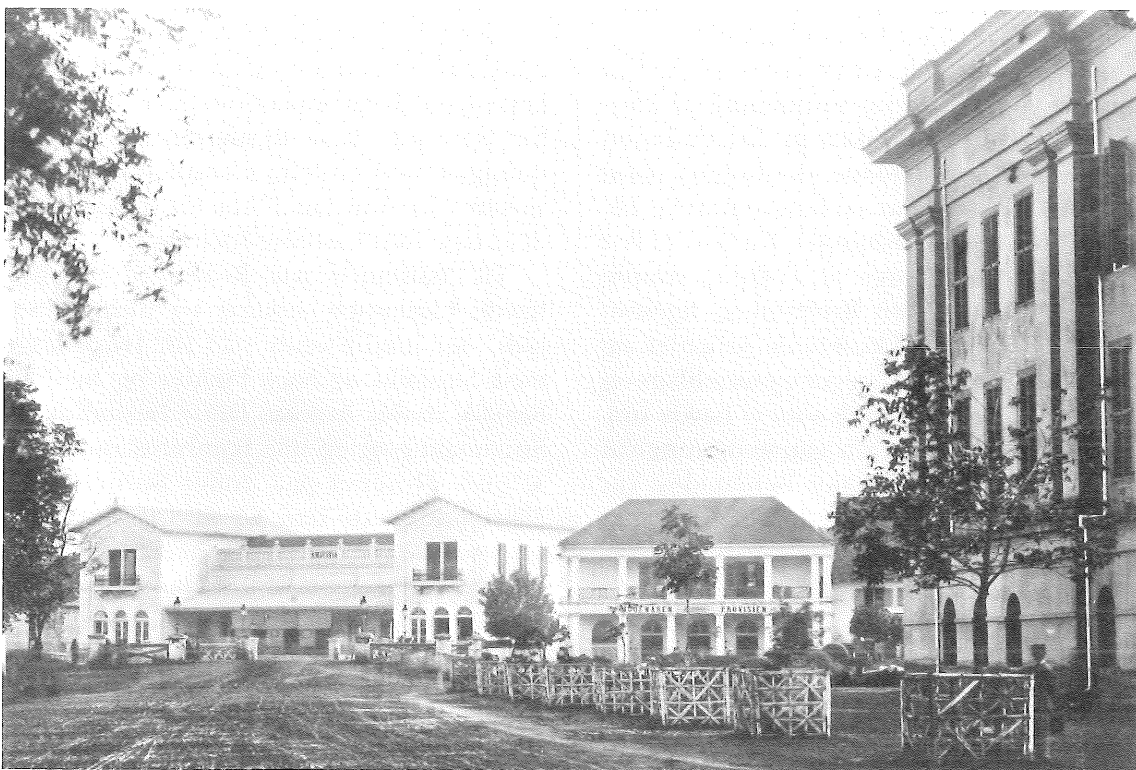
Landkendingen af de ostindiske øer var karakteristiske ved de mange vulkanske bjerge. Her indsejlingen til Batavia på Java. - Foto fra 1880'erne. Det kgl. Bibliotek. *The many volcanic mountains were a characteristic first sighting of the East Indies. The picture shows the approach to Batavia on Java. - Photo from the 1880's. The Royal Library.*

nu er ved Batavia kender jeg ikke, men dengang var de meget primitive. Vi ankrede ret langt ude paa Reden og Forbindelsen med Land foregik i alt væsentligt ved Seilads med de almindelige javanske smalle Seilbaade med Udriggere til begge Sider,

paa hvilke den indfødte Besætning anbragte sig paa luv Side som Ballast, naar Brisen var nogenlunde frisk. Med god Vind kunde de skyde en mægtig Fart, der maaske forekom Passageren stærkere end den virkelig var, fordi Fartøiet var saa smalt, at man sad saa tæt ved Vandet.

Europæiske forretninger og lagerbygninger i Batavia, det nuværende Jakarta, hovedstaden i den hollandske koloni Ostindien - Foto fra 1880'erne. Det kgl. Bibliotek. *European shops and warehouses in the city Batavia now called Jakarta, capital of the Dutch colony of East India. - Photo from the 1880's. The Royal Museum.*

Paa Reden laa vi for to Bougankere, men slap for at rigge Bramræer og Bramstænger ned, og da der samtidig laa flere Hollandske og Engelske Fuldskibe, gjaldt det om at have hele Rigningen rigtig toppet og braset bidevind fra for til agter, men vi havde saa ogsaa den Tilfredsstillelse, at "Havfruen"s Rigning af kyndige Søfolk blev anset for at være den smukkeste og mest shipshape af Skibene paa Reden. Englænderne var dengang tilbøielige til at stage Master og Stænger lidt for meget i Vifteform, da det mentes at give bedre Seilads, men det så ikke så godt ud undtagen paa meget lange Skibe med stor Afstand mel-



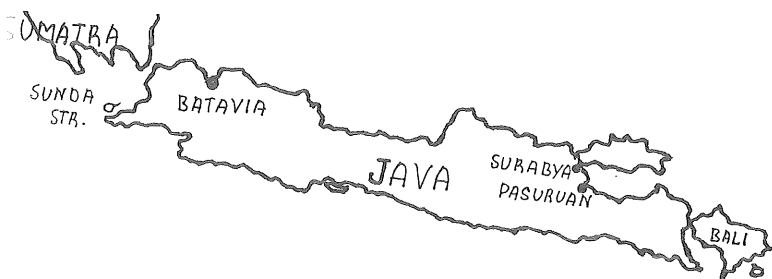
lem Masterne. Det var en Behagelighed navnlig for Mandskab og Styrmand, at vi slap for at tage Bramræer og Bramstænger tildæks, som vi var vant til ved Mauritius, hvor desuden Tallier og Dreiereb skulle være iskaaret og paa Plads til at stryge Mærseræer og Mærsestænger tildæks og eventuelt Underræer, naar der blev givet Signal fra Observatoriet paa Havnen, at en Orkan var i Anmarch. Klyverbommen blev selvfølgelig ogsaa rigget ind, og naar jeg samtidig nævner, at Havneautoriteterne forlangte Fortøining med 4 svære Ankere, kan det nok forstaaes, at Mauritius' Havn eller Red ikke var den Plads, som man var særlig hidsig efter at komme til som Styrmand. Jeg har været der 3 Gange, men har heldigvis ikke været udsat for Orkan Signalet.

Efter denne lille Deviation skal jeg gaa over til Losningen og Indladning af Partladning af Sukker i Batavia. Besætningen maatte selv losse Kullene, der bragtes iland i Lægtene, og det var en langsommelig Historie med at faa Ladningen fra borde. For det første var mange af Folkene uvante med at arbejde i en Kulladning, ligesom den stærke Varme ikke littede Arbeidet, og last not least var det meget gammeldags og upraktisk Lossemateriel, som vi havde ombord. Haandspillene var gamle og tunge at hive med, Tønderne, der benyttedes, var overskaarne Kødtønder, der var stropet ind paa Reisen, men de var for smaa i Omfang til de ofte store Stykker Waleskul og var heller ikke stærke nok, saa Bunden ofte gik ud af dem. Spaderne, der skulle arbejdes med, var imidlertid næsten det værste, det var gamle Ballastspader, spidse eller firkantede med lige Skafter, saa der hørte stor

Behændighed til at faa et Stykke Kul til at blive liggende paa Spaden, til man fik det i Tønden, og at grave sig ned i en Waleskuladning med den Slags Redskaber var næsten umuligt, hvorfor ogsaa Hænderne benyttedes lige saameget som Spaderne. For mit vedkommende, der har været med til den hurtige Kullosning i København fra S/S "Georg", hvor et Hold med Haandspillet lossede 100 Tons pr. Dag, var det et træls Arbejde at dirigere. Naar Lossemateriellet var saa daarligt, troer jeg sikkert, at det havde sin Grund i den gamle Tradition, der herskede i Skibene paa det Omraade, saa at Rederiet ikke var gjort opmærksom paa det ufordelagtige ved en saa sendrægtig Losning.

Alting i Verden faar jo en Ende, og det gjorde Kullosningen ogsaa, og da vi havde faaet 4-500 Tons Sukker om bord, littede vi for Surabya, hvor Restladningen skulde indtages med endelig Completering i Pasuruan, da "Havfruen" var for dybgaende til at tage fuld Ladning i Surabya.

Til Assistance paa Reisen til Surabya havde Captainen antaget en indfødt Sølod, der mødte ombord i let Tropedragt med Straahat og bare Fødder og med sit Køietøj under Armen. Dette bestod af en Straamaatte og en lille Bambusskammel til at hvile Hovedet paa under Søvn. Om Natten anbragte han sig altid paa Dækket paa et af de mindst varme Steder, uden noget Tæppe over sig. Han talte nogenlunde Engelsk og var en rigtig flink Mand, der lod til at være meget godt kendt i Farvandet med de mange Korallrev. Hvad der forbausede os unge ombord var hans meget veludviklede Fødder med fuldstændig re-



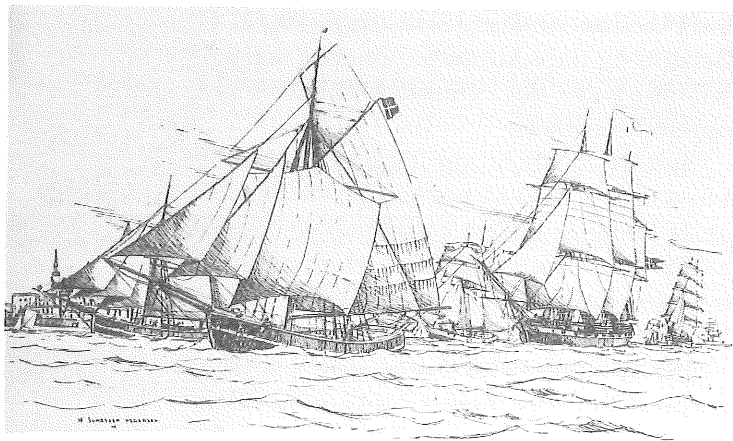
gelmæssige Fodfingre og Negle som paa Fingrene. En Del af os ombord forsøgte at faa vore Fødder til at se lige saa pæne ud, og navnlig var vor unge flinke Hovmester saa ivrig at beskære og pudse Neglene paa Fødderne, at det ikke var saa sjældent, at Blodet kom til at flyde, til megen Moro for os andre, der tog lidt mere forsigtigt paa Vei. Paa hele Reisen til Surabaya havde vi fint Veir med skiftende Sø- og Landbrise og som Regel Stille om Natten, hvor vi ankrede for et svært Varpanker shacklet til Bagbords Ankerkæde. Seilene blev kun givet op i Givtoug og Gaardinger, saa det var hurtigt at komme under Seil, naar Morgenbrisen begyndte. Det gode Veir benyttedes blandt andet til at sætte den staaende Rig, der ikke havde Vantskruer men de gammeldags Jomfruer med 6-skaarne Talliereb. Vi satte alle Vant med 2 Undertallier og 1 Toptallie paa hvert Spænd om Styrbord og Bagbord samtidig. Tallierebene seisedes og bændledes med Befuxe lavede paa Reisen, hvorefter Maatterne af Skibmandsgarn neiedes paa. Vi tog altid enten Fortop eller Stortop hver paa 1 Dag, og Mesantop og Stag paa 1 Dag. Jomfruer og Talliereb fik rigelig med Blanktjære, saa Hænderne kom til at se ud, som om man havde lapsalvet i flere Dage. Det hændte undertiden, at et Vant var bleven for langt, saa

Jomfruerne maatte ombindes, hvilket Arbeide var en af Prøvestenene for en fuldbefaren Matros, og det var ikke alle givet at kunde faa Halvstikket om Jomfruen lagt rigtig og paalægge de dobbelte Stiklinebændsler komplet ensartet, som de var den Gang, "Havfruen" tilhørte Marinen. Vi naaede Surabaya uden særlige Oplevelser og fortøiede i Havnen eller vel nærmest betegnet Reden for 2 Ankere og riggede ikke andet ind end Klyverbommen. Sukkerladningen kom ligesom i Batavia paa Siden i Lægtene, og blev tildels stuvet af Skibets egen Besætning. Det var ikke noget let Arbeide særligt i Underlasten, der agter var meget skarp i Bunden med Støtter midtskibs paa alle Banjerdæksbjælkerne tværs over Rummet. Sukkeret fra Java var paa den Tid emballeret i Kurve flettet af Bambus og Rotang og rummede, saavidt jeg husker, mellem 4 og 500 engelske Pund. De havde Form af Cylindere og var ikke lette at faa stuvet rigtig sammen. Naar man havde faaet et Bundlag saa tæt som muligt, blev der rullet en Kurv oven paa i hver Side af Rummet mellem de midtskibs Støtter og Garneringen, og ved at skrue de underliggende Kurve rundt ved Hjælp af Kædehager. Det saa ofte haabløst ud at faa en Kurv arbeidet ned, men naar man blot vedblev at skrue ude fra i begge Sider ind mod Midten, lykkedes det i Regelen. Selv om en Ladning af Java Sukker var stuvet nok saa omhyggeligt, kunde det ikke undgaaes, at den gav sig noget under stærk Slingrerage fra Styrbord til Bagbord og omvendt i Samklang med Overhalingerne. Det var naturligvis særlig Ladningen paa Batteridækket, det i nævnte Tilfælde var i Bevægelse, uden at det dog

skadede Skibets Stabilitet. Da "Havfruen" var lastet saa dybt, som Havnelødsen turde tilraade, fortsattes til Pasuruan, hvor Ladningen saa endelig blev completeret til ca. 1050 Tons, hvormed Skibet havde et Dybgaaende over Livet paa ca. 22 1/2 Fod.

Endelig den 10de Januar 1877 begyndtes Hjemreisen efter et Ophold paa Java af 2 1/2 Maaned. Til Passage gennem Stræderne valgte Kaptainen Balistrædet, der jo ogsaa var den naturligste Vei, men da vi fik sydlige Vinde, tog det os 2 Døgn at komme igennem selve Strædet med meget skarpt Kryds. Da vi kun kunde avancere, naar Strømmen var slæk eller medgaaende, maatte vi 2 Gange vende om og holde den gaaende for smaa Seil om Natten Nord for Strædet. Endelig den 3die Dag lykkedes det os at naa Ankerpladsen ved Banjowangi før Mørkets Frembrud, og vi laa saa her lidt over et Døgn, til Vinden rummede saa meget, at vi kunde styre Kurs ud fra Landet. Efter at have tabt Java af Sigte, mødte vi en lang Periode med Stille og Omløbende, saa vi bogstavelig talt ikke avancerede vest over i omtrent 14 Dage. Det tog stærkt paa vor Ferskvandsbeholdning, og da Reisen til Cap det gode Haab ogsaa blev yderligere langvarig, bestemte Captainen sig til at anløbe St. Helena for at faa Vandbeholdningerne completerede. Ved Anløb af Jamestown, Øens eneste Ankerplads, gælder det om, naar man kommer Syd fra, at luv op saa tæt som muligt om Øens Østpynt for at faa fat i en Ankerbund med blot nogenlunde rimelig Dybde, da man ellers driver af og kan begynde at krydse sig op igen til Reden. Der var godt Drøn i "Havfruen", og den skød saa godt op i Vendingen, at vi naa-

ede at faa Ankeret i Bund paa 25 Favne. Saa snart Vandfyldningen var tilendebragt fortsatte vi Nord paa med Falmouth som Ordre Plads. Paa St. Helenas Red laa der tre barkriggede Hvalfangere fra USA. Det var svært riggede, ret plumpe men stærke Skibe, der var karakteristiske ved det store Antal spidsgattede Hvalbaade, der hængte i Davider paa begge Sider. Der var tilsyneladende store Besætninger ombord, men det var ogsaa nødvendigt, da man dengang ikke kendte til at jage Hval med Dampere med Udskydningsapparat til Harpunerne, men disse maatte betjenes med Haandkraft af en Harpunerer i hver Hvalbaad, der selv sagt var en meget betroet og ansvarsfuld Stilling, som ogsaa blev lønnet derefter. Om Reisen fra St. Helena til Falmouth og videre til Landskrona, paa hvilken Havn Ordren lød, er ikke videre at bemærke, end at vi gennemgaaende havde godt Veir og ingen Sygdom ombord af nogen Betydning. Hertil regner jeg ikke, at en Del af Besætningen paa Slutningen af Reisen var plaget med smaa Bylder i Nakken og paa Haandleddene, da det efter min Erfaring i Sukkerfarten paa Ostindien er noget, som næsten altid indtræffer paa Hjemreisen, og det er da særlig dem, der ikke tidligere har været i denne Fart, som angribes. Gamle Ostindiefarere siger, at Bylderne stammer fra Uddunstningerne fra Ladningen, men efter min Mening stammer det i lige saa høi Grad fra, at Smørrationerne slipper op for tidligt, saa at Mandskabet i stedet for 1 Pund Smør ugentlig faar 2 Pund Sukker extra, hvad deres Fordøielsesorganer daarligt kan tage imod. Det bedste Helbredelsesmiddel er et passende Kvantum Engelsk



Sejlskibe passerer Kronborg for en god vind. Tegning af H. Schøslør-Petersen. H & S. *Sailing ships passing Kronborg in a fair wind. Drawing by H. Schøslør-Petersen. DMM.*

Salt (Skibsmedicin), Grødomslag, og senere naar Saarene skal læges, Kongsplaster. Jeg er ikke sikker paa, at dette Plaster længere findes i Medicinkisterne. Min Erfaring om dette Plasters gode Virkninger har jeg fra en Reise med Captain Andræa, der altid benyttede det i saadanne Tilfælde med godt Resultat.

Over Nordsøen havde vi en Del stiv østlig Kuling, dog ikke stærkere, end at vi kunde føre Bramseil under Vinden, men "Havfruen" var ogsaa med fuld Last meget stiv, saa vi sjældent tog Bramseilene saalænge Skøderne holdt. Ved denne Leilighed passerede vi flere Sejlskibe, der gik under rebede eller dobbelt rebede Mærseil.

Gennem Kattegat havde vi svage sydlige Vinde afvekslende med Stille, saa der efterhaanden samledes en meget stor Flaade af Seilere i Nærheden af Kullen, mest ballastede norske gamle Skibe, der skulle til Østersøen efter Trælast, og da saa Vinden endelig en Morgen sprang NV med jevn Sommerkuling, holdt hele Flaaden ned

mod Indseilingen til Sundet, saa da vi passerede Kronborg, var Farvandet baade for og agter fuldstændig dækket med hvide Seil, og vi var ofte saa tæt paa hinanden, at vi daarligt kunne holde vore Raanokker klar af de medgaaende Raaseileres. Vinden flauede efterhaanden, saa mange af de ballastede norske Skibe løb forbi os. Det er senere bleven sagt mig, at der paa den Dag blev optalt det største Antal Sejlskibe, der nogensinde har passeret Kronborg i løbet af 12 Timer. Det var den 24de Mai 1877, og samme Dags Eftermiddag ankom vi til Landskrona, det sidste Stykke under Bugsering af en Slæbedamper fra Helsingør, med Alt vel ombord. Inclusive de to Dages Ophold paa Sanct Helena og i Falmouth, havde Reisen taget ialt 126 Dage, en lang Reise for et Skib af "Havfruen"s Størrelse og Seilevne, men som tidligere nævnt havde vi været uheldige med Vindforholdene i det Indiske Hav.

Efter endt Udlosning afmønstrede jeg fra den gamle Fregat, som jeg ikke senere gængsaa, men jeg har bevaret Mindet om den omhandlede Reise som en af de interessanteste Oplevelser i min Styrmandstid med Sejlskibe i oversøisk Fart."

Den opmærksomme læser har måske undret sig lidt over udførligheden i den omstående beretning af Otto Søtoft (1852-1944). Han er ikke kun en navigatør, der ser tilbage på ungdommens langfart, men som en gammel skolemester leverer han en systematisk redegørelse for skibet, rejsen og livet om bord. Otto Søtoft havde begge elementer i sin baggrund. Han var præstesøn, men hans far døde, da han var to år, og han flyttede med sin mor til hendes hjem, præstegården i Karleby på Falster. Morfaderen, Otto Diderik Lütken, fra 1841 sognepræst for Karleby, Horreby og Nr. Ørslev, havde stor interesse i folkeoplysende arbejde. Som sin fader skrev han landøkonomiske afhandlinger, han udgav en læsebog for børn og i 1839 en meget rost beskrivelse over Præstø amt.

I familien Lütken var der tradition for, at sønnerne enten blev præster eller søofficerer, og Otto Søtoft fulgte slægtens spor. Efter et par år til søs kom han i 1870 ind på Søofficersskolen, men det var de store have, der trak. Han sejlede nogle år i udenrigsfart, rundede Kap Horn som matros på en belgisk bark, før han tog styrmandseksamen.

Længslen efter tropernes trylleri og sejlskibenes romantik fik ham til i 1876 at forlade en god stilling som 2.styrmand i dampskibsfarten, hvor mulighederne for en karriere til søs nu lå, for at foretage endnu en rejse til Ostindien med den gamle sejlfregat "Havfruen".

Otto Søtofts mor havde bosat sig i Nykøbing Falster, og her blev sønnen draget

ind i kredsen omkring skibsbygmester E. C. Benzon og hans konstruktioner af hurtigtsejlende både, der i samtiden tiltrak sig stor opmærksomhed.

Søtofts morbror var tegneren Mathias Lütken, der 1865-67 portrætterede adskillige af Benzons både i konkurrence, blandt andre kutteren "Caroline", ført af hans bror Johannes Lütken i den første kapsejladss afholdt i Danmark. Det var i juli 1866¹.

I 1883 bosatte Otto Søtoft sig i Nykøbing F. Han giftede sig med skibsbygmester Benzons datter Hansigne og blev fører af det nybyggede dampskib "Kronen" (fra 1887 ejet af DFDS), der gik i rutefart på England. I 1889 blev Søtoft ekspeditør for DFDS, og fra 1900 til 1912 var han indehaver af saltværk, soda- og cindersfabrikken "Falster". Inden for samme åremål blev hans søfartsinteresse tilgodeset ved en bestyrelsespost i Kgl. Dansk Yachtklub. Fra 1902 til 1925 var Søtoft merkantil direktør for sukkerfabrikken i Nykøbing, og her havde han, også i sine senere år, lejlighed til selv at føre fabrikkens transportbåd².

Det er en skæbnens pudsighed, at Otto Søtofts karriere både begynder og ender med sukker og sukkerfart, men i bogstaveligste betydning var der en verden til forskel.

Noter

¹ *Hanne Poulsen*: Danske skibsportrætmalere. Fogtdal 1985, s. 119.

² Meddelt af fhv. skibsfører P.K. Jeppesen.

En tak skal rettes til museumsinspektør Liselotte Mygh for, Museet Falsters Minder, for stor hjælpsomhed.



Artiklens forfatter, skibsfører og direktør for sukkerfabrikken i Nykøbing Falster, Otto Søtoft sammen med sin hustru Hansigne f. Benzon (stående på stenen nærmest Søtoft) og to kvindelige bekendte. - Foto i Museet Falsters Minder.

The author of the article Otto Søtoft, a ship master and director of the sugar factory in Nykøbing Falster, seen here together with his wife Hansigne Søtoft née Benzon (standing on the stone next to Søtoft) and two other ladies. - Photo in the Falsters Minder Museum.

Memoirs from a Voyage As First Mate on the Frigate "Havfruen" (the mermaid) from Copenhagen to Java and Back in 1876-1877

Summary

The manuscript, which was composed by a navigator called Otto Søtoft in his later years, was sent to P.A. Gruelund probably in the 1930's. Gruelund, who was employed by the state as a ship's pilot, was at the time collecting material on the recent history of Danish

sailing ships for a volume called "Danish Deep-Sea Sailors", which was planned but never completed. The Danish Maritime Museum, with the assistance of the Society of Friends of the Maritime Museum, has acquired from Gruelund's heirs several boxes con-

taining transcripts from records and newspapers, position lists, photographs and a few manuscripts such as the one described here.

Søtoft begins by describing the frigate "Havfruen"s appearance, the lay-out of the ship, its rigging, and how it was equipped for the coming voyage. The ship was built for the navy in 1825, but in 1865 it was sold to Mr. H. Puggaard and the sailing ship company "Det Københavnske Sejlskibsrederi" and was then adapted for use in the merchant trade. Altogether Puggaard's shipping company bought six of the navy's large sailing ships when they were sold to private business firms from 1860 onwards and these were put into service in the overseas trade to the East Indies.

The capacity of the "Havfruen" was only 1050-1100 tons, but on the other hand the ship was a good sailer when it was carrying a heavy load. The ship's rigging was oldfashioned, heavy and difficult to handle, so the ship needed a crew of about 30 men. On the voyage in question the crew consisted of 28 men.

Conditions for the men before the mast were very primitive. They still had to go to the toilet on the head or in the channels and sleep in the old navy hammocks, but the rations were good and it was considered meritorious to have served on Puggaard's ships. As second mate in the steamship traffic to England it meant a break in Otto Søtoft's career when, as a result of a nostalgic yearning for the tropics, he signed on as first mate on board the "Havfruen" on August 16th 1876.

The first port of call was Cardiff, where a cargo of coal to Batavia was taken on. The long sea voyage passed quite uneventfully. Søtoft tells about the watches on board and about the work of the sailmaker, which came to involve both the sailors and the mates. With the help of chronometers and the author's adjustments based on night observations the ship made its way to the Sunda Strait passing the Cape and the Islands of St. Paul and Amsterdam. Harbour conditions at Batavia were very primitive. The "Havfruen" anchored in the roads and all contact with land had to take place via Javanese outriggers. The crew had to unload the coal themselves and it was then taken ashore in lighters. In those days Javanese sugar was also packed in cylindrical wicker baskets which could hold between 400 and 500 lbs. of sugar. The remaining cargo space was filled in Surabaya. The homeward voyage began on January 10th 1877 and proceeded without mishap except when the ship lay becalmed for 14 days in the Indian Ocean. Some of the crew members suffered from boils on their necks and wrists, which was a common complaint on board sugar ships on the homeward voyage. Otto Søtoft thought it was due to the fact that the butter rations had been used up and that the crew had received a double ration of sugar instead.

After a couple of years as shipmaster in the Danish domestic steamship traffic Otto Søtoft went into business life. He became director of a sugar factory in Nykøbing on the island of Falster, which is in Denmark's largest region for the cultivation of sugar beet.