

En sømandsfærd for 100 år siden

Skibskaptajn Jacob Paulsens optegnelser.

Af J. Holdt.

1. Kilder

I gårdmand i Løjt Sønderskov Jacob Paulsens eje opbevares en del optegnelser fra hans farfar Jacob Paulsens tid til søs for omkring 100 år siden. I dennes gemte lille sømandspult findes blandt andre papirer fire hefter med kopier af skibsbreve, som kaptajnen i tiden 1844—45 og 1848—52 sendte til sin hovedpartsreder, sejlmager Andreas Jürgen Cornett i Åbenrå, i alt 64. Brevene er skrevne på dagligt skipperdansk i knap form og indeholder de nødvendige meddelelser om fragter, sejltider, lade- og lossehavne, mandskabet, hændelser og oplevelser, som kunne være af interesse for skibets hovedejer i hjembyen, altså en slags forretningsbreve. De er ellers uden nogen litterær værdi, men giver et historisk interesserende nærbillede af en skibsførers opgaver og bryderier på den tid, bl. a. i treårskrigen blokadear. Desværre er der visse lakuner i kopisamlingen, idet enkelte blade er bortkommet og afskrifterne fra årene 1846—47 ikke foreligger. Savnet heraf afhjælpes dog for skibsrejsernes vedkommende af den opbevarede regnskabsbog for mandskabets aflønning i tiden 1844—53, hvori vi så tillige får rede på det skiftende mandskabs navne og lønninger. Hertil kommer en del andre breve og dokumenter og personligt indhentede oplysninger. Skibslistor og forhyringskontrakter i Åbenrå byarkiv og skibsefterretningerne i „Freia“ 1852—53 har givet enkelte kontroloplysninger. I øvrigt står jeg i gæld til H. Schlaikier og M.

Michelsen: Aabenraa Søfarts Historie (1929) og til G. Japsen: Aabenraa bys økonomiske historie 1850—64 i „Sønderjydske Aarbøger“ 1935 og 43.

Det her fremdragne utrykte stof giver historisk set måske ikke nye oplysninger og synspunkter af betydning i forhold til det i ovennævnte to trykte arbejder fremlagte, men skønnes dog at have en vis lokalhistorisk værdi som en konkret illustration til emnet: Søfarten fra Åbenrå i svunden tid og Løjtlands specielle deltagelse i denne. Vi møder en menneskeskæbne, som ikke just spandt guld på havet, men dygtigt og trofast udøvede sin sømandspligt for at skaffe det nødvendige til livets ophold og i mødet med den frådende bølge og jordklodens forskelligartede mennesketyper i tilgift høstede en del livsvisdom, som der siden kunne tæres på.

2. Personalier

Jacob Paulsen fødtes den 29. 12. 1802 i Barsmark, Løjt sogn. Faderen, Niels Paulsen, var tilflyttet som tjenestekarl fra hedebyen Tulstrup, Ikast sogn i Midtjylland, moderen, Marina Heissel, var fra Øbening i Egvad sogn, datter af en soldat. De var arbejdsfolk med slid og nøjsomhed til huse. Jacob var deres førstefødte og efterfulgtes af en broder og en søster. Efter endt skolegang i landsbyens distriktsskole og konfirmation i Løjt kirke som fjortenårs, vel hos den kendte herrnhutisksindede sognepræst A. Matthiesen, drog drengen til søs — som så mange af hans barndomsbys unge, der på den konto fik lov til at komme et år før ud af skolen.

Desværre tier efterretningerne nu næsten fuldstændigt om, på hvilke skibe og have og under hvilke kaptajner og styrmænd arbejderknøsen lærte sit sømandshåndværk og siden fo'r som helbefaren matros, indtil han en vinter tog på styrmandsskole, antagelig hos den kendte gårdmand, kaptajn og navigationslærer P. Boysen i Løjt Skovby. Her skal det efter sigende have

gået ret gemytligt til med tobaksrygning og kammeratligt samliv. Men naturligvis gjaldt det også om at lære at måle og regne, blive lige så godt hjemme på himlens hvælv som på jordens bold. Derefter måtte han så igen ud på de gyngende planker og tjene sig op i styrmandsgraderne. Alt dette foregik i det anseelige spand af år fra 1816—43, omtrent halvdelen som styrmand. Den nu godt 40-årige har da kunnet se tilbage på mangen hård tårn til havs, skibsdrengens oftest vel sure år, matrosens hårde, men så også styrmandens mere behagelige og lønnende, der øgede selvtilliden og gav en ekstraskilling på lommen. Den fik han nu brug for til erhvervelsen af en skibspart, i regelen betingelsen for at blive et skibs selvstændige fører. De, der lyttede til hans fortællinger fra søens liv, er forlængst døde, uden at noget heraf er blevet nedfældet i skriftens blivende form.

I Åbenrå bys skibslister for årene 1830—32 opgives en Jacob Paulsen at have sejlet som styrmand på „Aurora“, 124 commercialæster, under kaptajn Chr. G. Drescher. Måske er det vor Barsmark-sømand, som det dog ikke har været muligt med sikkerhed at følge videre i de følgende års lister. I listen for 1837 optræder en Jacob Paulsen som reder for sluppen „Haabet“, 8½ c. l., og for jagten „Carolina“, 11 c. l., uden at ejeren dog kan identificeres.

Et styrmandspatent, hentet fra Wanda Oesaus pragtværk „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robenschlag (1937), udstedt af navigationseksaminator Middelboe i Flensborg den 19.12. 1854, giver et indblik i, hvad en styrmand dengang i henhold til patentet af 7. 9. 1839 skulle være inde i:

„Kundskab om Decimalbrøker, Talforhold, Logarithmer, de første Grunde af Geometrien og Trigonometrien, Beregning af den retvinklede Triangel, om Jordens Form og Bevægelser og om de Punkter og Cirkler, hvorved Stedet paa Jorden bestemmes, om Compasset, dets Misviisning og Localattraction, om Loggen og dens Brug, om Loddet, Loddemaskinen, om Loddets

Nytte og Brug, om platte og voxende Søkort og deres Brug. At bestemme sin Plads i Kortet, enten efter Bestikket, eller ved Peilinger af een eller to Gjenstande paa Land, eller ved at maale Vinkler imellem Gjenstande paa Land. At bestemme Cours og Distance til et givet Sted, og om Strømmen.

Kundskab om Himmellegerne, om deres egne og tilsyneladende Bevægelser, om de Punkter og Cirkler, hvorved et Himmellegeses Stilling paa Himmelkuglen bestemmes, om Refraction og Parallax. Kundskab om Sextantens Nytte og Brug, at kunne undersøge dens Nøiagtighed, og Færdighed i at maale Vinkler med samme.

Færdighed i at beregne: Tiden og Høiden af et Himmellegeses Culmination, hvilken Stjerne der til en given Tid culminerer, Bredden ved et Himmellegeses Meridianhøide, eller ved to Høider af Solen udenfor Meridianen, Tiden af Solens Op- og Nedgang, Compassets Misviisning ved Azimuth, Amplitude.“

Fra 1843 opnåede Paulsen så selv at føre skib på hav. Det kom dog kun til at ske i 10 år, indtil 1853, da han opgav søen og gik i land. Han førte i dette tiår to skibe, som begge var byggede og hjemmehørende i Åbenrå, fra 1844—46 sluppen „Iris“ på 29 c. l., bygget 1828 og forud ført af kaptajnerne P. Jessen og Jes Iversen fra Løjt, redere 1829—39 J. W. Bødcher og P. Jessen, fra 1840 A. J. Cornett, — derefter fra 1847—53 skonnertbriggen „Commune“ på 49 c. l., bygget 1846 på Th. Andersens værft. Efter en skipperskatliste fra Åbenrå for året 1858 har Paulsen aflagt borgered i byen dér den 13. 10. 1843, idet J. Cornett angives at kautionere for hans skat på 2 rbd (næstmindste sats). Det må da antages, at Paulsen i dette efterår i samarbejde med sejlmager A. J. Cornett har etableret sig som partsreder og skibskaptajn, formodentlig med samme partsfordeling som siden med den nybyggede „Commune“, nemlig $\frac{3}{4}$ til Cornett og $\frac{1}{4}$ til Paulsen. Et opbevaret brev fra Paulsen til Cornett, dateret København i marts 1844, sandsynligst fra kaptajnens første rejse, tyder i indhold og stil på, at samarbejdet først lige er begyndt.

Det ånder forår i luften i mere end een forstand og indledes som følger:

„Høytærede Herr Principal. Dennem mældes herved min løkkelige Ankomst hertil den 20. d. M. efter en Reise paa 2 dage. Alting vel ombord. I Morgen begynder at losse og mener om et Par Dage at være udlosset. Herefter mældes alt hvad som gøres behov, men kort og byndig, ikke for vidtløftig. . . .“ —

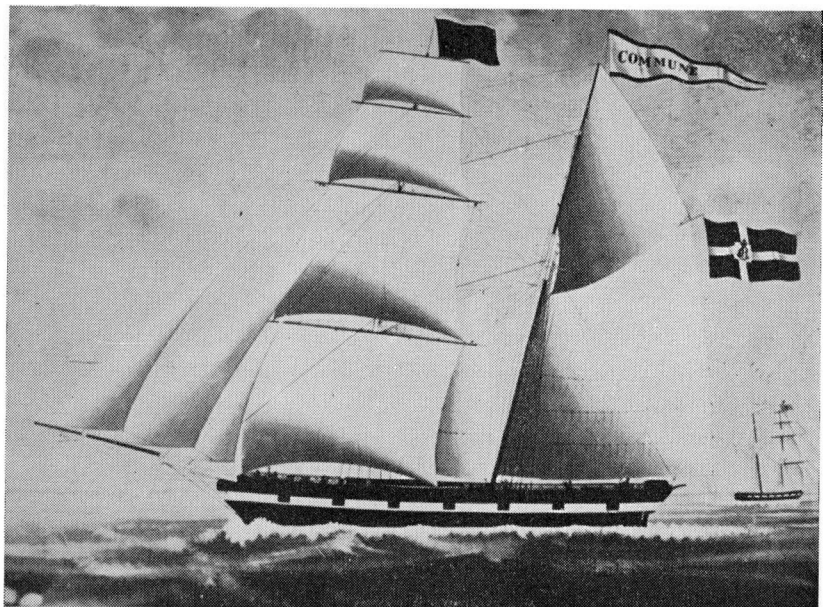
Slægten Cornett kan i Åbenrå føres tilbage til 1727, da Jørgen Eriksen (Cornett) giftede sig med Marie Andreasdatter. Andreas J. Cornett (1780—1851) som indgik kompagniskab med Jacob Paulsen, var gift med Ingeborg Lassen fra Rinkenæs, som under treårskrigen skal have vist et modigt dansk sindelag. Sønnen Jürgen Cornett førte ved faderens død forretningen videre. Men hans eneste søn igen udvandrede til Amerika og døde i Californien, så forretningen gik ud af slægtens hænder ved indehaverens død i 1885. Men da havde også både sejmageriet og redervirksomheden mistet deres fordums glans i byen.

Sluppen „Iris“ anføres i Åbenrå skibsliste for 1847 som solgt til Flensborg, men eftersom oplysningen atter er strøget, synes handelen at være gået tilbage. Vi træffer den derefter ifølge forhyringskontrakterne fra 1851 ff. i fast rutefart mellem Åbenrå og Stettin, henholdsvis Kolberg på Pommern-kysten. —

Fra foråret 1847 stod Paulsen så på den flotte nybyggede „Commune“s kommandobro. Skibets navn stammer rimeligvis fra Åbenrå-kaptajnernes yndede samlingssted, gæstgiveriet „Kommunen“ ved havnen. Malerier af briggen findes i Åbenrå museum og i privat eje. Den kontrakt, som hovedrederen Cornett og medrederen og føreren Paulsen oprettede i den anledning, fastsætter følgende betingelser for kompagniskabet:

1. Kaptajn Paulsen får i løn 20 rbd eller 32 rbd s. m. per måned og 5 pct. af hver nettofragt, dertil en rimelig landgangspenge i den anløbne havn.

2. Til gengæld forpligter han sig til hurtigt og udførligt at



sende beretning hjem fra alle havne, som skibet anløber, og gøre rede for selve skibets tilstand, skibsfragter, vekselkurser pp., ligeledes ved afsejlingen fra hver havn at gøre regnskabet op og sende det til hjemmerederen Cornett, ikke at lade sig besnakke af uvedkommende, men i alle måder at sørge for skibets bedste og så ofte, som det er gør ligt, sætte Cornett i kendskab herom.

3. Paulsen skal ubetinget efterkomme alle Cornetts ordrer og i modsat fald godtgøre alle heraf opstaaede tab.

4. Overskuddet fra fragtpenge, passager-, kahyts- og dæksfragt skal prompte hjemsendes i gode første og andenhånds vekslers eller til hvem Cornett bestemmer.

5. Kaptajnen lover at udvise yderste sparsommelighed i alle udgifter til skibet med henblik på anskaffelser og alle andre nødvendige betalinger, endvidere at få skibet ekspederet hurtigst muligt, at sørge for gode fragter til rimelige betingelser, så

skibet kan indtjene noget, og i givet fald kun henvende sig til solide og redelige mæglere og søge råd hos rette sagkyndige.

6. Begge parter forpligter sig til tro og samvittighedsfuldt at overholde denne kontrakt, som udfærdiges dobbelt og underskrives egenhændigt af begge.

Åbenrå, den 2. 3. 1847.

Efter nogle års sejlads, sidst under treårskrigenes blokade-forhold, fik kaptajn Paulsen i maj 1850 — uden at grunden her-til opgives — fuldmagt til at sælge skibet ved gunstig lejlighed. Åbenrå bys magistrat bevidner på det af Cornett underskrevne dokument rigtigheden af skibets ejerforhold og hjemsted „i den i hertugdømmet Slesvig liggende kongelige danske sø- og handelsstad Aabenraa“.

Der vides dog intet om et muligt salg, men kun, at Paulsen i 1853 per 30. april afmønstrede sit mandskab og opgav søfar-ten indtil videre. Formodentlig har han også samtidig afhændet sin skibspart, da han fik brug for penge til køb af landejendom hjemme.

Årsagen til opgivelsen af kaptajnserhvervet synes i forbin-delse med almindelig træthed af søen efter 37 års fart at have været af familiær natur. Den 16. 9. 1848 var Paulsen som snart 46-årig blevet gift i Altona. Hans tilkommende hustru Mette Closter (28. 4. 1824—28. 10. 67), datter af gårdmand på Barsø Hans Closter (fra Dyrhave) og Ingeborg Hanses (fra Barsmark), var taget derned under Paulsens ophold i Hamborgs havn. De havde vist kendt hinanden gennem flere år, idet Paulsen alle-rede fra 1844 regelmæssigt sender hilsen gennem Cornett til hjemmet på Barsø. Hun havde sin brudedragt med, en pragt-fuld sortstribet hvid silkekjole. Selv var hun — efter et sam-tidigt fotografi af brudeparret at dømme — en yndig, mørk-håret ungmø med fint profileret ansigt, nu 24 år, som den høje bredskuldrede kaptajn med de lidt grove ansigtstræk, indram-mede af et kraftigt hår og værdige bakkenbarter, vel sagtens



kunne finde behag i. Hun havde — efter hvad et enkelt vel af-fattat og sirligt skrevet kopibrev fra hendes hånd under et be-søg hos manden i Hamborgs havn to år senere vidner om — en god skoleuddannelse, i formel henseende sikkert bedre end ægtefællens. Papirerne fik de af hensyn til kaptajnens fore-stående afsejling ordnede uden offentlig lysning. De blev viede af provst Paulsen i Altona, der 1811—37 havde været provst i Åbenrå, antagelig i dennes hjem. Medens manden derefter at-ter stak til søs over Atlanten, måtte hustruen tage hjem til for-ældrene på Barsø og kun regne med at mødes med ham igen, når han atter anløb Hamborgs havn. Krigsblokaden hindrede dette indtil maj 1850, da hustruen så også straks tog ned til elbbyen igen. Men så gik det atter ud til en trælsom fart på Sydamerikas vestkyst og først med hjemkomst til Hamborg i foråret 1853.

Et smukt udtryk for sømandshustruens tanker og ønsker for manden på havet giver et lille af hende forfattet rim, prentet på ark med guldmønstret ramme omkring og vel givet manden med på rejsen. Et par vers af det skal gengives her:

Til Jakob Poulsen paa Barsø.

Nu du min hjertelskte kjere Mand
Jeg et lidet Riim vil til dig sende,
Give Gud du det modtage kan
Frisk og sund og veltilfreds i Hænde.

Jeg vil ønske Gud bevare dig
Der paa Havets stolte blanke Vove,
At du altid kan ret inderlig
Herrens Naade og hans Godhed love.

— — —

Naar du da igjen hjem komme maae,
Vi os ret vil fryde med hverandre,
Da vi glade kan tilsammen boe
Og al Sorg til idel Fryd forandres.

Er det derimod Guds Villie,
At du blive skal i Havets Vande,
Jesu da sin Naade dig betee,
At du havne maa i Himlens Lande.

— — —

Fra din kjere Kone Mette Poulsen.

Ægteskabet forblev i disse år barnløst. Og da så også søens fortjeneste syntes at være vigende i efterkrigsårene, har de besluttet at forsøge med landbedrift hjemme. De erhvervede i 1853 en gård i Barsmark. Året efter fødtes deres første barn, sønnen Hans (1854—79), der efterfulgtes af endnu tre sønner: Nis (1855—1943), Jacob (1858—86), Paul (1866—1943) og datteren Ingeborg, født 1856).

Men gården i Barsmark krævede åbenbart mere, end de kunne magte. I 56 solgte de den igen og købte for 2000 rbd. kontant et parcelsted på 12 tønder jord i Løjt Sønderskov ud mod Åbenrå yderfjord. Her i afsidesheden med deres grund ned til stranden fik de så deres blivende sted. Til indkøb i Åbenrå og kornformaling i Felsbæk mølle på den anden side af fjorden benyttedes båd. Laden blev siden bygget tre fag større, efter

at der i 65 var givet tilladelse til at rydde to lodder med skov og i 67 råd til at købe tre tønder jord til. Da havde de også slidt bravt i det. Den forhenværende kaptajn havde endda først i treserne været et stykke tid på søen igen som styrmand — vel for at tjene en skilling.

Men så faldt det tunge slag. Hustruen døde af rygmarvsbetændelse et årstid efter den sidste barnefødsel, kun 43 år gammel. Paulsen levede endnu 16 år til sit 81. De tre ældste sønner gik efter konfirmationen alle til søs og blev styrmænd, men to af dem omkom på søen. Hans gik ved et uheld ned med ankeret i Saigons havn 1879, 25 år gammel. Jacob dræbtes ved fald i lasten 1886 i Callaos havn, 28 år. Nis sejlede til 1897, overtog da hjemstedet og giftede sig året efter.

Et hårdt prøvet sømandshjem blev det altså, uden at anstrengelserne og ofrene bragte velstand til huse, men nok af sorg og savn og i tilgift et fromt og nøjsomt syn på livet.

3. Rejser og fragter. Treårskrigens blokade

Trods nogle huller giver den som bilag 1 (s. 288—89) gengivne skematiske oversigt over kaptajn Paulsens rejser i årene 1844—53 dog et forholdsvis klart billede af sømandens færd i disse år, først på det mindre skib „Iris“ i mere hjemlige farvande og i fart mellem Hamborg, engelske havne og middelhavspladser. Vi noterer Danmarks korneksport dengang fra de store landbrug og Englands sædvanlige kul- og jernudførsel, medens Hamborg var den store kapitalstærke transithavn gennem tiderne. Fra middeihavslandene toges til gengæld vin og sydfrugter med til de nord-europæiske handelscentre. Islandsturen, som kaptajnen forud stadig taler om som attråværdig — måske i mindet om tidligere farter did som menig sømand — blev „Iris“ sidste større rejse og muligvis en skuffelse. — Men så skulle der med den nybyggede atlantfarer „Commune“ være større fortjeneste at

hjembringe. Den første tur mellem England og Nordrusland har måske ikke været helt tilfredsstillende, hvorfor derefter sydligere havne blev foretrukne.

Men så kom desværre i hjemlandet treårskrigen, der med sine blokadeforanstaltninger forvoldte skibsfarten adskilligt besvær, hvilket vi nu nærmere skal følge gennem Paulsens breve. Vi får derved et indblik i hertugdømmet Slesvigs usikre og vel også tvesindede stilling under krigsårene. Danmark havde det maritime herredømme til søs overfor holstenerne og prøjserne og var derfor i stand til at blokere deres havne og England udnyttede også situationen. Slesvigske skibe vidste næppe altid, hvad side de skulle holde til i krigsopgøret. I sommeren 1848 måtte Paulsen ligge stille i flere måneder i Plymouth havn med sin kaffelast fra Brasilien til Hamborg. I brevene hjem giver han udtryk for sin store utålmodighed herover. Tiden gik i uvirksomhed og fortjenesten med og rederen hjemme kom ligeledes i dårligt humør. Et brevfragment uden datum fra Plymouth slutter således:

Nu vilde ieg ønske, at de snart vilde tage mig ladningen af, eller ogsaa Fred, at Krigen maatte snart være endt og falde ud til det beste og vi kunde komme i Fart igien. Det meget stilligen i Havn, det tærer for meget Efter Bladene hær, saa kand ieg forestille mig, at Di maa leve i en meget urolig Tid hiemme, men ønsker, at det snart maatte omvendte til det beste.“ —

Til hvilken parts bedste krigen skulle falde ud, siges kloge- ligt ikke. Blot der blev fred og fri fart og mulighed for at søge sin lovlige næring, var slesvigeren Paulsen tilfreds. I næste brev af 22. 7. hedder det i samme toneart:

Ieg vilde ønske, at der snart vilde blive een udveie at blive Ladningen quit og komme til at seile igien — og siden bede om, at Lykken vil føye os bedre end tilforen. Flye kand vi ikke, det har indnu ikke paseret, saalænge ieg har faret til søes, saa vid rækker min erfaring ikke. Men ellers bliver fortsat, hvad mu-

lig kand være. Nu vil jeg slutte med et Ønske, at der snart maatte blive Fred og Rolighed.“ —

Den næste måned gik i samme situation og utålmodigheden og krigstrætheden voksede tilsvarende, som brevet af 31. 8. fortæller:

„Da Tiden bliver os meget lang hær, saa er det min Pligt at meddele Dem, hvorledes vi lever. Nu har vi vændet længe hver Postdag efter Vaabenstilstand, men den eene Postdag gaaer efter den anden og det bliver indnu det samme. Det seer daarlig ud. Vi ligger hær og tærer af Fragten. Di Herrer har ingen ret Løst at tage Ladningen af. Det var en ulykkelig Fragt, ligger hær hele Sommeren og sætter til. Ieg skulde dog formode, at Kost og Maanedspenger skulde blive gjort godt. Proviandet er dyrd hær, det koster at lige. Ieg kand vel tænke, at Di lever meget urolig hiemme med denne meget indkotering, som finder sted. Denne Krig er en Ruin for alt, men vi vil haabe, at det snart maatte omvende sig til det bædre. Hvad os ellers angaaer, saa lever ieg med Mandskabet ved Sundhed, ieg (ønskede) giern at maatte spørge det samme fra Dem og Deres Formilie. I Haab om, at der snart maatte blive Fred og fri Fart slutter ieg med mange venlige Hilsen til (Dem) og hele Formilie. Med Agtelse. Jacob Paulsen.“ —

Endelig, den 7. 9. 48 slog befrielsens time og humøret og virketrangen steg påny. „Med Fornøyelse“ havde han modtaget et brev fra mægleren F. Brødemann i Hamborg, at vaabenstilstanden var afsluttet og blokaden hævet, hvilket var „en glædelig Tidende“ for ham såvel som alle de andre skippere i havnen, der nu hver for sig gjorde sig sejlefærdige hurtigst muligt. Og Paulsen kan da „med Fornøyelse“ meddele Cornett sin afsejling fra Plymouth samme dag.

Men krigen gav på den anden side jo også nye fragtmuligheder. Efter losningen af kaffelasten i Hamborg tog Paulsen med ny fragt midt i oktober til Buenos Aires — for at hente „krigsmateriel“, hvad han rimeligvis dog ikke selv var indviet

i. Han ankom her efter en ualmindelig langsommelig rejse først midt i januar det følgende år, altså tre måneders fart, (ellers almindeligt to), og måtte så yderligere 9 dage i karantæne. Først midt i april kom han afsted hjem efter igen, muligvis fordi det tog tid med at få fragten fra det indre af landet ud til kysten i så stort et kvantum som muligt. Den kom til at bestå af 2714 tørrede og 2100 saltede huder (det sidste tyder vel på hastværk), 100 kister talg, 44 baller hår og 6144 kvæghorn. Altsammen vigtige ting i den tids krigsførelse, nemlig læder til støvler, tornystre, seletøj og sadler, talg til kanonrørene, hår til polstring og fjerbuske, horn til krudtbeholdere. Skibsførerne var i øvrigt ikke videre glade ved disse krigsfragter tilbage til Europa på grund af krigsblokaden. Man vidste aldrig, hvad man kunne komme ud for, i værste fald naturligvis skibets og ladningens kapring. Paulsen meddeler da også, at han har fået det således ordnet, at han i tilfælde af Elbens eller Weserens eventuelle blokering kan sejle til Antwerpen og losse dér, „for ikke at blive opholden af Krigen igien“. Han var dog ikke ene om jobbet. I afsejlingsbrevet af 22. 4. 49 noterer han: „Chrestoffer Tomsen har ogsaa begyndt at lade med Saldet Huder til Canalen for Order.“ Krige er jo slet og ret forretningsforetagender, tilsigter en voldelig forskydning af ejendomsforholdene, gør nogle rige, de fleste fattige.

Som ventet måtte Paulsen på grund af den ny iværksatte blokade losse i Antwerpen, hvorfra så materialerne skulle fragtes videre til deres bestemmelsessted i krigslandene. Rejsen gjordes denne gang på normalt to måneder. Men krigstilstanden på fastlandet gav ingen ny udfragt, hvorfor han med et suk måtte forlade lossehavnen i ballast. „Det er en daarlig Tid, vi lever i nu“, skriver han, „men vi maa haabe til Forandring, ellers seer det daarlig ud. Hvor vi kommer, er de bange for at befragte os.“ Det var vel især, fordi skibet hørte hjemme i eet af de krigsførende lande. Han tog da til Cardiff og fik langt om længe en jern- og kulfragt til Algier.

Årsagen til besværlighederne i det neutrale England var den bekendte slesvigholstenske vanskelighed med det danske ejendomsmærke i skibslugen. Paulsen skriver irriteret fra Cardiff den 21. 8. 49:

„Den Danske Consul kom strax ombord, som ieg var kommen ind, og erklærede mig, at Skibet kunde ikke blive ind og ud klareret. Han skulde først skrive til General Consulen i Liverpool, da han havde faaet Order fra den Danske Regering, at alle de Slesviger og Holsteinske Skiber, som ikke havde brændt Dansk Eiendom i Lugen, maatte han ikke klarere. Nu maa ieg vendte dette Svar af, ellers ved ieg ikke hvorledes. Det er slemmt med den Ophold.“ —

Det stod hårdt med at få fragt. Og lidt kneb og kunster har der vel måttet tages i brug, naar man ikke havde det foreskrevne ejendomsmærke i skibslugen og vel sagtens også var uinteresseret i at få det brændt ind, som det fremgår af næste brev den 30. 8. Alle mulige vanskeligheder lægges i vejen fra skibsmyndighedernes side. Den danske konsul, skriver Paulsen, har fået ordre til at undersøge alle danske skibe, om de havde det danske ejendomsmærke i lugen. Ellers måtte han ikke udstede certifikat. Ligeledes har toldforvalteren ordre til „ikke at klarere Danske Skiber uden at have denne Certeficat fra Consulen“. Ellers måtte der erlægges 4 / sterling per ton last og dobbelte fyrpenge. Han håber dog at få konsulen til at udstede certifikatet, da han netop har adresseret sig til ham, H. H. Parry Brothers og Brown, som er skibsmægler og dansk konsul på stedet. Atter sukker den af krigen opholdte kaptajn: „Man skulde haabe, at denne Krig skulde snart faae en Ende, ellers er det slemmt med det Brenmærk i Lugen. Det kand være ligestaa andre Stæder.“ En ny vanskelighed meldte sig, som brevets senere fortsættelse meddeler. „I dette Øyeblik“ kom han fra indklaringsforretningerne på toldhuset, hvor man havde bedt ham, at skibet ikke kunne indklareres på grund af i Ant-

werpen nyt hyret mandskab. Han måtte da atter afsted til den danske konsul for at få et nyt papir. Her fandt man ud af, at han havde 1 og $\frac{1}{4}$ mand for meget ikke-dansk mandskab. Ja, føjer han lidt mismodig til, „der bliver lagt i Veien for os alt muligt.“ Og det var vist sandt nok.

Cardiff-opholdet trak ud til oktober med formaliteter og indladning. I afsejlingsbrevet skriver skibsføreren noget træt i sinde, at det var en lang venten. Han havde meget fortrudt, at han — vel efter Cornetts anvisning — var taget til Cardiff. Da havde det været bedre at klarere ud fra Antwerpen lige til Lisabon, i ballast altså. Cardiff huer ham ikke. Udgifterne blev som ventelig store. Man målte skibet til 132 tons og tog betaling derefter. Den opnåede fragt omsider kunne i og for sig være god nok, blot der havde været hurtig ekspedition. „Men paa den maade fortæres Fragten, før Ladingen kommer i Skibet. Der er alle Tider noget i Veien.“ „Men“, trøster han sig selv og hjemmerederen, „det bliver maaske bødre, naar Freden kommer“, den hårdt attråede fred. Omsider kom han da bort fra krigszonen til det på det tidspunkt mere fredelige middelhav.

På disse kanter var der for øjeblikket ganske vist ikke åben krig, men til gengæld pest, nemlig kolera, der jo et par år senere — vist netop med skibsbesætninger — også kom til vore lande. Skibet kom ellers hurtigt nok til Algier, som han meddeler i ankomstbrevet af 22. 10.:

„Reisen var saa vid god, meget Stormveier med omløbende Vind. Og med denne Jernlast var Commune meget umagelig (i manøvreringen), men har dog Gud ske Tak ingen ting mistet. Adskillige smaating af Ierngods ved Regningen er brækket af ved dette svære slingern, strax en liden Bekostning. I dag faaer ieg Skibet indklareret og haaber at begynde at losse imorgen. Hær hører ieg vel, er ingenting at faae (af Fragt), men bliver vel det beste at probere Lykken i Messina, hvor ieg haaber at faae en god Fragt Nord efter. Hær er en daarlig Havn, Gud gi-

ve, at ieg dog maatte slippe hærfra uden Skade. Commune har løbet saa haard (på) denne Reise, at ieg er kommen for(an) Connosementerne og Brevet, saa Kiøbmanden viste ikke, hvad Ladingen ieg havde. Som ieg kom hos ham og mældet min Ankomst, forundrede han sig og sagte, om ieg var allerede hær, ieg var vist kommen Veien over, i en Fart. (Altså en kompliment til skipperen, der må have forstået at styre sit skib under gunstig vind.) Hær er ikke mange Skiber“, slutter han, „1 Svænske, 2 Engelske, nogle Fransk og Italiænske, og adskillige Franske Cocks Skiber.“ Han skal måske gå til Malta og ligge i karantæne der, da koleraen også grasserer i Algier. —

I afsejlsingsbrevet af 9. 11. meddeler han så, at han tager til Malta i ballast for karantæne. Han får dog nogle passagerer med à 10 francs pro persona. De logerer i lasten og skal kun forsynes med frisk vand, eller skøtte sig selv. Da han alligevel skal derover, er det jo en lille ekstraindtægt. Han skriver igen fra Messina den 11. 2. 50 og ved afsejlingen den 5. 3.:

„Endelig kand jeg meddele Dem, at Ladningen er i og seiler imorgen, naar Leiligheden tillader det, til Deel for Ordrer, det bliver formodeligt til Hamborg, naar Krigen tillader det. Ladingen bestaar af Stykgods og en liden Parti Frugt. Det blev et langt ligen hær, og siden maatte gaa for saadan en liden Fragt. Dær tabes ved. Vi maatte ønske, at denne Krig maatte faa Ende, den fordærver Søfarten.“

Og det vil vi gerne give den af krigen ustandseligt opholdte og trætte kaptajn fuld ret i. Krigsforholdene tillod ham denne gang at komme velbeholden til Hamborg — efter halvandet års fravær. Hustruen var kommet til byen for at tage imod ham og være sammen med ham i havnetiden. Hun har vel også tigget ham om at vende helt hjem fra søens besværligheder og farer. I hvert fald ytrer han nu i brev af 8. 5. 50 ønske om at sælge skibet ved næste lejlighed. Indtjeningen ved skibsfarten var åbenbart i disse krigs- og blokadeår for usikker og ringe. Han har ganske vist afsluttet ny fragt til Sydamerika og hå-

ber at få lykke til at tjene noget ved stykgodsfart på vestkysten, men ville så gerne prøve at sælge skibet, om en god pris blev budt. Herom vil han gerne høre Cornetts mening, og hvis han synes om det, bede ham sørge for en behørig fuldmagt hertil. Han skriver igen den 17. og 29. 5., medens hustruen stadig var hos ham, og bemærker om de svævende spørgsmål:

„Fuldmagten (af 15. 5.) for at sælge Commune har jeg modtaget af Styrmand Reimer (som havde været hjemme i Åbenrå). Ansøgningen fra Kiøbenhavn formedelst Papirerne er ankommen til den Danske Consul i Hamburg, men kunde ikke blive bevilliget, undtagen Skibet indfandt sig paa en dansk Plads, saa der er ingen andre Raad, som (at) vi maa gaae med det gamle som forhen, indtil Sagen (krigen) engang faaer en Ende. . . Min Kone reiser hjem paa Løverdag i denne Uge i Selskab med Mad. Hundevadt.“ —

Det, man har ansøgt om i København og fået afslag på, vedrører naturligvis ejendomsmærket i skibslugen, som man muligvis har ønsket at få anbragt eller på anden måde anmærket i skibspapirerne.

Paulsen forlod nu Europa igen for længere tid og sejlede et par år på Sydamerikas vestkyst. Den første tur gik helt op til Mexico. Også andre kaptajner fra Åbenrå var søgt til denne blokadefri verdensdel. Således traf han i Valpareiso i april 51 Johan Ahlman med „Paquet“, Krag med „Coquet“, H. H. Krap med „Coreer“, Fischer med „Adelheid“ og L. C. Hjersing med „Emanuel“. Men fragterne, mest stykgodsfart, skal have været forholdsvis små, antagelig fordi der var for mange om bidet. Dertil kom, at havnene var åbne med sandrevler foran og uden moler og kajer, så godset måtte fragtes til og fra skibet i egen båd, en langsommelig arbejdsmåde. Fortjenesten blev derefter, undertiden mindre end nul. Paulsen søgte derfor efter et års forløb at komme hjem over igen, fik en ladning salpeter i skibet til Barbados i Vestindien og rundede atter Kap Horn. I Barbados, hvor han efter bestemmelsen skulle have ladningen byt-

tet med kaffe, sukker m. m., ordredes han videre med salpeteret til Queenstown, Cork på Irland, for ordre og derfra videre til Liverpool, hvor han ankom i juni 1852.

Men nu længtes sømanden også hjem igen. Han forhører hos Cornett, om en ladning salt er afsættelig i Åbenrå eller om der var en stykgodsfragt til Hamborg. Skibet trængte også til grundigt at efterses. Men inden beskeden kom om at sætte kursen mod Åbenrå for eftersyn, var skibet kommet i tørdok og han havde afsluttet en ny fragt til Chagres på Jamaica. Sidst i august var han så atter på den anden side af Atlanten. Han sejlede nu vinteren over mellem forskellige havne i det karaiske hav og fik så endelig en glasvarefragt fra Havanna til Hamborg. Han afsejlede for Europa den 1. 3. 53 og kom til Hamborg engang i april.

Denne gang var det besluttet at slutte af med søen og gå i land. Om han førte skibet videre til Åbenrå eller afstod kommandoen i Hamborg, fremgår ikke af de foreliggende papirer. I hvert fald var han selv i Åbenrå omkring 1. 5. 53 og tog så med sin hustru hjem til Løjtland, for at blive hjemme.

Noget kunne tyde på, at Paulsen var dygtig til at føre skib på hav, men ikke smidig nok til at afslutte en handel. Derfor blev fortjenesten vel heller ikke, som ventet af skibets part-havere. Men her spillede krigsårenes hindringer jo også betydeligt ind. Da kaptajnen på grund af krigsblokaden i sommeren 1848 måtte ligge stille i Plymouth havn, har hjemmerederen Cornett åbenbart sendt ham et lidt bebrejdende brev. Svaret herpå viser Paulsens åbne retlinethed, som måske kom ham til skade, når der skulle tinges om fragtsatserne. Han skriver i brev af 22. 7. 48:

„Det gør mig ondt at erfare Deres utilfredshed. Det gaaer mig nær til hiertet. Hvad denne Regning angaaer, saa er hverken Di eller Skibet bleven fornærmet for een Skilling. Dise 5 % for Vinfragten dem ønsker ieg at skrive mig til Regning. Hverken har ieg faaet eller brugt nogen af dem i Rio Grande.

Men da ieg ikke fik min Regning fra Herr Clausen (befragteren?) før i sidste Øyeblik, da Lødtzen stod og plagede mig, Vinden var føylig, for ikke at forsømme maaske nogle Dage, saa i samme Hast har ieg overset denne Feil i Regningen. Det er min Pligt at betale den med største Villighed. Hvad Regningen ellers angaaer, den saavel som fra andre plaser, saa kand ieg med en reen Samvittighed staae for Gud og for Dem til Forklaring. Hvad seilassen angaaer, saa kand ieg ikke udfinde, at skylden kand lige ved mig eller ved Regnings ansættelse, da den (skibet) staaer indnu i samme redning, som da vi forlod Apenrade, undertagen af Tovværkets regelse, adskillige Gange ansat, ikke overdreven, men efter beste Erfarenhed. . . Ieg skal aldrig nægte, at Lykken har ikke føyet sig saa meget for mig i den siste Tid, Gud skee Tak dog uden muløer, men vil haabe til bædre i Fremtiden, ellers seer det ikke godt ud. Ieg har gjort min beste Flid. Da ieg var i Rio Grande, da var Fragterne i Rio Janero 2 £ 5 / for Caffé til Canalet og Norsøen. Da ieg kom hær, da hørde ieg vel, at Fragterne var gaaet op til 3 £ og dær over. Der var mange i Rio Grande, som havde gierne taget min Fragt. Caffefragt maatte ikke være under 3 £, naar ieg skulde udgiøre (beregne) den Fragt, som ieg nu gjør (har behov). Ieg gaaer (dog) ud fra (krigs) tidens Omstændighed. Protest blev noteret første Dag, som ieg kom ind til Plymouth, som er behørlig gjort med Forklaring af Styrme og 2 Mand, som vil ogsaa koste en 3 Ginee.“ — Han tager i denne forbindelse afstand fra mæglerfirmaet Fox og sønner på stedet, som er ham for glatte og upålidelige. „Derimod“, fortsætter han, „vor ieg har adresert mig til, den gamle Luscombe, finder mand alletider paa Plasen, og man kand tale med ham om en hver ting, og han siger sin oprigtige Mening, det tager ieg forud (foretrækker) i stedet for Folk, som vændter en Mand Røken, naar han først har ham til sin Adresse. . . Hvad Skibet ellers angaaer, saa er det nogenledes i behørlig Stand, malt og i stii, hvad som er over Vandet. Hvad som er under Vandet, holdes rendt med Skroben saa godt

som muligt. Hær haaber ieg ikke, der skulle være Fare for Vorm.“ —

Det kan vist ikke nægtes, at der ud af disse ord taler en redelig og påpasselig kaptajn, som holder fast ved sin børnelærdom, men muligvis var en mindre sleben forretningsmand.

4. Havari og reparationer

Sømandslod var i ældre tid — vist mere end i dag — altid på grænsen mellem liv og død. Når stormen piskede havet op i tårnhøje bølger, blev skibene som nøddeskaller, der både krævede en betænksom og behændig manøvrering og en tilstrækkelig modstandsevne i selve skibet. Og så kom tidspunktet alligevel af og til, at naturkræfterne viste sig at være stærkere end menneskers kunst og kunnen. Således hændte det også Jacob Paulsen med hans lille, lidt alderstyngede „Iris“. Det skete den første sommer, han fo'r som kaptajn, på den anden tur til England i august 1844. Han havde 1000 tønder byg i lasten, som vist var vel rigeligt for skibet. Det lå dybt i vandet i hvert fald. Men jo større last, des større fragt naturligvis. I Skagerak blæste auguststormene op fra nordvest og var efter en uges forløb ved at gøre det af med både skib og besætning. Man fik straks læk og anden skade og måtte tilsidst ganske forkommen af pumpearbejdet og manglende søvn søge nødhavn i Tønning ved Ejderens munding. Søforklaringen fra retten i Tønning den 31. 8. 1844 under forsæde af byens borgmester, justitsråd Dahnhardt, udarbejdet på grundlag af den omhyggeligt førte skibsjournal, foreligger på tysk og skal her gengives i visse uddrag.

„... Skipper Jac. Paulsen og hans fire skibsfolk har efter foreholdt formaning mod mened afgivet følgende enstemmige udsagn:

Efter at vi i Roskilde havde ladet 400 td. byg og i Frederiksværk 600 td. byg, i alt 1000 td. byg, afsejlede vi den 11. 8.

1844, fra Frederiksværk bestemt til Bristol eller Gloucester, hvorom vi ville få fast ordre i Kingsroad. Vort skib var tæt, ret godt kalfagteret og med alle til rejsen hørende nødvendige ting. Vore luger var — som det hørs — forsynede med dobbelte presenninger, mast og pumper med dobbelte kraver. Lens skib.

....(Urolig sejlads gennem Kattegat ud i Skagerak) Den 17.

8. om morgenen vind s. s v., høj søgang, vind og søgang tiltagende. Skibet lå næsten bestandig under vand og arbejdede hårdt. Om middagen kl. 12 stak 2 rev i storsejlet, og loddede 25 favn vand. Lens skib. Eftermiddag hård storm, vind v., skibet arbejdede meget stærkt og blev læk, måtte pumpe meget. Om eftermiddagen 3. rev i storsejlet, rebede stagfok og gjorde klyver fast. Om aftenen kl. 6 prøvede at dreje af mod Norge, måtte dog ved kl. 8 igen holde på den anden bov, fordi vinden kom fra n. v., pumpede bestandig og pumpede megen byg op. Om natten hård storm. Skibet bestandig dækket med vand, pumpede så meget vi kunne.

Den 18. 8. om morgenen fik en tung styrtsø, som sønderrev vor stagfok, hvilken vi straks kappede af, for så hurtigt som muligt at sætte en anden stagfok, så vi kunne styre. Pumpede bestandig og fik lens.

Om eftermiddagen vedblivende storm. Forfærdelige styrtsøer slog først kappen til mandskabslukafet af, hvorpå dette løb fuldt med vand og folkene måtte flygte mod bag. Derefter slog en anden styrtsø kahytsskappen af, fik meget vand i kahytten. Samtidig brækkede styrtsøerne en del af vor skanseklædning af og slog en bagbords støtte af. Vor stagfok sledes i stykker, kappede denne straks af og satte en ny klyver under, holdt skibet så godt lens som muligt.

Den 19. 8. blev det således ved. Styrtsøerne tog mere af skanseklædningen med og slog vort ror løs, pumpede megen byg, og vi fastgjorde alt på dækket med rebstykker så godt det gik. Mandskabet havde intet øjeblik ro. Om eftermiddagen lå næsten bestandig under vand. Vort storsejl sledes i stykker,

skar det af for så hurtigt som muligt at sætte et andet storsejl under. Et spændvant på bagbord sloges i stykker, og bestandig pumpede vi byg op. Det blev noget lettere.

Den 20. 8. vind n. v., vi var udmattede af alt arbejdet, og da vi med vort læke og rangonerede skib dog ikke længere kunne holde det ud på søen, så resolverede vi, for at redde skib, ladning og liv, at holde fra og søge en nødhavn. Om formiddagen kl. 8 holdt ø. s. ø. mod Helgoland, satte topsejl, loddede 19 favne vand. Brædderne og holderne til vor gallion var slåede af og vor klyver var slået i stykker på klyverbommen, da denne bestandig gik under vand. Pumpede så godt vi kunne og holdt det så temmelig lens. Styrede langs med kysten i håb om at få en lods. Vandet i skibet mindskedes og vi pumpede også mindre byg op. Om aftenen stiv kulde. Ved kl. 9 drejede under vinden. Tiltagende kulde og usædvanlig høj søgang. Stak endnu et rev i storsejlet og gjorde topsejlet fast. Ved midnat så fyret på Helgoland fra toppen. Om natten vestlig storm, pumpede bestandig.

Den 21. 8. om morgenen kl. 4 vind v., satte topsejlet ned igen, gjorde storsejlet fast og styrede vor kurs mod Helgoland. Ved kl. 5 satte brenfok ned. Ved kl. 8 pejlede Helgoland i nord på kompasset, efter gisning 1 mil fra os. Vi resolverede at holde af mod Ejderen og styrede vor kurs derhen. Stiv kulde, høj søgang. Om eftermiddagen kl. 1 ankom til fyrskibet foran Ejderen og fik en lods ombord. Lodsen bragte os ind i Ejderen og kl. 2 på 5 favne til ankers. Søen gik høit, det blæste stærkt og skibet tog mere vand. Pumpede bestandig. Ved kl. 4 ville lodsen atter lette anker med os, men fordi søen gik så højt, kunne vi ikke rinke det. Vi hivede af alle kræfter, men nu gik vort spil i stykker, og vi måtte lade 30 favne kæde gå, fordi vi ikke kunne bruge spillet, satte en bøje paa det. Nu fik skibet under sejl og pejlede omtrent 4 fod vand i rummet. Vi pumpede bestandig og holdt det så godt som muligt lens. Stiv kulde med byger, sejlede under slappe sejl videre og kom kl. 7 aften

foran Tønning til ankers. Da vi var ganske udmattede og i den sidste tid slet ingen ro havde fået, så kom hjælpemandskab ombord hos os for at pumpe.

Den 22. 8. om morgenen kl. 5 kom en båd med hjælpefolk ud til os, som sammen med os halede skibet ind i havnen og lagde foran pakhuset. Skipperen gik i land for at gøre protest og bringe alt i orden, så vi kunne losse ladningen, der som vi frygtede er våd af søvandet og nær ved at fordærves. Der kom synsmænd over skib og ladning ombord og om eftermiddagen begyndte vi allerede med megen hjælp at losse ladningen.

Forøvrigt havde de handlet tro og ærligt med hele den ombord værende ladning, intet taget deraf eller stukket til side eller solgt noget deraf eller hemmeligt bragt i land eller over i andre skibe, vidste og troede for nærværende heller ikke, at ellers nogen skulle have fået det mindste af ladningen.

Så sandt Gud hjælpe deponenterne og hans hellige ord. — På tro og love.

(sign.) Dahnhardt.

I sin øvrige sejletid kom kaptajn Paulsen fra det uden større uheld for skib og mandskab. Jeg gengiver nu i tidsfølge til billedets fuldstændiggørelse, hvad han selv beretter om mindre skader og foretagne reparationer. Han er fra begyndelsen „godt tilfreds med Iris, seiler godt og har vendt godt hele Reisen“. Det var på de første ture til København i foråret 1844. Men derefter skulle de så ud på større vand. På den første tur til England, i ballast til Odense, satte styrmanden om natten skibet på grund på Sjællands rev. Man hejste lodssignal og der kom en båd ud fra kysten. Men inden den nåede frem, var man kommet flot igen, tilsyneladende uden skade. Lodsen forlangte 8 specier for sin ulejlighed, men gav sig også tilfreds med det tilbudte halve beløb. På hjemturen, dybt lastet med jern, kom man i vesterhavet ud for storm, der slog en del af røsterne itu

og åbenbarede en rådden planke indenfor. Skibet fik i det hårde vejr rigeligt med vand ind her, så der måtte pumpes hver halve time. Efter losningen i København var derfor et grundigt eftersyn nødvendigt. Det skete hos Aunstrup på Velledes plads. Skibet blev kølhalet, udbedret og kalfagteret ude og inde til en bekostning af ca. 50 rbd. Mesteren mente, at skibet havde været overlastet, men skipperen forsvarede sig med, at „hun berget sig paa Vandet som en Maage og var ikke umagelig, da Iernet var stuuet såaledes, at Rummet var næsten fuldt.“ Samtidig kom der nyt topsejl fra forretningen i Åbenrå.

Men havde skibsføreren hørt efter skibsbyggeren denne gang, kunne det allerede omtalte havari på den anden rejse til England måske have været undgået. Af kaptajnens udførlige beretning herom i brev af 22. 8. 44 fra Tønning, sendt med en mand af skibsbesætningen til Åbenrå, skal kun anføres en karakteristisk sømandsudtalelse. „Søen tragterede os forskrækelig, men takker Gud for ikke værre, da Haabet var snart ude med os.“ Han ønsker at rederen selv skal komme tilstede for at se på skaderne og drøfte udbedringen. Sønnen Jørgen Cornett tog afsted på den forholdsvis korte rejse til den sydslesvigske nødhavn og var tilstede under det afholdte søforhør. „Takker Gud, at han sparet os“, slutter Paulsen sin havariberetning, „at ingen gik bort med Bølgerne.“

Det var en hård omgang. Men livet samt skib og ladning havde de da bjerget. Da skibshåndværkerne kom igang med reparationerne, viste det sig videre, at langsalingen var ganske rådden og den ene spændvant så godt som ituslidt midtvejs. Nye sejl havde juniorrederen med fra Åbenrå. Skibet var så åbenbart ved at blive skrøbeligt, men efter istandsættelsen melder skipperen fortrøstningsfuldt: „Iris er nu i god Stand i alle henseender, naar Gud vil bevare os i Fremtiden“, eftersat uden- og indenbords, tjæret og malet. Men man nåede kun ud i Kanalen, da roret i østenstorm ud for Lizard brækkede af på højde med dækket. Der kunne dog fortsættes med provisorisk

forskalling og surring til Gloucester, hvor der så måtte nyt ror til. Kaptajnen er nu også blevet klar over, at det var ønskeligt at afhænde skibet ved gunstig lejlighed, „bædre først end sidst“. En mand fra Flensborg skal også have budt på det.

Da Hamborg havn derefter blev anløbet, måtte der anskaffes et jernkabys, eftersom det gamle, i København ommurede ikke holdt til komfurvarmen. Også en ny tøjkedde måtte der til.

Den følgende tur til Lissabon og tilbage forløb uden uheld, og endda så hurtigt, at Paulsen vandt en dusør på 25 specier fra mægler Bolten i Hamborg, da han klarede at sejle en portugiser forbi paa henvejen. Under indsejlingen på Elben rev et andet forbipasserende skib hukmanden af. En ny skrabning blev også nødvendig, ligesom bramsejlet trængte til udbedring. Efter en ny tur til Middelhavet (Malaga) i sensommeren, måtte skibet på hjemvejen atter renskrabes i Falmouth, da det var ganske tilgroet og ikke til at krydse med i stormvejr. Topsejlsråen var også brækket og begge klyvere itu. Efter turen til Island i sommeren 46 er „Iris“ ikke mere kommet til Østersøen. Det var blevet for aldersstegen til storhavenes bølgeslag.

Det nybyggede skib „Commune“, som Paulsen herefter kom til at føre, krævede naturligvis foreløbig ikke mange reparationer. Først ved hjemkomsten til Hamborg efter treaarskrigen bliver der tale om kalfagtering og udbedring af brædder. Et nyt kronometer skal der også til. Men under den følgende fart på Sydamerikas vestkyst viste det sig, at den kun 5 år gamle stormast allerede var rådden, så den måtte erstattes med en ny i Valpareiso 1851. Ved hjemkomsten til Europa i 52 skete et eftersyn i Liverpools tørdok. Ellers synes „Commune“ under en kyndig kaptajns føring at have klaret sig fint på havet. Den var også, så vidt vides, bygget efter de nyeste amerikanske clipper-konstruktioner. „Iris“ var i virkeligheden en dødssejler, „Commune“ derimod en havets hersker.

5. Kaptajnen og mandskabet

Som mand ud af folkets arbejdsmandsstand har kaptajn Paulsen vel ikke følt eller opretholdt noget socialt skel overfor sine undergivne på skibet. Det var jo ikke som bemidlet bonde- eller redersøn, der skulle erhverve kaptajnsgraden på søen, men som arbejdsmandsbarnet, han efterhånden ved dygtighed, udholdenhed og sparsommelighed havde arbejdet sig frem til at blive skibsparthaver og kaptajn. Men naturligvis skulle spillets regler overholdes ombord. Han var kommandanten, hvis ordrer de andre skulle udføre.

Af den som bilag 2 (s. 290—91) vedføjede oversigt over mandskabet fremgår, at Paulsen lagde vægt på at have folk hjemme fra Slesvig på sit skib. Når han en enkelt gang — som i Antwerpen 49 under krigen — blev nødt til at udskifte mandskabet og tage, hvad han kunne få på stedet, varede det kun til næste hjemhavn, inden han fik bud efter folk hjemmefra. De var mere „stadige“ og pålidelige at have med at gøre.

Styrmændene forblev ham også tro gennem årene, således Jens Rasmussen (1817—85, kaptajn 1850), W. Reimer (kaptajn 1861) og Nis Paulsen. De øvrige navne tyder også for størstedelen på slesvigsk afstamning.

Ved udmønstringen fik hver af mandskabet to måneders løn forud, resten først ved rejsens afslutning. Men der kunne under rejsen gives forskud à conto, f. eks. til tobak og tøj. Lønnen var den almindelige dengang, dog med stigende tendens gennem årene, fremtvunget af lønkrav, som sikkert var lette at begrunde. Et vist socialt sammenhold mellem standens medlemmer har medvirket til at forbedre lønvilkårene, i tiåret 1844—53 en stigning på mellem 25—50 %. Der ytres stadig utilfredshed med den ringe aflønning, men der tages i regelen også, hvad der bydes, da arbejdsløshed og dermed sult måtte anses for en endnu større ulykke.

I de trykte forhyringsskemaer, der anvendtes i Åbenrå fra

1851, findes bl. a. følgende almindelige bestemmelser vedrørende forholdet mellem kaptajn og mandskab ombord:

(3.) „Have vi ingen Ret til at forlange Penge af Captainen, førend Skibet i god Behold er kommet tilbage i en kongelig dansk Havn og der er losset samdt i alle Maader bragt i Orden til hans Tilfredshed, hvorimod det staaer ham frit for, om han udenlands vil give os noget forud paa Credit eller ikke. (Man må (4.) aldrig gaae fra Borde uden hans Samtykke eller forblive nogen Nat iland, (ellers) mulkt paa 3 rbd Sølv, (heller) ingen i Udlandet forlange sin Afsked, (men er) forpligtet til at fuldende sin Reise. (Man lover (5.) i Alt lydigt at efterkomme Captainens eller hans Officerers Befalinger med Hensyn til Skibets Tieneste og Godsets Tarv og udføre disse uden Modsigelse, . . . at forholde os ædruelige, fredsommelige og ordentlige, i særdeleshed med Guds Hjælp efter yderste Evne sørge for Skibets og Godsets Bevaring og ikke forlade Captainen i Nøden, samt overhovedet altid at opføre os saaledes, som det sømmer, egner og anstaaer ærlige og efter videre Forfremmelse stræbende Søfolk. (Der tillades (6.) intet Giæstebud paa Skibet, . . . ej heller (må) Fremmede tages ombord . . . uden Skibscaptainens Tilladelse. Man må (7.) hverken tage eller have ombord nogen Slags Handelsvare. (8.) Forbinder jeg, Skibscaptainen, mig derimod til, at levere Folkene reen, ufordærvet, god og til fuldkommen Mættelse tilstrækkelig Skibskost, drikkelig Vand eller andre tienlige Drikkevarer, efter den danske Spisetaxt (dog uden Brændevin, endvidere) Artikler til Sundhedens Bevarelse, . . . ei at være grov eller bruge Skieldsord imod dem, og vil jeg bestræbe mig for at omgaaes dem saaledes, som jeg kan forsvare for Gud og Mennesker, samt troeligen understøtte og hjælpe dem i Sygdom og Nødstilfælde saaledes, som jeg selv ønsker at maatte blive behandlet.“ —

Senere blev der vedføjet en ekstra forplejningskontrakt, der 1857 lød således:

„Mandskabet erhoder, saalænge Reisen varer, ugentlig af Kaffe for hver 4 Mand 1 R , og af The for her 10 Mand 1 R . Af Smør leveres for de første 6 Maaneder pr. Mand 1 R , senere derimod $\frac{1}{2}$ R samt $\frac{1}{2}$ R Sukker eller Malasses. Naar Smør ikke kan erholdes, gives hver Mand enten 1 R Sukker eller Malasses, eller 1 R Svinefedt. Naar Ranson gives, erhoder hver Mand daglig afvexlende enten 1 R Kjød eller $\frac{3}{4}$ R Flesk (hvorimod der af Brød, Erter, Meel eller deslige gives saa meget, som vil spises). Skulle en længere Reise gjøre det fornødent, at der gives Ranson paa Brød, da erhoder hver Mand 6 R ugentlig, — og maatte der iøvrigt ved forlænget Reise indtræffe Mangel paa een eller anden Ting, da er enhver af Mandskabet pligtig til at være tilfreds med de Bestemmelser, som i saa Fald træffes for Forplejningen. Brændeviin gives ikke, uden hvad Capitainen leilighedsviis maatte finde for godt. (Af Eddike erhoder hver 4. Mand 1 Flaske ugentlig)“.

Forplejningen har i Paulsens sejletid næppe været så fuldt reglementeret som i ovenstående kontrakt. I alle fald kunne den ensartede, i regelen saltede og i længden ikke sunde kost give fordøjelsesvanskeligheder, i givet fald skørbug. På rejsen fra Buenos Aires til Antwerpen i forsommeren 49 var „Folkene syge hele Reisen“, så de ved ankomsten måtte til behandling på hospitalet. At det har været alvorligt og sikkert begrundet i kosten, fremgår formentlig af, at de ikke ville fortsætte — trods konsulens nægtelse at afmønstre dem. Men de strejkede og fik deres vilje omsider. Kaptajnen ser spørgsmålet fra arbejdsgiverens side:

»Ieg havde meget Trubel og Ubehagelighed med dise Folk«, skriver han. »Consulen vilde ikke mønstre dem af, og ombord vilde de ikke blive. De har givet mig en 8 Dages Ophold. Nu fik jeg Consulen til at skrive dem af, saa jeg kunde mønstre andre igien. Ieg har nu trækket dem af for Schourer (havnearbejdere) i 8 Dage og een Maanedspenger per Mand i Sømands-Cassen.«

Der kunne også melde sig andre vanskeligheder i et sådant lille skibssamfund, der i måneder af gangen var anvist på hin-

anden på forholdsvis begrænset plads. På turen til Lissabon 45 oversteg uroen i mandskabet kaptajnens tålmodighed. Han skriver:

»Styrm. blev uklar med en Jungmand og vilde give ham nogen paa Røken. Samme tog et Haandspag og slog Styrmanden over Hovedet med, saa Blodet løb efter, saa ieg var nødsaget til at mælde det til den Danske Consul, som satte ham 7 Dage i Prisung, som gav Extra Koster, men kand blive aftaget i Hamborg igien af hans Maanedshyre, dersom han faaer saa meget til gode, da ieg vil ikke have disse Banditter ombord længere som til Hamborg. Di begyndte strax, da vi var kommen ud fra Hamborg og paastod (krævede) 2 Gange Caffee om Dagen, og duer næsten til ingenting. Ieg troer et par hjemme fra kunde ikke blive saa kostbar at faa over til Hamborg med (kapt.) L. Larsen til Kiel og siden med Dampvogenen (Jernbanen). Der faaer man mere stadig Folk. I Hamborg faaer man ikke en Matros, som duer noget, under 8 Rd. Ieg søgte efter godt Kiøb, og i en saadan Hast saa fik ieg nogen, som andre ikke vilde have.«

Fra Algier beretter han 49:

„Min Temmermand kom for en Dags tid siden og sagte mig Moneten op over, han saavel som di øvrige af Mandskabet blev opkalt om Natten for at fortøye Skibet bædre. Ieg var ogsaa ganske villig til at give ham sin Afregning, da han gjorde ikke andet som Spetakkel og Oprør i Skibet. Nu gaaer vi til Malta foruden, dær er Folk nok at faae igien.“ — Men den, han fik der, rømmede allerede efter et par måneder i Messina.

Rømning skete ogsaa ellers et par gange. I San Blas deserterede 1851 en overtallig matros, en svensker. Han roede i land, lod båden ligge og forsvandt uden videre, formodentlig til guldminerne i Californien. Han har vel endda kun taget hyre på skibet for det samme. Det øvrige mandskab protesterede ved afsejlingen mod at lette anker, før der var forhyret en ny mand. Kaptajnen hævdede, at den forsvundne havde været overtallig. Men det hjalp ikke. Han måtte love dem den undvegnes månedsløn og at forhyre en ny mand i næste havn. Men her, i Valpareiso, forlod en matros til, en føring, skibet. Som han var i land for at hente kaptajnen, „gik han brat med det samme“, så der måtte forhyres en ny, en franskmand, i stedet.

I det hele taget blev folkespørgsmålet vanskeligere med årene, vi her følger. Paulsen trøster sig med, at også andre kaptajner havde besværligheder med deres folk. Under farten på Sydamerikas vestkyst 1851 forlangtes „Bifsteg, Crok etc. hver Dag.“ Et andet tilfælde var af mere personlig art. Da en forhyret matros hjemme fra kom ombord i Hamborg i 1850, viste det sig, at han var „fuld af det gamle jydsk Fnat, en slem Moløer, at den Slyngel har saadant bedraget os og tiet dermed og besmittet de andre Folk. Han skal ogsaa komme til at betale det selv.“ Han blev sendt på sygehus og kom ikke ud at sejle denne gang.

Disse meddelelser om bryderier med mandskabet kan måske nok give et noget skævt billede af forholdene ombord, idet de gode ting sjældnere kommer i annalerne. Mandskabets utilfredshed var begrundet i tidens forsømte sociale forhold og ikke i og for sig i en personlig opposition mod deres kaptajn, der efter sin livsgang må antages at have haft en vis social forståelse.

Ulykker kunne også indtræffe. Mandskabet skulle dengang selv foretage ind- og ukladningen. Kun i enkelte tilfælde tog kaptajnen ekstra havnearbejdere på stedet, de såkaldte „shourer“ til hjælp. I Sydamerikas vesthavne var arbejdet særlig besværligt, da skibet måtte forblive udenfor brændingen, og man måtte hente, henholdsvis bringe ladningen i både. Ved indladningen af salpeter i Iquique 52 skete der det skæbnesvangre uheld, at baaden i brændingen gik rundt med fire mand, som nær var druknede. Een af dem var døden meget nær. Men heldigvis kom de alle til hægterne igen.

Tungest har det været for kaptajnen, da han på sin sidste rejse i januar 53 i Havanna mistede to af sine folk, som rimeligvis døde af een eller anden tropesygdom tre dage efter hinanden og blev begravede på stedet. Også det skulle rapporteres hjem til de pårørende.

Kaptajnen lader ellers ikke sine personlige stemninger få

luft i forretningsbrevene ud over den stadige utilfredshed med fragternes lidenhed og at „Vinden falder alle Tider imod. Det skulle være undt, skulle ieg alle Tider træffe det slet“. Men han var i sin betroede gerning og gjorde sin pligt til det yderste. En enkelt hændelse, som man fra skibsdækket blev vidne til i Frederiksværk, fortæller dog om en vis sjælelig rystelse: „I dag omtrænt Klokk 6 om Morgenen gik et Huus i Luften, vor formodlig var Krud i. Vi stod paa Dækket og saa det, som var et skrækkelig Syen at see, vor Stomperne fløy omkring i Luften. Hvad Mennesker der kom til skade, er mig ubekient, da ieg har ikke været i land. Hele Skibet røstet under Fødderne paa os.“ —

At Paulsen ikke har været uden jydsk lune, fremgår af små indstrøede sentensagtige bemærkninger i brevene, som det allerede citerede: „Fly[v]e kand vi ikke, det har indnu ikke passeret“, — eller i anledning af en del skipperes bud på samme fragt: „Nok om det Ben at gnave“, — eller i et privatærinde for en kaptajnshustru, hvor en forretningsmand i Altona ikke ville give pengene tilbage for en utilfredsstillende vare: „Man siger gierne, hvad som een gang er i Ulvens Kløer, er ikke godt at faa tilbages igjen“. — Alt sammen vidnesbyrd om en vis tilkæmpet resigneret sindsligevægt.

6. Proviantering og økonomi

Når et skib som en slags sejlene engrosforretning skulle på langfart, der undertiden kunne vare i et halvt år uden at komme i havn, måtte skibets spisekammer naturligvis tilsvarende forsynes. Kaptajn Paulsen besørgede hertil efter hans eget udsagn „alt paa bedste og billigste maade“, helst fra Åbenrå, når han var nogenlunde i nærheden, ellers i de anløbne havne. 3 tønder flæsk og et tilsvarende kvantum saltet kød kostede 1850 i Hamborg 46 mk per tønde. 6 dritler smør og 4 skinker kom til samme tur fra Åbenrå.

Hvad selve sejleforretningen indbragte i gennemsnitligt år-

ligt overskud, tillader de foreliggende fragmentariske opgivelser desværre ikke at bygge nogen oversigt over. Efter brevenes hullede oplysninger skulle der i årene 1844—45 være remitteret til rederen: 220 specier, 55 £ og 927 mk, og i årene 1848—50: 648 £.

En rejse fra Hamborg til Lissabon med sluppen „Iris“ på ca. 3 uger plus 1 uge til losning gav ca. 1000 mk i fragt, en anden fra Malaga til Stettin 2000 mk.

Desværre kan der ikke opspores papirer fra Cornetts side, så hele det vigtige økonomispørgsmål ikke kan belyses nærmere.

7. Afsluttende karakteristik

Jacob Paulsen var den første i sin slægt, der gik til søs. Hans fader var jo tilflytter fra den jyske hede. Men sønnen fulgte Løjtlands traditioner i det stykke, hvor vel næsten hvert hjem en overgang havde een eller flere af deres på søen. I regelen var det den nærliggende Åbenrå bys skibe, løjtingerne kom til at bemande, ikke mindst i blomstringsperioden 1820—80. Paulsen fik sin andel i denne opgangstid for Åbenrå søfart og nåede selv at blive skibsfører, ikke fordi han som de fleste andre fik kapital hertil hjemmefra, men på grund af personligt erhvervede kvaliteter som ihærdighed, dygtighed og nøjsomhed. Han var en „selvgjort“ kaptajn, der tjente sig op fra neden. På dette grundlag kunne man have undt ham lidt mere held og fortjeneste til søs, så han var blevet i stand til at erhverve sig en rigtig „kaptajnsgaard“ på Løjtland og få en sorgfri alderdom, uden derved at forfalde til standshovmod og ørkesløshed. Måske opgav han af familiære grund sit kaptajns erhverv lidt vel tidligt, så han ikke fik den sidste gevinst med, som han ellers havde gjort sig fortjent til. Nu måtte han i en fremrykket alder på en måde begynde forfra på landjorden. Men også her, i landmandserhvervet, anstrengte han sine sejge jyske kræfter til det yderste og arbejdede sig godt frem. At alle hans tre hjemmeværende sønner også gik til søs, kunne tyde på, at han selv

stadig havde kærlighed til søen for det, den havde givet ham af ydre og indre værdier. Han var jo også selv som 60-årig ude en tur igen som styrmand. Søen var åbenbart gået ham i blodet og udøvede en dragende magt på hans sind.

De her benyttede kopibreve turde — foruden deres samtidige billede af dagligt liv ombord på et slesvigsk handelsskib for hundrede år siden — også have en vis historisk værdi derved, at de til dels er skrevne under treårskrigen 1848—50, altså i en nationalpolitisk spændingstid for vor snævrere hjemstavn Slesvig. Det er vist betegnende for stillingen dengang i store dele af folkets brede lag, at Paulsen personligt ikke tager stilling til modsætningen i selve det statspolitiske opgør. Han ønsker kun krigens ophør og fredens komme, så han atter frit kan søge sin næring og tjene sit land. De storpolitiske baggrunde for våben-dysten, Tysklands begyndende stormagtsdrømme, kendte han som den jævne mand ud af folket ikke noget til. De interesse-rede ham vel heller ikke. Han ærgrede sig blot over krigsbloka-dens besværligheder og fandt dem selvsagt ubehagelige og skadelige for den frie skibsfart. Da krigen var slut — ifølge Tysk-lands foreløbige opgivelse af den tilsigtede ekspansion og den danske hærs sejr over holstenerne ved Isted — affandt Paulsen sig vel med resultatet — som også siden med det modsatte i 64, uden at vi dog får noget at vide om hans egen stilling til de svævende politiske spørgsmål. Han passede sit og kom ingen andre for nær. Men hjemstavnen har sikkert i ondt og godt haft hans hele hjerte. Ved sin arbejdsindsats gennem et brydsomt liv til søs og siden på land vandt han respekt for sit navn og blev sit hjemland en værdifuld borger. —

BILAG 1.**Skematisk oversigt over kaptajn Paulsens rejser 1844—53**

a. som fører af sluppen »Iris«:					
1. af Åbenrå	18.	3. 44 mursten?	an København	20.	3. 44 mægler Hoppe
2. - Københav			- Åbenrå		
3. - Åbenrå		mursten	- Københav	9.	4. 44 gross. Clausen
4. - Københav	19.	4. 44 ballast	- Odense	2.	5. 44 J. W. Moor, Rem. 200 sp.
5. - Odense	6.	5. 44 1000 td. byg	- London	16.	5. 44 Windsor, Rem. 25 £.
6. - London	30.	5. 44 ballast	- Cardiff	4.	6. 44 Brown
7. - Cardiff	18.	6. 44 jernstænger	- Københav	9.	7. 44
8. - Københav	30.	7. 44 ballast	- Roskilde	1.	8. 44 Puggaard, Rem. 20 sp.
9. - Roskilde	6.	8. 44 1000 td. byg	- Gloucester	6.	11. 44 Kendall
10. - Gloucester	21.	11. 44 ballast	- Newport		Rem. 30 £.
11. - Newport	29.	11. 44 78 t. jern	- Hamborg	7.	4. 45 Brødemann
12. - Hamborg	27.	4. 45 stykgods	- Lissabon	17.	5. 45
13. - Lissabon	4.	6. 45 vin, olie	- Hamborg	27.	6. 45 Brødemann, Rem. 95 mk
		kaffe, frugt			
14. - Hamborg	22.	7. 45 ballast	- Newcastle	30.	7. 45
15. - Newcastle	7.	8. 45 84 t. kul,	- Malaga	4.	9. 45
16. - Malaga		vin, frugt	- Stettin		12. 45
17. - Stettin		12. 45 ballast	- Københav		12. 45 Rem. 832 mk.
18. - Københav		3. 46	- Island		6. 46
19. - Island		klipfisk	- Københav		10. 46
20. - Københav			- Åbenrå		

b. som fører af skonnerbriggen »Commune«:

1. af Åbenrå	4. 3. 47	- Leith	5. 47
2. - Leith		- Arkangelsk	6. 47
3. - Arkangelsk		- Glasgow	8. 47
4. - Glasgow		- Lissabon	10. 47
5. - Lissabon		- Rio Grande	2. 48
6. - Rio Grande	2. 48 kaffe	- Hamborg	15. 9. 48 Rem. 68 £.
7. - Hamborg	16. 10. 48	- BoenosaAires	13. 1. 49 Rem. 50 £.
8. - BuenosAires	23. 4. 49 huder, talg, hår, korn	- Antwerpen	7. 49 v.d.Berg. Rem. 2717 mk
9. - Antwerpen	2. 8. 49 ballast	- Cardiff	20. 8. 49 H. Parry Brother
10. - Cardiff	4. 10. 49 104 t. jern 20 t. kul	- Algier	21. 10. 49 Rem. 40,6 £.
11. - Algier	10. 11. 49 ballast	- Messina	16. 12. 49
12. - Messina	6. 3. 50 frugt, stykgods	- Hamborg	21. 5. 50
13. - Hamborg	24. 6. 50 jernstænger	- San Blas	17. 2. 51
14. - San Blas	1. 3. 51 ballast	- Valpareiso	22. 4. 51 Rem. 450 £.
15. - Valpareiso	7. 6. 51 stykgods	- Copiapo	26. 6. 51
16. - Copiapo	ballast?	- Valpareiso	
17. - Valpareiso	31. 8. 51 stykgods	- Tumaco	15. 10. 51 over Callao o. Payta
18. - Tumaco	ballast	- Valpareiso	12. 51 Valpareiso
19. - Valpareiso	13. 1. 52 stykgods	- Iquique	13. 5. 52
20. - Iquique	12. 2. 52 100 t. salpeter	- Barbados	23. 6. 52
21. - Barbados	16. 5. 52 samme ladn.	- Liverpool	28. 8. 52 Gross. Isaac Vrik
22. - Liverpool	26. 7. 52 stykgods	- Jamaica	17. 10. 52
23. - Jamaica		- Greytown	18. 1. 53
24. - Greytown		- Havana	4. 53 Gross. J. H. Luden-
25. - Havana	1. 3. 53 glasvarer	- Hamborg	4. 53 dorff Nachf.
26. - Hamborg		- Åbenrå	

BILAG 2. *Skematisk oversigt over mandskabet på „Iris“ og „Commune“.*

a. „Iris“: udmønstret:	stilling og navn:	hjemsted:	mdl. løn:	afmønstret:
Aabenrå marts 44	styr. Jens Rasmussen matros Johs. Hansen letmatr. Jens Jensen » Hans Closter kok H. C. Hindrigsen	Sønderballe Broager Løjt	9 mk	15. 4. 45 Hambg » 2. 9. 44 Tønning
Tønning 15. 9. 44	kok Mathias W. Lund			15. 4. 45 Hambg
Hamborg 15. 4. 45	matros Wilh. F. Jensen » Hans Feddersen kok Claus Aumland	Norge?		juli 45 Hambg » »
Københ. marts 46	matros Jens P. Ludvigsen letm. C. Christiansen Nybo kok H. P. Nootesen	Løjt Norge?		febr. 47 Kbhvn? febr. 47 Kbhvn?
b. »Commune«:				
Aabenrå 4. 3. 47	styr. Jens Rasmussen 2. styr. Jørgen V. Closter tømrer Johs. Hansen jungm. C. C. Nybo » Peter Hansen kok P. Chr. Riesland	Løjt	33 mk 21 mk 24 mk 12 mk 12 mk 10 mk	30. 9. 48 Hambg
Hamborg okt. 48	styr. Jens Rasmussen tømrer Joh. F. Clausen matros Jens Lorensen letm. C. C. Nybo jungm. Heindrig Gregersen kok Lor. C. Kerkhoff	Norge?	37 mk 30 mk 27 mk 18 mk 15 mk 15 mk	maj 50 Hambg juli 49 Antwerpen » paa hosp. Antw. juli 49 Antwerpen

Antwerpen juli 49	tømrer matros » Carel Huss letm. Frans	Holland Slesv. holst. Belgien »	26 gyld 20 gyld 18 gyld 14 gyld	nov. 49 Algier
Maltia 20. 11. 49	matros Georg Walrom			febr. 50 røm. Messina
Hamburg 21. 5. 50	styrm. Wilh. Reimer tømrer Hans M. Holmer matros Jens Paulsen letm. J. H. Marcorsen » Chr. Ravn » Andreas Petersen kok Hans J. Jark	Aabenraa? Løjt Før Sverige Løjt? (21. 7. 52)	42 mk 33 mk 27 mk 10,8 mk 18 mk 16,8 mk 12 mk 16,8 mk	2. 7. 52 Liverpool febr. 52 Iquique 15. 7. 52 Liverp. apr. 51 røm. Valpareiso 15. 7. 52 Liverp. febr. 51 røm. San Blas 20. 1. 53 død Havana
Valpareiso 28. 5. 51 20. 8. 51 jan. 52	letm. Alfred Davids styrm. J. A. F. Bergmann matros Wilh. David	Frankrig	13 rial 16 rial 25 rial	juni 51 29. 12. 51 13. 5. 52 Barbados
Iquique febr. 52	tømrer P. Taisen	Løjt		15. 7. 52 Liverpool
Liverpool 13. 7. 52	styrm. Nis Paulsen tømrer Chr. Neumann matros J. Greisen » Ole Asmus Mørck kok Fritz Hyner	Løjt? Løjt?	45 mk 30 mk 30 mk 30 mk	30. 4. 53 Aabenraa 17. 1. 53 død Havana 30. 4. 53 Aabenraa 3. 4. 53
Havana 18. 1. 53 21. 2. 53 24. 2. 53	kok matros Joh. Frans. Perera . » Manuel Antonio		20 rial 18 rial	