

Jørgen Svare: Af en Islandsskippers saga

En avisartikel i en irsk avis januar 1993 om en lokal redningsdåd i forbindelse med en Ærøskonnerts forlis fik forfatteren, der i mange år har interesseret sig for Ærøskøbings søfart, til at samle traditioner og fakta omkring byens navnkundige skipper Niels Dreie og hans søn af samme navn. Familiens skib var topsejlskonnerten AUGUST, der efter en række hårde rejser på Island sluttede som pindebrænde i en kogende irsk malstrøm i januar 1903.

Alle sejlskibstidens danske toldsteder havde i deres skibsliste navne, der lyste med en særlig glans. Årsagerne til denne nimbus kunne være mange. En velproportioneret rigning over et elegant bygget skrog var jo altid med til at fremhæve en skonnert i den brogede vrimmel af gamle forlængede eller fortømrede skuder, der trængtes ved hjemstedet under vinteroplægning. Hvis den tilmed sejlede bedre end de fleste, både hvad angår fart og årligt udbytte til rederne, og måske oven i købet gjorde det i en længere årrække, ja, så måtte et sådant skib få et særligt ry på sig. Et ry, der selvsagt også knyttede sig til den skibsfører, der med dygtighed og held stod for skibets sejlads i et langt, ubrudt spand af tid. Som sømand til fingerspidserne viste han ved sit eksempel vej for yngre styrmænd, der satsede på at få

foden på eget dæk, ligesom han gav andre i de små søfartssamfund mod på den investering i skibsparter, der var en forudsætning for kontinuiteten i erhvervet.

Et godt eksempel på et sådant sejlskib er den tomastede topsejlskonnert AUGUST af Ærøskøbing, der gennem mere end et kvart århundrede førtes af kaptajn Niels Hansen Dreie (1843-1932) fra 1700-tals skipperhuset i Nørregade, den gade i Ærøskøbing, der fremfor nogen var de lokale søfolks vinterkvarter.

Navnet Dreie figurerer i købstadens skibsliste helt tilbage i 1700-tallet og er forbundet med dens sejlskibsfart, lige til den ebber ud under første verdenskrig.

Niels Dreies fader, Hans Nielsen Dreie (1818-1873), var også skipper og havde i en del år ført jagten EMANUEL af Ærøskøbing. Den blev i 1871 forlænget og omrigget til galease i Faaborg, og måske har skippers søn deltaget i dette arbejde og knyttet kontakter på stedet. Foreløbig overtog han skibet efter faderen og førte den 37 år gamle galease, da den 9. marts 1875 strandede og blev vrag ved Skagens nordstrand på en rejse fra Methil til Cappel med kul. Alle blev reddet i land fra den, og assurancen er blevet udbetalt og har ligget som en første anspore til at gå i gang med noget nyt og bedre.

Alt nyt og bedre inden for Ærøskøbings skibsfart kom dengang som regel fra Faaborg, hvor først skibsbygmester Rasmus Dyreborg og siden den nye mester, Rasmus Møller, havde leveret yderst velomtalt arbejde til redere i Ærøskøbing, som først i 1875 fik et permanent skibsværft, forøvrigt med Møllers mestersvend, Rasmus Mortensen, som leder. Niels Drejøe var ikke længe om at få samlet et partrederi bag sig, og han har ikke været i tvivl om, hvor ordren på det nye skib skulle afgives. Rasmus Møller i Faaborg skulle lægge egeplanker til hans nye levebrød, og kølen var strakt inden udgangen af 1875.

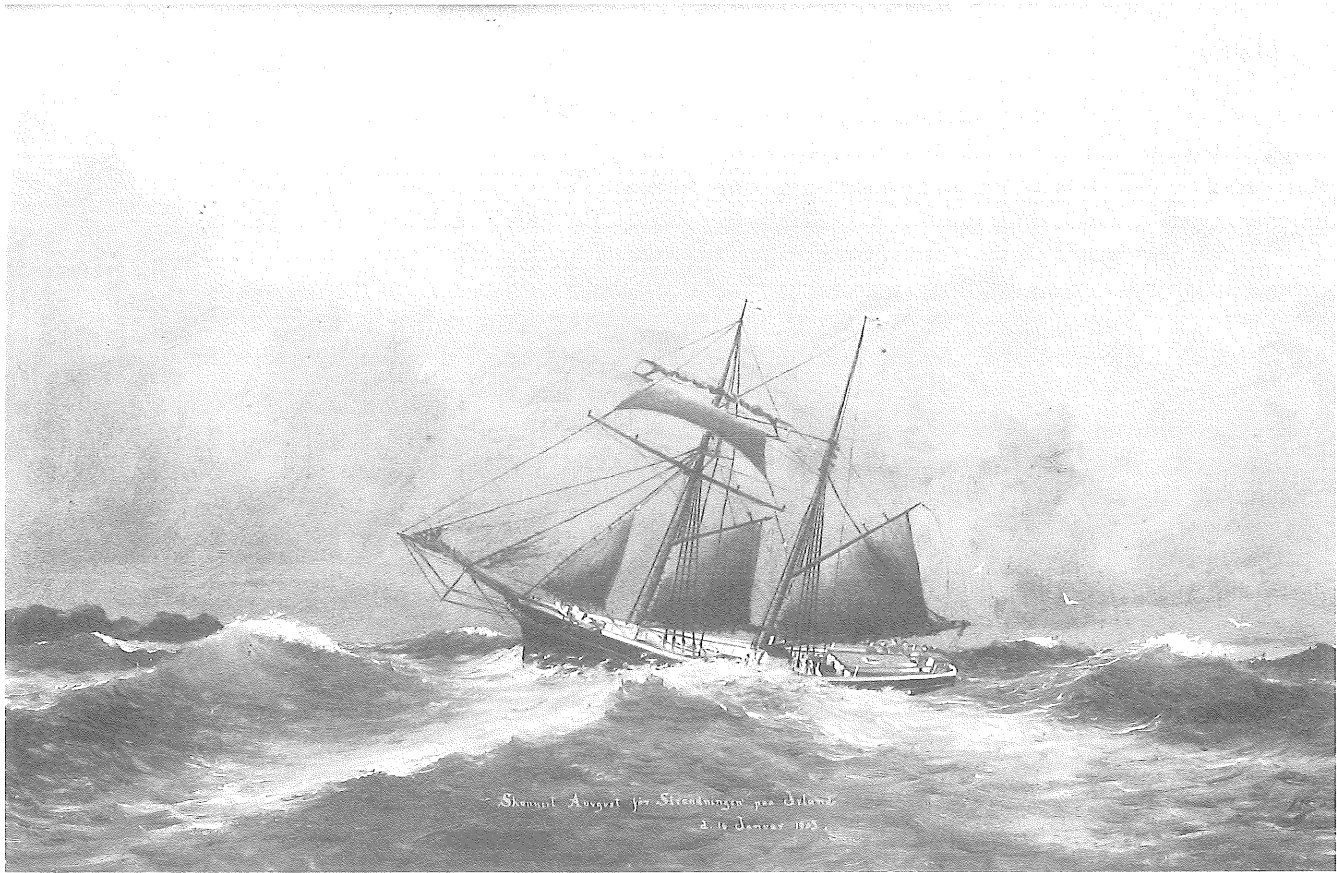
Syv partredere fra Ærøskøbing finansierede nybygningen. Kaptajnens moder var største parthaver med 2/8. De øvrige ottende dele var fordelt på Drejøe selv, hans svoger, søløjtnant og navigationsskolebestyrer i Marstal J.H. Petersen, byens to storkøbmænd L.P. Hansen og P.K. Lauritzen, by- og herredsfuldmægtig, senere kancelliråd H. H. Paaren samt ingen ringere end købstaðens førstemand, by- og herredsfoged August Carstens. Han fik æren af at lægge navn til det nye skib, da det den 21. februar 1876 blev søsat i Faaborg. P.K. Lauritzen var korresponderende reder til sin død midt i 1890'erne. Hans post overtoges da af løjtnant Petersen, som nu var blevet hotelejer i Ærøskøbing. AUGUST var klipperbygget og riggedes som tomastet topsejlskonnert. Tonnagen var ikke stor: 85 brutto og 77 netto, lastevne ca. 150 tons. Men hvad skibet måtte savne i tonnage, havde det til gengæld i elegance som alle Møllers nybygninger. Det har været et nydeligt syn at se Niels Drejøe stå ud på Faaborg fjord for første

gang den 12. marts 1876, endda med en ladning korn ombord. Nu skulle der sejles, og det blev der!

Den gængse fart for skonnerterne fra det sydfynske øhav var dengang Nord- og Østersø-farten, og AUGUST har da også udsejlet sine sømil i de to farvande. Herom vidner bl.a. en smuk anerkendelse, Niels Drejøe fik i 1879 fra det russiske marineministerium for at have reddet en nødstedt finne fra kølen på en forlist båd i den finske bugt. Langt senere i oktober 1898 kom han selv ud for det uheld at grundstøde ved Øland på rejse Narva - København med træ. Ved hjælp af et varpanker og ved at lette skibet for dækslasten, kom han dog fri efter et par dages arbejde. Men ellers var det rigtignok i en helt anden fart, Niels Drejøe og AUGUST normalt slog deres folder.

En lang række danske skonnerter og større galeaser var i de år beskæftiget i stykgods-farten på Island og Færøerne. Mange Ærøskøbingskipperere var eksperter i denne fart, der hvert forår tog sit udgangspunkt i København, hvor skibene indtog en fuld ladning kolonialvarer og andet stykgods til de to øsamfund i Nordatlanten. Ikke mindst Drejøe-slægten indskrev sit navn i denne sejlad. Hele fire skippere af denne familie gjorde Island til deres faste forårsdestination. Niels Drejøe er nok den af dem, der har rekorden. Da han i 1901 kunne fejre 25 års jubilæum med AUGUST, havde de to sammen foretaget 9 rejser til Færøerne og 55 til Island, og de stod ved den lejlighed ud på nr. 56!

Et Islands-certeparti løb altid fra den 16. marts, og skibene sluttedes som regel af det kendte københavnske mæglerfirma Peter-



Ærøskøbingskonnerten AUGUST forliser på den irske kyst 16. januar 1903. Oliemaleri 1903 af Johan Kock, Ærøskøbing, efter styrmandens beskrivelse. Man ser besætningen samlet agterude til skibsråd. Kock var den rette til at gengive skibet. Hans første hyre var som kok på AUGUST i 1884, og han sejlede også med den i året 1886. (Familieejere). *The AUGUST, a schooner from Ærøskøbing, is wrecked on the Irish coast on Jan 16th 1903. Oil painting 1903 by Johan Kock of Ærøskøbing based on the first mate's description. The crew can be seen assembled abaft for a ship's council of war. Kock was the right person to depict the ship, as his first berth was as a cook on the AUGUST in 1884, and again in 1886. (Owned by the family).*

sen, Møller & Hoppe. Men sejladsen på Island praktiseredes øjensynlig under forskellige former. Rejsen op med mangeartet stykgods var fælles for alle. For adskillige af skibene gjaldt det imidlertid, at de ved ankomsten ikke udlossede på en gang, men gik i kystfart sommeren over langs de fjeldklædte fjorde, hvor de ankrede op på åben kyst for derefter at indlede en veritabel tuskhandel med islænderne, der kom ud i både med deres varer. Det kunne være tørret fisk, talg, uld, skind og allehånde teks-

tiler, der på denne måde udveksledes med kolonialvarer, petroleum, tovværk og isenkram. Der var ligefrem rigget hylder op ombord, hvorpå varerne præsenteredes og ofte sejlede en sælger fra det københavnske firma med og forestod handelsforhandlingerne, der gerne skulle ende med fuldt skib og et godt udbytte, når skuden efterårsdage returnerede til hovedstaden. Det er muligt, at Niels Dreijøe som mange af sine kolleger har deltaget i denne trafik, den såkaldte "Spekulantfart". Vi har desværre hverken regnskaber eller skibsdagbøger fra AUGUST til at fortælle om det. Men alene hans mange rejser på Island gennem 25 år indikerer, at han normalt sejlede efter et andet mønster.

F. eks. afsejler AUGUST fra København til Island den 4. april 1901, vender tilbage og afgår igen fra hovedstaden den 30. maj med samme destination. Den præsterede at gøre en sådan rejse tur-retur til Sagaøen på 4 uger, hvad der nok må kaldes pænt. Men meget ofte gik turen også fra Island med fisk eller andre produkter til skotske og engelske havne. Niels Dreijøe har således gjort flere rejser til Leithfjorden med islandske heste, beregnet på de skotske minegange, der så til gengæld leverede den returlast af kul, som han efterfølgende fik om bord i en af de små afskibningshavne i området og stak nordpå med. Hen på efteråret indtog skibet gerne en ladning fisk til de katolske lande sydpå og stod ned over den barske Nordatlant. Første havn var altid Stornoway for ordre, og som regel lød ordren på spansk havn.

Efter udlosning dør gik det så til St. Ubes (Setubal) i Portugal for at laste salt til dansk havn i håb om at nå hjem til jul.

På en sådan saltrejse hjemover, ganske vist fra Liverpool, kom AUGUST ud for en af de triste hændelser, som mange sejlskibsførere måtte døje med. Skonnerten lå den 26. september 1899 i Liverpool-bugten på vej til Assens i en storm af VNV og med meget høj sø. En ung letmatros fra Langeland var i arbejde på klyverbommen, da en brådsø af dimensioner væltede ind over forgrejerne, så klyverbommen brækkede af og tog letmatrosen med sig i den oprørte sø. Kaptein Dreijøe forsøgte selv med en bådshage at få staklen vristet ud af klyvergodset. Han fik fat i ham; men havet ville have sit bytte, og han forsvandt. Bag skipper, på AUGUSTs overskyllede dæk, lå styrmanden ramt af samme sø, bevidstløs og med brækkede ribben. De tre, der ikke havde lidt fysisk skade om bord, fik derpå havaristen over stag og søgte tilbage til Liverpool som nødhavn.

Niels Dreijøe var en sejlskibsskipper, der ikke kendte til frygt. Han var ét med sin kapsejler af en skonnert, og den blev ikke skånet. Myten sagde om ham, at han roligt stod til søs i et vejr, der fik alle andre til at blive i havn, og når han vendte tilbage efter ny ladning, lå de andre der stadig! "På AUGUST kender vi ikke til at rebe", sagde hans besætning, og en af hans styrmænd har fortalt, hvordan han engang vovede at foreslå det.

Niels Dreijøe stak hovedet op af kahyttekappen og så op på sine spændte vanter og sprængefærdige sejl. "De kan sætte overtopsejlet, styrmand!", kom det lakonisk. Han var helt på det rene med, hvad hans skib kunne bære, og mange af Ærøskøbings og Ærøs kendte skibsførere har som unge styrmænd hos ham fået en våd, men aldrig glemte oplæring i at sejle et skib. At rederne



Skipper Niels Dreieø med hustruen Christine og sønnerne Hans, senere stiftprovst i Nykøbing Falster, Niels, styrmand på AUGUST og Carl, der blev mægler i Harburg, Ca. 1890. (Familieejede). *Skipper Niels Dreieø with his wife Christine and sons Hans (later archdeacon in Nykøbing Falster; Niels (mate on the AUGUST), and Carl (who became a broker in Hamburg). About 1890. (Owned by the family).*

derhjemme også var tilfredse med resultatet af anstrengelserne, viser en tildragelse, som fandt sted ved et rullegilde efter en søsætning i Ærøskøbing, hvor der næppe heller har manglet væde.

Til stede var blandt mange andre Niels Dreieø og hans medredere Carstens og Paaren, og denne sidste blev i selskabets løb så oplivet, at han udbrød: "Dreieø, De har sejlet så godt med AUGUST og tjent så mange penge til rederne, at jeg vil forære Dem min ottendedel!". "Tak!", sagde Dreieø. Men da han næste dag stillede for at modtage den, kunne fuldmægtigen ikke erindre sin udtalelse. Der var imidlertid så mange vidner på den, at han til sidst mandede sig op og forkyndte: "Hvad fuld mand gør, må ædru mand stå til regnskab for!" Og Dreieø fik parten! AUGUST har formentlig tjent sig fri flere gange i tidens løb.

En af Dreieøes tidligere styrmænd, Christian Lindegaard i Ærøskøbing, havde i 1894 som den første fra Ærø begyndt farten på New Foundland med sin 3 år gamle topsejlskonnerter CARL, der faktisk var en kopi af AUGUST. Lindegaards heldige sejlads gav selvfølgelig hans kolleger blod på tanden, og i 1897 svigtede Niels Dreieø for en gangs skyld Island og sejlede den 10. april ballastet fra Ærøskøbing til Cadiz i Spanien efter salt til Greenspoint på New Foundland. Med en last fisk gik det derpå til Lissabon for ordre. Denne lød på Livorno, hvorfra AUGUST foretog en ballastrejse til Setubal og lastede salt til København. Rundrejsen sluttede først den 10. februar 1898. På turen fra Livorno havde skonnerten været meget tæt på et forlis i en pludselig storm ved den italienske klippekyst; men Dreieø tvang sin sej-

ler over stag tæt på den truende brænding og klarede skærene endnu en gang. Som man ser, blev det ikke til mange fragtbærende rejser på et år, og det at skulle ligge og vente på fisken på New Foundland har næppe passet med skippers velkendte iver efter at komme til søs, så det blev kun til denne ene rejse i den fart, der ellers skulle komme til at beskæftige så mange ærøske sejlskibe.

Nej, trafikken på Island vidste man, hvad var, og dog. Også denne sejlads kunne byde på helt uventede oplevelser. Alle Islandskipperne kendte til at blive standset af drivisen fra Grønland, der tit lå som en barriere langs nordkysten og tvang skibene fra København til at lægge kursen syd om Island og søge at nå deres mål ad den anden, lange vej rundt om øen. Men få - om nogen - har nok prøvet det, Niels Dreijøe kom ud for på sin anden rejse fra København til Reykjavik i forsommeren 1901. Hen i juni befandt AUGUST sig syd for Island i ret roligt vejr, da der pludselig rejste sig en flodbølge, formentlig forårsaget af et undersøisk jordskælv. Den fik simpelthen skibet til at kæntre og sendte den sædvanlige dækslast af petroleumstønder og tunge fustager overbord sammen med skipperen og letmatrosen, der nu chokerede måtte kæmpe en fortvivlet kamp for at nå tilbage til det lodretstående dæk og de andre besætningsmedlemmer, der kæmpede for at blive der. Det lykkedes, og ifølge traditionen rejste det samme naturfænomen skonnerten op på ret køl igen, så sejladsen kunne fortsættes med alle om bord i god behold! Realiteten har nok været, at man kappede de vandfyldte sejl og på den måde fik havaristen ret-

tet op. Det antydes bl.a. af, at skipper måtte bestille nyt storsejl efter den vandgang.

Denne specielle oplevelse kan have været medvirkende til, at den nu næsten 60-årige kaptajn Dreijøe året efter valgte den mere rolige tilværelse som kgl. vejer og måler på Ærøskøbing havn.

Hans søn, Niels, var styrmand om bord, men havde ikke papirer til at kunne føre AUGUST, hvorfor kaptajn C.A. Clausen fra Græsvænge ved Marstal afløste faderen som skipper. Skiftet skete i Leith sommeren 1902. Som det så ofte var tilfældet, skulle det vise sig uheldssvangert for såvel fører som skib. I fortsættelse af den sædvanlige efterårsrejse sydover med fisk fra Island var AUGUST gået til Larache i Marokko for at laste bønner til Nordeuropa, en trafik, der var meget almindelig på den tid, og den 28. december 1902 afsejlede skonnerten til irsk havn for ordre.

Vintervejret på de kanter er ikke til at spøge med; men selv om storm fulgte på storm, nåede den lille flinke sejler trods alt op mod Kanalen den 14. januar 1903, og da den lå under kryds for en østlig kuling, besluttede kaptajnen at søge ind til Queens-town i Sydøstirland for ordre. Den 16. januar var man i nattens løb kommet tæt på de truende sorte klipper på Irlands sydkyst og forsøgte forgæves at presse skibet med alle sejl, så det til sidst lå med læ side helt under vand. Det kunne imidlertid ikke fortsætte. Man var nødt til at mindske sejl i den tiltagende storm, og til sidst stod det klart, at AUGUSTs skæbnetime var kommet. Ved et skibråd i den 5 mands besætning blev det besluttet at landsætte den for om muligt at redde livet.



Styrmand Niels Drejøe jun. (1879-1904) som orlogsgast ca. 1898. Han reddede livet ved AUGUSTs forlis, men tog på langfart året efter og blev da brutalt stukket ned i australsk havn af en ukendt voldsmand. (Familieejede). *First mate Niels Drejøe Jr. (1879-1904) as a sailor on leave around 1898. He survived the wreck of the AUGUST, but set out on a long voyage the following year and was brutally stabbed to death in an Australian harbour by an unknown assailant. (Owned by the family).*

Den kaledoniske bjergryg, der strækker sig fra Sverige/Norge gennem Skotland og ned over Irland til dets sydkyst, ender her i

nogle forvitrede siltstensklipper, som af havet mange steder er udhulet til de såkaldte "coves", der som ulvegab viser tænder i form af forrevne skær, overskyldet af søernes hvide bråd ude fra det urolige hjørne af verdenshavet, hvor Atlanterhavet mødes med Kanalen. AUGUST løb lige ind i et sådant ulvegab, Nohoval Cove nær byen Kinsale. Mødet blev katastrofalt. Den svære egetræskøl huggede hårdt i grunden tæt under klipperne. En frygtelig brådsø tog en del af riggen og med den kaptajnen. Resten af besætningen søgte først op i den tilbageværende rigning, men da skibet tørnede mod kystens sorte stenvæg, entrede de fire mand resolut over sprydet ind på en ugæstfri vintervåd klippeafsats. De havde næppe fået fast grund under fødderne, før deres skib igen blev suget ud i den brølende brænding, og det seje egetræsskrog, som tømmerens værktøj tit havde bidt forgæves på ved mange års klasninger, blev nu kvast til pindebrænde i havet bag dem.

De fire overlevende fra AUGUST var heldigvis ikke alene på klipperne. En irsk landarbejder ved navn Denis Collins havde fulgt det dramatiske forlis og takket være hans dødsforagt, lykkedes det at bringe de fire i sikkerhed længere oppe i det barske landskab, som han kendte som sin egen bukse-lomme. En irsk avis beretter senere, at han vadede gennem den vilde brænding og bar tre af dem på sine skuldre over de glatte, skarpe stenskrænter til mere fast grund og derved forhindrede dem i at få samme skæbne som deres skipper, hvis lig blev fundet frygteligt lemlæstet dagen efter. Men ikke nok med det. Han fik dem bragt ind i varmen i sin usle rønne af et landarbejder-



hjem, der lå langs vejen op fra klippeslugten, og bispiste dem og plejede dem på det bedste, ja, en af dem forsynede han endda med sit eget tøj. Den engelske coast guard, der havde station i Roberts Cove lidt længere østpå, stillede og ville have danskerne udleveret. Men han nægtede englænderne adgang til sine gæster, som han nok skulle sørge for. Lloyd's agent i Kinsale tog senere hånd om dem, og de blev bragt til sømandshjemmet i Cork, hvorfra den danske konsul arrangerede deres hjemsendelse.

Det siger sig selv, at de fire overlevende var dybt taknemmelige over for denne irske samaritaner og lovpriste hans mod og vel-

Nohoval Cove på Irlands sydkyst, hvor AUGUST mødte sin skæbne. (Foto J. Svarer, juni 1994). *Nohoval Cove on the south coast of Ireland, where the AUGUST met its fate. (Photo: J. Svarer, June 1994).*

gerning ved hjemkomsten til Danmark. Det førte til, at den danske regering bekostede et smukt sølvbæger med inskription, som sidst i april 1903 blev overrakt til Denis Collins af dommeren i Cork ved en højtidelighed i retten. En irsk avis refererer begivenheden med ordene "it was perhaps the



Bunden af Nohoval Cove. Man regner på stedet med, at AUGUST tørnede klipperne i baggrunden til venstre. De reddede blev af Denis Collins ført over klipperne til højre i billedet op gennem slugten, der fører fra havet til hans beskedne bolig i det grønne land bagved. (Foto J. Svarer, juni 1994). *The bottom of Nohoval Cove. People locally assume that the AUGUST struck the rocks shown in the background on the left. Dennis Collins led the survivors over the cliffs in the right of the picture and up through the gorge which leads from the sea to his modest dwelling in the green countryside behind. (Photo: J. Svarer, June 1994).*

proudest and most distinguished day in the uneventful life of D. Collins". Sølvbægeret opbevares i dag pietetsfuldt af Collins dattersøn Denis Nagle i byen Carrigaline tæt ved Nohoval Cove. På hans væg hænger også et overdådigt udsmykket "Testimonial" fra det irske "Fishermen and Mariner's Royal Benevolent Society", der lovpriser bedstefaderens dåd hin stormfulde 16. januar i 1903; så historien om Ærøskøbingskonnerens dramatiske endeligt og den jævne mands heltemod ved den lejlighed er ingenlunde glemt i det lille irske samfund. På 90-års dagen i 1993 gav den stof til en hel avisside i Cork-bladet "The Southern Star".

I Nohoval Coves sorte dyb fandt svømmedykkere for nogle år siden AUGUSTs anker med ankerkæde. Men de fiskede det ikke op. Det ligger der endnu. Jeg forestiller mig, at når vinternattens storme bider på de udsatte klippesider, smyger irske havfruer sig om det gamle anker og synger en vild ballade om Niels Drejøes navnkundige skonnert, der blev fortæret af det grådige hav "far, far away from home".

Kilder:

- Ærø Avis, diverse årgange.
- Ærø Folkeblad, diverse årgange.
- Cork Examiner, årgang 1903.
- Dansk Søulykkestatistik, diverse årgange.
- Skibslistor fra Ærøskøbing toldsted.
- Utrykte erindringer af Sophus Carstens, søn af by- og herredsfoged i Ærøskøbing J.E.A. Carstens.
- Mundtlig beretning af kaptajn N. Drejøes søn, fhv. skibsmægler i Harburg, Carl Drejøe (1882-1970).
- Mundtlig beretning af et besætningmedlem, kustode Carl Harsboe, Ærøskøbing, (1881 - 1962).
- Mundtlig beretning af Denis Nagle, Carrigaline, Irland.
- Diverse søfartsbøger fra Ærøskøbingsømænd.

Endvidere en hjertelig tak til kaptajn Drejøes sønendøtre Anna Sophie Seidelin, Ærøskøbing, og Nina Langkilde, samt oldebarnet Philip Langkilde, begge Aabenraa, for lån af billeder og for gode oplysninger. Stoffet i denne artikel suppleres på fineste måde i erindringsbøgerne "Amagerbørn og Ærøgæster" af Nina Langkilde (Aabenraa Bogtrykkeri) og "Barndommen, de lange år" af Anna Sophie Seidelin (Sesam 1993).

Endelig er jeg taknemmelig for hjælp fra geolog Johan D. Friderichsen, Søborg, og fra Gerard O'Regan, The War Plane Research Group of Ireland, Cork, der sendte mig kopi af irske aviser og andet materiale fra 1903, og uden hvis hjælp jeg aldrig var kommet i kontakt med Denis Collins' barnebarn.



Sølvbægeret (fra Dragsted), som den danske regering skænkede Denis Collins efter redningen. Det er smykket med egeløv og et våben med tre løver og bærer indskriften: "For brave conduct to the crew from the Danish schooner "August", wrecked on the 16th of January 1903 - The Royal Danish Government to Denis Collins of Nohoval Cove". (Foto J. Svarer, juni 1994). *Silver cup (from Dragsted) presented to Dennis Collins by the Danish government after the rescue. It is decorated with oak leaves and a coat of arms with three lions and it carries the inscription: "For brave conduct to the crew from the Danish schooner AUGUST, wrecked on the 16th of January 1903 - The Royal Danish Government to Dennis Collins of Nohoval Cove". (Photo: J. Svarer, June 1994).*

From an Icelandic Skipper's Saga

Summary

On January 16th 1993 there was a full-page article in the Southern Star, the local newspaper for Cork and south-east Ireland, which commemorated the 90th anniversary of a local Irish farm labourer's heroic efforts in saving the lives of a Danish ship's crew.

The article tells of the wreck of the schooner AUGUST, whose home port was Ærøskøbing on Ærø, the largest island in the Funen archipelago, and an area which was the centre for sailing ships during their last flourishing period towards the end of the 19th century.

The story inspired the local maritime historian to collect all the traditions and facts surrounding the AUGUST, which was owned and mostly skippered by Niels Dreijøe, a skillful and daring sailor who did not reef the sails in bad weather but utilized the force of the wind to the utmost. And Niels Dreijøe certainly did experience heavy weather, for after having sailed with the AUGUST for some years in the traditional North Sea and Baltic traffic he saw good opportunities in traffic to Iceland, which was Danish territory at the time.

In 1902 Captain Dreijøe went ashore for good and gave command of the ship to another skipper from

Ærø, with his son Niels dreijøe Jr. as first mate. Continuing its first Autumn journey to the south with dried cod from Iceland the AUGUST took a cargo of beans from Morocco to an Irish harbour on an order. While tacking in the fresh easterly wind during the night the ship came too close to the threatening black rocks on the southern coast of Ireland and it was decided to sail the ship aground in order to save lives. The ship ran into "the wolf's jaws", Nohoval Cove, near the town of Kinsale and soon after it struck ground right up under a cliff. A terrible breaker came over the AUGUST and washed the captain overboard, while the remaining four crew members saved themselves by jumping onto a rock ledge from the bowsprit. Immediately afterwards the ship was again sucked out into the roaring surf and the hull was smashed to matchwood in the sea behind them.

A farm labourer called Dennis Collins had witnessed the episode and he helped the four survivors up on to safer ground and took them to his house, where they were given food, clothes and care until Lloyd's agent in Kinsale took over, after which the Danish consul in Cork arranged for their return home.