

S/S HELSINGØR med dampen oppe i let sø. (Usigneret gouache på H&S).
The S/S HELSINGØR with full steam up in a light sea. (Unsigned gouache at DMM.)

Christian Knud Holsøe: Rejsen med S/S HELSINGØR 1892-93

Skibsfører C. K. Holsøe – født 7. december 1861 i Sønderborg – gik til søs i 1877 med tremastet skonnert TOVE af Nyborg. Han tog styrmands-eksamen i 1881 og sejlede derefter en tid i amerikanske sejlskibe. Han var bl.a. på hvalfangst i det nordlige Ishav og oplevede et forlis med barken CYANE ved Point Barrow i 1883, hvorefter han tilbragte tre uger sammen med eskimoer. Holsøe sejlede i mange år som styrmand og senere som skibsfører i DSB, hvorfra han tog sin afsked i 1931.

I artiklen skildrer han rejsen med S/S HELSINGØR fra København til Riga, herfra til Gent og videre mod Dundee, hvortil skibet aldrig nåede, da det forliste under en storm i Nordsøen ud for LONGSAND fyrskib og Harwich på Englands sydøstkyst.

(Følgende beretning fremstår her nøjagtig, som Holsøe selv har nedskrevet den i hånden i et gammelt stilehæfte / red.).

Jeg var 1.ste Styrmand i S/S »Helsingør« hjemmehørende i Helsingør og bygget som Nr. 1 paa Helsingørs Skibsværft. Vi plejede at komme hjem hvert Efteraar med Kul til Kjøbenhavn paa den sidste Rejse til Østersøen, inden Vintersejladsen paa Middelhavet og Sortehavet begyndte.

Denne Gang kom vi sent hjem, fordi vi ikke skulde paa Middelhavet det Aar, men

til Riga og laste Hamp (Flax) til Gent, derfra med Last til Dundee (Scotland), for atter at sejle derfra til en Plads paa Christia-niafjorden. Der skulde vi indlade færdig-byggede og atter adskildte Huse til Port Natal – nu Durban – i SØ Africa, og vi glædede os alle til den Tur, maaske med Undtagelse af Maskinmestrene.

Vi kom som sagt til Kbhvn., hvor vi losse-de vor Kulladning paa 4 dage, da vi skulde naa at være i Riga til Juleaften. Den sidste Dag kom min Moder og Søster ned med et lille pyntet Juletræ med Vokslys paa, det skulde jeg have Juleaften tilligemed alle deres gode Juleønsker. Da vi saa sejlede fra Gasværkshavnen stod de paa Knippelsbro og vinkede Farvel.

Vi havde godt Vejr til vi havde passeret Bornholm, saa fik vi NØ Snestorm, vi gjorde ikke megen Fart med et tomt Skib, hvor-paa Skruen stadigt slog ud af Vandet, sam-tidig frøs det godt, men da vi havde passe-ret Windau tog Frostentil, og Sneen stilne-de af og blev til Rimtaage, hvilket var meget værre.

Vi passerede Domesnæs Fyr i Storm, meget haard Frost, Taage og Islag og satte Kursen Syd om Øen Runø til den SO-lige Del af Rigabugten, for at ankre klar af Sejl-ruten i det frygtelige Vejr. Skibet blev holdt

gaaende med smaa Fart og paa Loddet, som 2. Styrmand og 1 Mand passede, Captainen og Roermand passede Bro og Navigering, medens jeg og Resten af Besætningen, (der var selvfølgelig ingen Frivagt), arbejdede paa Bakken med at gøre Ankrene klare. Dette var imidlertid et næsten umenneskeligt og meget anstrengende Arbejde; thi Rimtaagen piskede os som Naale i Ansigterne, Blokke og Tovværk frøs ligesaa hurtigt til igen af Is, som vi bankede det af, dog lykkedes det efter lang Tids Forløb og med næsten overmenneskelige Kræfter at faa Ankrene klare, og da vi var kommet ind paa grundt Vand og nogenlunde i Læ af Landet, ankrede vi for begge Ankre. Efter at være ankret, satte vi Søvag (en Styrmand og hans Vagtbesætning).

Kl. 1½ Nat ønskede vi hverandre en glædelig Jul, og min Vagt havde Frivagt, jeg tændte det lille Juletræ, medens jeg fik lidt Varme i Kroppen og særligt Fødderne, holdt en kort Juleandagt og gik til Køjs, da jeg skulde have Vagt Kl. 4 Morgen med en lang anstrengende Dag for Øje.

Det frøs vedblivende haardt, men Vejret var klaret af, da Russerlodsens kom ombord ved Daggry, selv om det endnu blæste haardt. Vi havde løbet Dampspillene af efter Ankringen, men da vi skulde lette, viste det sig, at Spillene var stivfrosne. Vi maatte saa rigge Ankerspillet til med Spilspagen som i Sejlskibe, men det var et meget haardt Arbejde at lette paa den Maade, selvom baade Lods og Fyrbøderne hjalp til.

Efter et Par Timers haardt Slid fik vi hevet Ankrene for Klydsene, og Sejladsen fortsattes ind til Bolderaa ved Indsejlingen

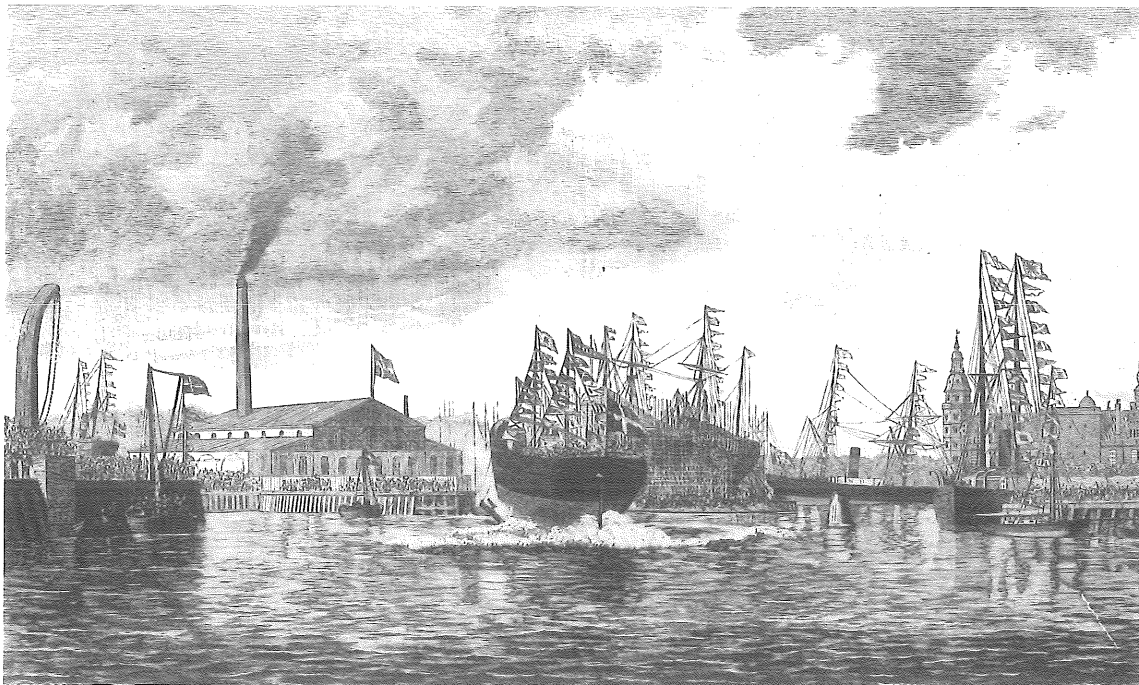
til Dunafjorden og en Forstad til Riga. Her skulde alle Skibe fortøjes langs Kajen for at blive ind- og udklarerede (fortoldede) og undersøgt af Toldvæsenet, hvilket tog lang Tid, da der ogsaa skulde smøres dels med Penge og dels med Brændevin. Da dette endelig var færdigt, fik vi Lov til at fortsætte Sejladsen op til Riga, og det blev Issejlad, da der var megen Is i Floden, og det var mørk Aften inden vi fik fortøjet uden paa en anden Damper.

Det var vor 1.ste Juledag, og vi var alle overtrætte, da vi fik vor Aftensmad, og vi havde slet ingen Lyst til at veksle Ønsker om en glædelig Jul med de mange Officerer, der kom fra de andre danske Skibe, som det var Kutyme, vi ønskede kun at komme til Køjs.

Russerne holdt Jul 12 Dage efter os, saa vi begyndte 2. Juledags F.M. at laste Hampballe, og hver Balle skulde tælles, samtidig galdt det om at blive lastet hurtigt i den Kulde for ikke at fryse inde maaske for hele Vinteren. Saaledes gik vor Jul, lidt anderledes end i Hjemmene.

Vi naaede Kjøbenhavn Nytaarsaften, og maatte bryde Isen for at komme ind til Revshaleøen for at fylde Bunkerkul. Vi naaede alle at faa hilst paa Familierne, men det blev kun kort Visit, da der paa Grund af Is ikke var nogen Færgebaade, maatte man spadsere uden om B&W og Orlogsværftet til Christianshavns Torv for at faa en Sporvogn, og enten spadsere samme Vej tilbage, eller tage en Drosche. Nytaarsdag Kl. 14 var vi færdige, og sejlede for at tage ud paa den sidste Rejse, selv om vi ikke vidste det.

Rejsen fortsattes til Gent, forbi Vlissingen opad Scheldefloden til Terneusen, der er



S/S HELSINGØR (1081 brt.) var det første skib, der blev bygget på Helsingør Skibsværft. Det blev under bygningen solgt til A/S Det Helsingørske Dampskibsselskab og løb under stor lokal festivitas af stabelen den 5. juli 1883. (Efter et xylografi i Illustreret Tidende Nr. 1242, 15. juli 1883).

The S/S HELSINGØR (1081 g.r.t.) was the first ship to be built at the Elsinore Shipyard. While it was being built it was sold to A/S Det Helsingørske Dampskibsselskab («The Elsinore Steamship Company») and was launched on July 5th 1883 accompanied by much local celebration. (From a xylography in the magazine Illustreret Tidende No. 1242, July 15th 1883.)

hollandsk. Her skal man ved Højvande ind eller ud af Docken, samt ind- og udklareres og toldvisiteres, derefter sejles op af en gravet Kanal, hvor der er overordentlig smukt, til Sas van Gent, der ligger paa den hollands-belgiske Grænse, og her skal Skibet toldvisiteres af belgiske Toldere, før Rejsen maa fortsættes op til Gent.

Vi lossede Hampen, og derefter indtog vi en Ladning Fosfat (malet Ben til Patentguana), det laa løst i Lasterne, og da det var

meget tungt, var Lasterne langt fra fulde, hvorfor der var opsat alle Slingreskodder og lagt Vægt ovenpaa Lasten ved at lave Sække af Bastmaatter og fylde disse.

Sømandens største Overtro er, at et Skib uvægerligt forliser, naar Rotterne forlader det. Jeg saae engang i Sct. Thomas Havn, at de forlod en dansk Bark i Flokkevis ned ad Ankerkæderne om Aftenen, det er deres Instinkt, som gør det, og der blev aldrig senere hørt mere om Skib eller Besætningen.



Artiklens forfatter, styrmand og senere skibsfører Christian Knud Holsøe, der beretter om S/S HELSINGØRS forlis i Nordsøen ti år efter den festlige stabelafløbning fra Helsingør Værft. (Efter foto i Navigatørernes Bog, 1938).

The author of the article, Christian Knud Holsøe, first mate and later master, who tells about the shipwreck of the S/S HELSINGØR in the North Sea ten years after the festive launching of the ship at the Elsinore Shipyard. (From a photo in Navigatørernes Bog (The Navigators' Book), 1938.)

Paa Sejladsen fra Gent til Terneusen, hvortil vi kom om Aftenen sent den 13. Januar 1893, havde jeg opdaget i Lasterne, at der ikke var flere Rotter hverken der eller ombord. Jeg gik ned og drøftede det med Captainen, og da ingen andre end vi to havde opdaget det, blev vi enige om at tie stille med vor Viden; thi vi risikerede, at Besætningen nægtede at gaa til Søes med Skibet.

Den 14/1 kom vi ud af Docken i Terneusen ved Middagstid, og da vi havde passeret Vlissingen kom vi ud i Nordsøen i en NO Storm med haarde Snebyger og Frostvejr. Natten mellem 14. og 15. Januar, da vi var i Nærheden af Longsand Fyrskib, smed Lasten sig, saa Skibet fik mere og mere Slagside, men heldigvis saaledes, at Slagsiden kom imod Vinden, saa Søen stod ind til Lugerne, Kahyt og Lukafer var alle under Dæk og fulde af Vand, de 2 B.B's Baade paa luv Side knustes af Søerne og var borte. Saaledes laa vi fra Kl. godt 12 Midnat, og vi turde ikke sætte de 2 tiloversblevne St.B's Baade i Vandet, før det blev Dag, da de skulde fires ned ad den høje Skibsside og i en slem Slingerrage.

Natten gik med, at alle Mand var midt-skibs ved Kommandobroen, der blev tættet Luger til Bunkerne fra neden, da Vandet stod over dem, og der løb meget Vand ned, selv om Skalkningerne holdt, Scylightet til Messen blev sømmet fast fra oven, WC til Kahytten var sprængt, saa her var intet at gøre, og alle Kahytter var fulde af Vand, saa det ikke engang var til at komme ind og faa Skibspapirerne, desuden blev der sendt Nødraketter op og afskudt Kanonslag. Tømmermanden og et Par Mand var i Gang med at løsne Løbeplankerne udenfor Baadene, saa disse kunde bruges til at fire Baadene ned ad, og alle var klar ved disse, saafremt Skibet skulde vise Tegn til at gaa ned.

Ved Daggry blev der hejst Nødflag paa begge Master, dansk Flag agter – Kontorflag for, og med stor Forsigtighed blev vore 2 Baade sat i Vandet med 2 Mand i hver Baad, hvorpaa Resten af Besætningen krav-

lede ned ad en ende Tovværk ned ad Siden, da ingen Stormlejder kunde faas. Captainen var med 15 Mand i Giggen, i alt 18 Mands Besætning.

Det var et meget oprørt Hav at ligge i med 2 smaa Baade, og naar vi var oppe paa en Bølgetop, kunde vi lige skimte Balonen paa Longsand Fyrskib tværs i Søen. Vi holdt os derfor i Læ af Vraget nogen Tid, til vi opdagede en Damper, der passerede Syd efter, hvorfor vi roede hen imod den med begge Baadene.

Skønt Vraget laa med 2 Nødflag, en Aarer med et eller andet paa blev rejst i Redningsbaaden, og skønt vi kunde se Folk baade paa Broen og paa Dækket, saa var der ingen ombord, der observerede os, og vi var alle klar over, at her kunde vi ikke vente Menneskehjælp. Captainen prajede saa til mig, om jeg ville prøve paa med den mindre Baad at naa Fyrskibet, og hvis det lykkedes, da at bede dem om at sende en Baad ud for at hjælpe dem i Redningsbaaden, og saa Gud i Vold Styrmand.

Vi roede saa væk i den himmelhøje Sø, de 2 Matroser roede, og jeg kommanderede, saa vi fik lagt Baaden op imod Søen, hver Gang der kom en Braadsø, og samtidig øste jeg, da der jo kom meget Vand ind i Baaden. Her kæmpedes for Livet, et ikke ukendt Drama paa Søen. Den anden Baad tabte vi efter nogen Tid helt af Syne, selv naar vi var paa en Bølgetop, kunde vi ikke se den, og i en voldsom Snebyge, hvor vi maatte ligge med Stævnen op mod Søen, gik vort Skib til Bunds paa 18 Favne Vand, men det sank i Bølgerne med det danske Flag og Kontorflaget paa halv Stang.

Ved Middagstid naaede vi langs Siden af

Longsand Fyrskib, hvor Besætningen, der i nogen Tid havde observeret vor Baad, var klar til at tage imod os, men en Mand maatte med i Baaden og hjælpe os op; thi vi havde ingen Følelse i Benene fra Livet nedad, og kunde ikke staa paa dem, da vi kom paa Dækket, vi var jo gaaet i Baadene, som vi stod og gik, selv Olietøjet var smidt, da det var saa stivt og uhaandterligt i Frostene. Vi bad Captainen om at sende en Baad ud, for at hjælpe vore Kammerater, da vi forklarede Forholdet og Forliset, men de havde hverken Baad eller Besætning til det.

De havde set Skibet gaa ned, men en Mand, der blev sendt op i Masten, kunde ikke se noget til den anden Baad, dog blev han beordret til at blive deroppe og holde Udkig efter den, der var endnu en Time til Strømmen skiftede, hvis de ikke kom før den Tid, kunde de ikke naa Fyrskibet, da Strømmen saa vilde sætte til Søes. Vi selv kunde intet gøre, da vor Baad var knust langs Skibssiden, og Resterne drevet af for Vejr og Sø.

Vi var jo taknemmelige for vor Frelse, men vi kunde ikke bede og takke for den, men kun om at vore Kammerater ogsaa maatte frelses. Vi blev beordret ned under Dæk, hvor der fra Mellemdækket, hvor Folkene boede, gik en Dør ind til Officerernes Kahyt agten for. Her fik vi laant tørt Tøj af Besætningen og skoldende hed The med Biskøjter til, saa vi snart var opvarmede og all right igen.

Endeligt blev der prajet, at den anden Baad var i Sigte, ogsaa den blev knust langs Siden, men alle Mand blev reddet op paa Fyrskibet, og først efter at vi havde trykket hverandres Hænder kunde vi takke for vor

vidunderlige Frelse fra at blive opslugte af det stormpiskede Hav.

Vore Lidelser var dog ikke forbi endnu, selv om der var varmt under Dæk, Besætningen delte deres Proviant med os, og vi sov paa Dørken (Gulvet) i Reservesejlene, saa maatte vi ikke komme paa Dækket, og vi lærte snart, at naar der blev banket 3 Gange i Dækket med en Søstøvle, saa var der noget i Vejen, og Frivagten foer op. Natten efter vi kom ombord, hørte vi den omtalte Hamren i Dækket, og da Faren var overstaet, fik vi at vide, at en Damper, der i en Snebygge hverken kunde høre eller se Fyrskibet, først i sidste Øjeblik havde givet Roer, saa den undgik at sejle Fyrskibet ned, ellers var vi forlist en Gang til, og maaske værre end første Gang.

Vi var 2 Døgn ombord i stadig Storm med haarde Snebygger, men da Vejret bedrede, kom Redningsbaaden fra Harwich ud efter os. Efter at have taget Afsked med Besætningen, gik vi i Redningsbaaden i vort eget Tøj, og det blev en lang og kold Tur at sidde i den, og tilmed blive halvvaade, fordi den stadig tog Vand over, da Søen endnu var høj, og der laa 2 Fyrskibe mellem Longsand og Land, hvilke vi passerede.

Da vi endeligt naaede ind i Havnen før Mørket, var hele Byens Befolkning nede for at tage imod en forlist og forkommen Skibsbesætning. Paa den danske Konsuls Foranledning blev vi alle indkvarterede, og næste Dag fik vi nyt Tøj hos en Ekviperingshandler, som en Assistent fra Konsulatet førte os til ifølge den nye Sølov.

Vi kom saa til at ligne Mennesker igen. Befolkningen her i Harwich vidste ikke, hvad godt de skulde gøre os, de 2 Døgn vi

opholdt os her, blot vi viste os paa Gaden, bleve vi inviterede hjem til Kaffe, The eller Lunch, og en Mængde fulgte os til Toget, da vi rejste til Parkestone, for at komme hjem med Skib herfra. Vinteren var saa haard, saa Isen laa fra Østersøen til vest for Skagen, og Esbjerg var den eneste nogenlunde Sejlbare Havn.

Vi havde det godt paa Overrejsen, og Captain Mecklenburg vidste ikke hvad godt, han skulde gøre os, men ved Ankomsten til Esbjerg begyndte Kvalerne igen. Her var de ikke fortrolige med den nye Sølov, der var traadt i Kraft ved Nyår 1/1 1893. Vi maatte alle blive ombord, til vor Captain havde faaet ordnet alt; thi Byraadet vilde have os alle til Parade næste Dag en Søndag, da det efter den gamle Lov var Fattighjælp, hvad en Skibsbesætning modtog, og Captainen maatte telefonere til Stiftamtmanden i Ribe, for at faa dette Forhold klaret. Saa først kom vi i Land og blev alle indkvarterede, men jeg skal ikke nægte, at vi alle bleve bitre over den Modtagelse hjemme, naar vi tænkte paa den i England.

Vi kom saa med Toget til Nyborg og ombord i en Isbryder »Stærkodder« ført af Capt. Axelsen, endvidere laa Isbryderen »Mjølner« der, ført af Capt. Poulsen, 1. Styrmand Heise, og i disse 2 Skibe opholdt vi os i 2 Døgn, da ingen vilde sejle ud i Isen, da det tilmed var tæt Taage, da denne saa lettede, afsejlede vi med »Stærkodder«, nord om Sprogø, og 24 Timer over til nord for Halskov Rev.

Næste Morgen kom Isbaadene ud, Styrmand Sørensen, som jeg havde gaaet paa Navigationsskolen sammen med, var Flotil-

lefører, saa kom vor sidste Vandring paa Isen fra Skibet ind til Halskov Rev, og herfra med Tog til Kjøbenhavn.

Endeligt kom vi hjem igen, men uden Skib og uden Hyre. Søforklaring i Sø og Handelsretten i Kjøbenhavn, og saa skildtes vi ad,

for hver især at prøve paa at faa en ny Hyre. Jeg blev ansat ved D.S.B. den 1. Maj 1893 og blev her til Udgangen af 1931, da jeg var fyldt 70, og hvoraf de sidste 25 Aar som Captain.

A Voyage with the S/S HELSINGØR 1892 - 93

Summary

The author of the article, ship's master C. K. Holsøe, was born on December 7th 1861 in Sønderborg and went to sea in 1877 with the 3-masted schooner TOVE of Nyborg. He took his first mate's certificate in 1881 and after that he served for a while on American sailing ships.

Among other trips he went whaling in the South Pacific and the Arctic Ocean with the bark THE HUNTER, and he was shipwrecked with the bark CYANE at Point Barrow in 1883, after which he spent three weeks together with the Eskimos who saved him.

Holsøe sailed for many years as first mate and later as master in DSB's shipping company, which he left in 1931.

In the article Holsøe describes the voyage through ice-filled waters with the S/S HELSINGØR – which was built in 1883 as the first ship from the Elsinore Iron Shipbuilding and Engineering Works – from Copenhagen to Riga in Latvia, where the crew first celebrated Christmas and then loaded hemp. Afterwards the ship sailed back to Copenhagen to take on bunker coal for the onward voyage to Ghent in Belgium, where the bales of hemp were unloaded and a cargo of phosphate was loaded instead.

After that the S/S HELSINGØR set a course for Dundee in Scotland but never got there because the heavy cargo of phosphate – despite all attempts to prevent it – got displaced in heavy seas in the North Sea, causing the ship to be wrecked opposite the Longsand lightship and Harwich on the south-east coast of England. The author describes the anxious hours which passed from the time when the crew of the HELSINGØR entered the lifeboats, from where they saw the ship sink, and until they were all taken aboard the Longsand lightship. As it happens both the lifeboats were crushed against the side of the lightship soon after the crew were taken aboard. The author also describes how the survivors a couple of days later were taken aboard a lifeboat sent out from Harwich, and what a wonderful reception they were given in the same town, as opposed to that which they experienced in Esbjerg when they returned to Denmark after a comfortable crossing from Parkeston. Nor did the rest of their homeward journey go smoothly. The trip over the Great Belt on an ice-breaker took 24 hours and then the crew of the HELSINGØR even had to walk the last stage of the journey over the ice to Halskov Rev before they could catch the train to Copenhagen.