

Rejse med en windjammer 1914-1915

Af EJVIND HERNØ



INVERNESS-SHIRE - GLASGOW



Rejse med en windjammer

1914-1915

Af

EJVIND HERNØ

I november 1914 rejste jeg sammen med en kammerat, Harald Boye, nu portcaptain i New York, til Liverpool for at få hyre med et stort sejlskib på langfart. Vi havde lige bestået første og anden del af styrmandseksamen på Københavns Navigationsskole, men syntes ikke, vi var modne nok til at virke som styrmænd. Der var i øvrigt styrmænd nok, og der forlangtes noget mere dengang end nu, særlig som arbejdsleder. Første verdenskrig var begyndt i august samme år, men det regnedes ikke for særlig farligt at sejle, da undervandsbådene ikke rigtigt var kommet i gang endnu.

I Liverpool tog vi ind på Skandinavisk Sømmandshjem, hvor bestyreren var nordmand. Vi fik anvist et værelse med seks senge. Sengetøjet syntes ikke at have været skiftet i måneder, men bestyreren lovede, det skulle ske næste dag. Hele næste dag blev der ikke skiftet, men da vi ikke ville kværlure, før vi var sikre på, at der ikke blev skiftet, inden vi skulle til køjs, satte vi os til at spille kort med en russer og en amerikaner på værelset. Pludselig kom bestyreren ind, og da han så, at vi spillede kort, blev han rasende og konfiskerede kortene. Den slags ugudeligheder tillodes ikke på et sømandshjem. Da vi påtalte, at beskidte lagener godt kunne tillades, sagde han: »You are too big for your boots.«

Vi bestemte os så alle fire til at prøve at finde et andet logi. På det engelske Sailor's Home havde hver mand sit værelse, rent og pænt uden at være dyrere end det andet. Hele hallen var fuld af spil af forskellig slags, så der var ingen forbud af nogen art. Vi fik anvist fire værelser, gik så tilbage til Skandinavisk Sømmandshjem, lejede en trækvogn på vejen, gik ind til bestyreren og forlangte at få vore forudbetalte penge tilbage. Det kostede os meget besvær, men efter at vi havde truet med selv at tage dem, måtte han ud med dem. Vi samlede så tøjet sammen og kørte ned på Sailor's Home.

Når et skib manglede folk, henvendte runnerne fra de forskellige shippingmasters sig på Sailor's Home, så det var lettere at få en hyre derfra, særlig i engelske skibe. I Birkenhead lå en firemastet bark, »Inverness-shire« lastet med en slags kunstgødning bestemt for Freemantle, Vestaustralien. Det var noget for Boye og mig, og vi gik derfor ned og præsenterede os for kaptajnen, som var en lille skotte. Vi

lignede ikke sejlskibsmatrosen efter at have siddet på skolebænk i halvandet år. Han kiggede på os og sagde: »I am sure you can't make a ropeyarnsknot.«

Nu tror jeg ikke, der er mange søfolk i dag, som kan lave en kabelgarnsknude, for der er ikke brug for det mere (måske lærer de det i skoleskibe). I langfartsskibene lavede vi selv vort skibmandsgarn af gammelt hampetovværk, da vi brugte meget til at klæde fodperter, barduner, wiresplejser og meget andet, og når man skulle knobe kabelgarnet sammen, måtte det ikke fylde så meget, at det ikke kunne passere klædekøllen. Derfor skulle denne specielle knude bruges.

Vi prøvede at overbevise ham om, at vi kunne lave alle slags splejsninger på wire og tovværk, bændsler, knobe, sy sejl og alt andet fancywork samt skibmandsarbejde, og vi forsøgte at bevise for ham, at vi havde sejlet 4 år i langfartsskibe, men da han ikke kunne læse dansk, ville han ikke tro det. Vi fortalte ham også, at vi begge havde været et halvt år i et skoleskib, hvor man lærte alt fra grunden, men det prellede alt sammen af på ham. Han sagde, vi ikke var gode nok, så vi gik deprimerede derfra op til shippingmasteren og fortalte ham, hvordan det var gået.

Nu var det ikke så let at få folk til sejlskibe på langfart dengang, hvor hyren var £ 4.10.0, mens den i dampere var £ 5.10.0, så shippingmasteren sagde, at det skulle vi ikke tage os nær. Vi skulle blot møde næste dag om bord i »Inverness-shire« kl. 16 for mønstring. Vi mødte op sammen med fjorten andre af syv forskellige nationer. I salonen sad shippingmasteren med bemandingslisten, og kaptajnen sad ved hans side. Da sidstnævnte så Boye og mig, gloede han ondt, men sagde intet. Navnet på hver enkelt blev læst op og samtidig hyrens størrelse: £ 4.10.0. Da mit navn blev nævnt, sagde kaptajnen: £ 4.0.0, men jeg var rask og sagde: £ 4.10.0, og det blev skrevet, mens jeg fra kaptajnen fik et blik, som sagde: »Det skal du få betalt!« Vi skrev under på tre år eller britisk havn. Det var betingelserne dengang.

Vi skulle møde kl. 6 næste morgen. Arbejdstiden var dengang 10 timer. Foruden Boye og mig var der en anden dansk, Carl Pedersen, som nu i mange år har været fører i C. K. Hansen. Mandskabsbeboelsen var under bakken. På hver side af ankerspillet var et langskibsskot, og på det var fastgjort 8 køjer ven-

dende ud mod skibssiden. Langs køjerne var en bænk, og ude i borde var fastgjort et lille uhøvlet bord. Det var ikke til at sidde ved, da der ikke var noget at sidde på. Sådan var hele møblementet. Skabe fandtes ikke, og vort landgangstøj hængte vi op i en krog under dækket, hvor det hang og svingede, når skibet slingrede. Skibskister var der ikke plads til, og i øvrigt var der ingen, der rejste rundt med dem mere.

I dårligt vejr gik søen op forbi klydspropperne, så hele dørken sejlede. Vandet skvulpede fra skoddet ud i borde, så underkøjerne var ved at komme under vand, og da vi havde alle vore grejer og vort tøj oppe i køjerne, var det ikke så godt. Olietøj og søstøvler hang på et søm uden for køjen, så vi kunne trække i det, inden vi sprang ned på dørken. Siden ude i borde var uden garnering. I koldt vejr svedte jernet, så der var aldrig tørt. Ud mod midtskibs var en åbning på agterpart uden dør, men med en høj tærskel og et lille hul til afløb, og fra bakken var der igen en åbning ud mod dækket, også uden dør.

Styrbords vagt boede om styrbord, bagbords vagt om bagbord. Vi var femten matroser og en letmatros forude. I et hus agter boede otte aspiranter, som betalte for at sejle med og var bundet for 4 år i rederiet. Det var svært dengang at få et job som styrmand i et britisk skib, hvis man havde sejlet before the mast. Ingen bedre rederier antog folk, hvis de ikke havde haft deres tid som aspiranter. Man regnede vel med, at når forældre skulle betale for sønnerne i 4 år, måtte det være mere velstillede folk, og at deres sønner havde en god opdragelse, så de bedre egnede sig til officerer.

Under bakken agten for ankerspillet havde vi en kakkelovn. Den var vi glade for undtagen i dårligt vejr, hvor den ikke kunne brænde, fordi søen slog ned i røret og slukkede den. Men kunne den bruges, lavede vi te og ristede brød på den om natten. Vi fik nemlig ikke noget varmt mellem kl. 5 om eftermiddagen og kl. 8 om morgenen. Teen medbragte vi selv. Den hørte ikke med til vor ration.

Vi havde en god kok, der var i nærheden af de 60 år. Hvis det på grund af vejret var muligt at holde fyr i kabyssen, fik vi altid varm mad tre gange om dagen og altid pænt anrettet. Middagen bestod hveranden dag af ærtesuppe og hveranden dag af almindelig suppe. Der var ikke megen smag ved det, men det salte kød og flæsk, vi fik til, var kogt i så god tid, at det var koldt, når vi fik det, og skåret i pæne skiver, så det virkede appetitligt. Ligeledes var alt, hvad vi fik til frokost og aften, Dry Hash, Irish Stew og Crackerhash, pænt og tillavet så godt, som omstændighederne tillod. Ved siden af havde vi den ugentlige ration, som bestod af et halvt pund smør (preserveret), et halvt pund sukker, et pund orange-marmelade eller jam og en stor krukke pickles hver fjortende dag til otte mand. Desuden udleveredes daglig et friskt, nybagt brød, ridset af, så hver mand fik et lige stort stykke. Dette var rationen. Dertil

stillede vi hver middag agter og fik vor obligatoriske kop limejuice. Man skulle møde personligt. Ferskvandspumpen blev låst op hver eftermiddag af 3. styrmand, og hver vagt fik så en træpøs fuld. I vort lukaf havde vi en vandtank stående, hvor vi opbevarede det vand, vi fik, for det skulle slå til både som drikkevand og til vask, så det gjaldt om at spare på det.

Alle vore ejendele måtte vi opbevare i køjen. De, som havde overkøjer, fik det hele vådt i dårligt vejr, da dækket oven over var læk som en si. Jeg selv havde heldigvis medbragt en sejldugshængekøje, og da jeg var en af dem, som fik en overkøje, hængte jeg hængekøjen op over mig i alle fire hjørner, og når den bulede for meget ned, blev den løftet op, så vandet løb ned på dørken.

Den 16. december 1914 blev vi tørnet til kl. 6 morgen. En slæbebåd kom langs siden, og der blev gjort klar til afgang. Kort efter blev vi trukket ud gennem dokporten og videre til søs, ned langs kysten af Irland. Mens vi blev bugseret, skulle vi fordeles til vagterne. Alle blev kaldt midtskibs, hvor 1. styrmand valgte en mand, derefter valgte 2. styrmand én, og sådan tog de skiftevis, så der kom 8 mand på hver vagt samt 4 aspiranter.

Syd for Irland fik vi en svær vestlig dønning, og så sprang slæberen. Der blev givet ordre til at gøre mærsejl los, og Harald Boye og jeg var de første, som sprang til vejrs. Vi skulle nok vise dem, at vi var vor hyre værd. Vi fik nogle sejl sat og fik skibet under kontrol. Slæbebåden sagde vi farvel til, og så var vi på vej til Freemantle. Vi fik hård sydvestlig kuling, og det viste sig snart, at mange af søfolkene i lukafet aldrig havde været i et sejskib før.

Vor flok var skrabet sammen fra otte forskellige lande, og af styrmændene blev vi alle tituleret »squareheaded Dutchmen«. Den lille skotske skipper havde givet styrmændene ordre til at holde et vågent øje med Boye og mig. Vi skulle have alle de værste jobs både i rigningen og på dækket; han havde ikke glemt, at han havde sagt nej til os i Liverpool, og at vi fik £ 4.10.0 i hyre, som han mente var for meget. Men Boye og jeg, der var gamle »Georg Stage«-dreng og havde sejlet i flere år i store sejskibe på langfart, var i virkeligheden de eneste foruden Carl Pedersen, der kunne alt, hvad en sejskibsmatros skulle kunne af skibmandsarbejde.

Turen over Biscayabugten blev hård. Vinden holdt sig omkring sydvest og vest med hård kuling, og skibet var hårdt lastet, så dækket var under vand det meste af tiden; kun poopen var nogenlunde tør. Vi halsede rundt hver fjerde time ved vagtskifterne. Det kunne ikke gå over stag. Når skibet så skulle drejes til vinden, var vi alle i luv braser for at hale dem tot, og søen væltede ind over den fem fod høje skanseklædning. Styrmanden råbte så: »Take a turn and hang on,« og så var det med at holde fast, for vi forsvandt helt under vandet og dukkede først op, når

skibet slingrede over til den anden side. Kom der en særlig svær sø, blev der råbt for »the lifeline«. Det var en wire, som var strakt fra bakken til poopen så højt, at man måtte springe for at nå den. Det var ikke altid let med søstøvler og olietøj fuldt af vand, især når dækket var glat, og skibet væltede sig over. Der hang vi så og svingede, til søen var gået over. Mens hele denne vandpantomime stod på, stod skipperen oppe på halvdækket og morede sig. Der var også mange sjove situationer, hvis man bare ikke selv havde været klovn i cirkusnummeret.

Denne forestilling med at vende varede i tre uger, og i den tid var der ikke én mand forude, som havde en tør klud at tage på, for der var ingen steder at tørre tøjet. Da man skulle ud på samme tur ved vagtskiftet, var der heller ikke megen brug for det. Vore oliebukser var forneden bundet stramt omkring søstøvlerne, som dengang var af læder. Når vi skulle til vejrs, stod vi først på hænder for at få det meste vand ud af støvlerne. De var tunge nok i forvejen.

Det blev et hårdt job for dem, som havde været i sejlskibe før. Rigningen var i dårlig forfatning. Givtove, gårdinger og skøder sprang og skulle repareres, sejl blev gjort los og fast igen. Dampskibsmatrosene havde nok at gøre med at holde sig fast, når de kom op, og gjorde ikke megen gavn. Det var svære sejl at manøvrere med, nogle blæste i stykker, og nye skulle bindes under, og hvis man har været med til det i en storm, så ved man, hvad hårdt arbejde er. Når så kun halvdelen af mandskabet er til nogen gavn, er det endnu mere besværligt og tager lang tid. Efter 3–4 timer på råen var man godt gennemblæst.

En aften løste jeg af ved roret kl. 22. Boye og jeg var begge på 2. styrmands vagt. Vinden var frisk, vi havde de fleste sejl sat undtagen over- og underbramsejl. Vi havde ingen røjler, skibet var en »baldheader«. Skipperen kom op på poopen og gav 2. styrmand ordre til at sætte alle bramsejl. To mand blev sendt op på hver mast for at gøre dem los. Der var trukket en stor, sort sky op forude, og jeg tænkte: Nu kommer der vind. Det samme tænkte 2. styrmand, men han turde ikke protestere mod kaptajnens ordre. Sejlene var knapt gjort los, før vinden kom, og der blev varskoet til vejrs om at gøre bramsejlene fast igen. Det var imidlertid umuligt for to mand. Vore overbramræer var 63 fod lange, og der blæste en pibende storm, så sejlene stod ud som balloner.

Nu blev der gang i den. Alle mand blev kaldt på dæk – vi var 32 i alt med skipper, tømmermand, sejlmager, steward, kok, aspiranter og 16 dæksfolk. Undersejl blev givet op, overmærsejl firet ned, forsejl og stagejl blev halet ned med meget besvær. Gårdinger sprang, et par skøder gik også, sejlene daskede, skibet bordfyldte ustandseligt, så det meste af arbejdet foregik i vand til halsen og somme tider med hovedet under. Da alt var gjort, hvad der kunne gøres på dækket, måtte vi til vejrs for at gøre sejlene fast. Kun halvdelen af os var sejlskibssøfolk. Det regnede. Vintersejlene var stive som et bræt, og gårdin-

gerne var gået mange steder. Det varede timer med hvert sejl.

Jeg var kommet til rors kl. 22 uden olietøj i styrrende regn og pibende storm uden nogen slags læ. Om livet havde jeg et reb for ikke at blive kastet over rattet, når roret blev ramt af en sø, så det gav et vældigt ryk i styregrejerne. Det gjaldt om at lægge alle sine kræfter i for at holde rattet, så skibet ikke skulle falde tværs i søen. Rebet var gjort fast til en pullert i siden. Seks bramsejl, tre overmærsejl, storsejl, fok og flere forsejl og stagejl skulle gøres fast, men da mange gårdinger var gået og enkelte skøder samt givtove, var de i flere tilfælde alle sammen på én rå. Hvor skøder og givtove holdt, spilede stormen sejlene som balloner, da gårdingerne ikke holdt. De andre sejl daskede med stumper af skøder, som bestod af jernkæder. Sejlene blev flænget, og da ræerne var af jern, var der en voldsom larm.

Jeg blev helt glemt i hele det virvar, hvor besætningen kravlede fra rå til rå for at gøre sejl fast. Først kl. 7 om morgenen kom styrmanden i tanker om mig, og jeg blev så løst af ved rattet. Hvis nogen har prøvet at stå til rors i et 4000 tons sejlskib i en storm og skal passe på, at vinden ikke kommer ind på forsiden af sejlene, så man risikerer, at de kan slå mændene ned af råen, og man samtidig skal stemme imod med alle sine kræfter, ved man, at det er et hårdt job. Når det så tilmed varer i 9 timer, er man så træt i armene, at man må sunde sig lidt, før man går til vejrs. Våd og gennemblæst, som jeg var, ønskede jeg at komme med til vejrs og røre mig. Det kom jeg så, da jeg blev løst af, og det varede 32 timer, inden alle sejl var gjort fast. I al den tid fik vi kun med mellemrum te og brød. Selv om det var farligt at opholde sig i kabyssen, syntes vor gamle kok, at vi skulle have noget varmt.

På et af overmærsejlene var vi 20 mand i 4 timer om at gøre det fast, da der ingen gårdinger var til at løfte sejlet med. Hvis ikke alle mand kunne få fat i en fold ad gangen, blæste den ud af fingrene på dem, som havde fat. Da alt var gjort fast undtagen undermærsejl, var der et større job med at klare dækket op. Alt tovværk slæbte ud over siden eller gennem lænseporte, og da skibet stadig bordfyldte, tog det lang tid. Samtidig havde lasten skubbet sig, så vi havde stor slagside. Vi brugte et par dage i lasten under skalkede luger for at få skibet rettet op igen. Det var også et hårdt job – og så var det oven i købet lige i juledagene.

Da det nogle dage senere flovede af, fik vi andre sejl bundet under for dem, der var flået, sat nye givtove, gårdinger og skøder, og det begyndte så at gå normalt igen. En dag, vi sejlede for en frisk vind, og det var min tørn til rors, gik jeg agten ud, hvor skipperen gik frem og tilbage på poopen. Han havde ikke glemt, at han mod sin vilje havde måttet tage mig med, og sagde, da jeg ville løse af ved roret: »Du er for lille til at styre, når vinden er så frisk. Kom igen, når vejret bliver bedre.« Han havde gået

på poopen den nat, da jeg stod i 9 timer. Da havde han ikke syntes, jeg var for lille. Jeg var klar over, det var for at ramme mig, for han vidste godt, at når de andre på vagten skulle tage min tårn ved roret, ville de blive onde på mig. For mit eget vedkommende kunne han ikke gøre mig noget værre end at sige, at jeg ikke var kompetent til at styre, når det blæste lidt. Så havde han også ret til at sætte mig ned i hyre og dermed fra matros til letmatros.

En dags tid gik jeg og spekulerede på, hvad jeg skulle gøre, og da jeg en formiddag så skipperen gå frem og tilbage på poopen, gik jeg derop og spurgte, om jeg måtte tale med ham. Han sagde: »Talk away.« Jeg fortalte ham, at jeg havde sejlet i fem sejlskibe, og at det aldrig før var sket, at nogen måtte tage min rortårn. På en rejse fra Magellanstrædet til Vestaustralien med en norsk bark i »the roaring forties« var jeg af kaptajnen blevet rost for min styring. Når en svær sø kom rullende, kunne jeg møde den med en drejning på rattet, så skibet ikke kom meget ud af kursen. Jeg fortalte ham også, at jeg havde været med skoleskib og havde både styrmands- og skibsførereksamen. Min dristighed må vel

have duperet ham, for da han havde hørt, hvad jeg havde at sige, svarede han: »All right, you can take your turn at the wheel when it is your trick.«

Glad var jeg, og Boye også. Han havde ikke ventet, at jeg turde gå til the old man. Efter den tid kaldte han mig altid the little German captain. Jeg steg i hans gunst, og hans styrmænd fik besked på, at de ikke måtte hundse med mig. En dag, da 3. styrmand havde sagt »shut op«, fik han en omgang af skipperen og fik at vide, at han skulle ikke bruge den slags udtryk over for mig. Hver gang jeg havde rortårn, kom skipperen op og snakkede med mig. Han fortalte om hele sit liv og sin familie, og engang sagde han: »Når vi kommer hjem til England igen, skal du tage den engelske eksamen. Jeg skal have en damper som fører, og så skal du med som 2. styrmand.« Det var under forrige verdenskrig, da man kunne tage engelsk eksamen på 3 måneder til second mate.

Har De lyst til at læse mere om livet om bord, påbegynder »Vikingen« i nr. 1/1968 en serie artikler i tilknytning til denne beretning.



Tegning af Ubbesen

Efter den dårlige vejrperiode var vi endelig nået så langt sydpå, at vi fik bedre vejr, men det havde også været tre hårde uger. Vi havde krydset mod en hård vest- og sydvestlig vind og måtte kovende hver fjerde time ved vagtskifte. Et så stort skib kan ikke gå over stag. Manøvren varede 1 time, når ræerne var drejet rundt. Det skete med håndkraft, da vi ikke havde brasspil, og så skulle vi til sidst hale luv braser tot, når skibet blev drejet op til vinden. Søerne væltede ind over den høje lønning, og skibet bordfyldte. Manden, som stod ved naglen, tog en tørn med brasen, mens vi andre hang fast i brasen for ikke at gå med over siden i læ, når skibet lagde over. I disse tre uger var der ikke én mand, som havde en tør klud at tage på, men da luften er ren over havet, var der ikke nogen, som blev forkølede eller syge.

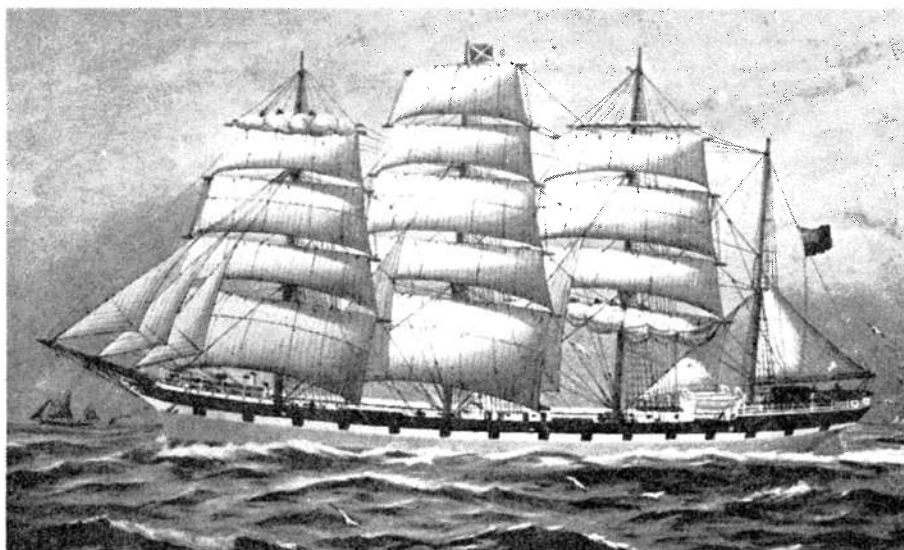
Ved vendingerne var alle mand på dækket. Da vi kom ned i bedre vejr, gled livet ind i den almindelige rutine i et stort sejlskib. Der blev vist mig den tillid at være topgast på stortoppen. Når jeg kom på vagt, kravlede jeg op med min værktøjspose indeholdende merlespir, klædekølle, sejl nål og handske samt skibmandsgarn, merliing og sejlgarn. Mit job var at holde rigningen i orden, se efter fodperter, givtove, gordinger, skøder, blokke, måtter, klædninger på wirer, reparere og forny, hvor det var slidt; alle mine vagter om dagen tilbragte jeg dér oppe, undtagen når jeg havde rortørn.

Vor trediestyrmand var en stor boksertype, som kendte sin egen kraft og brugte den, så snart der var en anledning. Hvis en mand fik en ordre og glemte, når han gentog ordren, at tilføj Sir, fik han en på snuden, så han trillede hen ad dækket, og manden var for det meste slået ud med det samme. Styrmanden havde altid en revolver i lommen og

morede sig med at skyde til måls efter ting, vel også for at vi skulle få mere respekt for ham.

Vi havde en lille skotsk matros, som vi kaldte Ali. Da han en dag var til vejrs for at reparere noget, råbte han ned til trediestyrmand, som stod lige nedenfor, om at slække op på noget tovværk, da der var en lang vej ned for ham. Det passede ikke styrmanden, at han skulle nedværdige sig til det, så han svarede igen: »Shut up«. Skotten kravlede ned på dækket, gik lige hen til styrmanden, og uden at sige noget slog han til ham, så han satte sig ned. Det foregik midtskibs, hvor dækket aldrig er tørt, når skibet er hårdt lastet. Trediestyrmand rejste sig og begyndte at trække olietøj og støvler af, det samme gjorde skotten, og vi andre, som var klar over, at det trak op til en fight, kom hen midtskibs – både vagt og frivagt. Skipperen, første- og andenstyrmand stillede sig op ved gelænderet, forkant af halvdækket, hvor aspiranterne boede. Det blev et vældigt slagsmål, men yderst fair. Når en af dem faldt, og det skete let, da dækket var glat, blev modparten holdt tilbage, til den faldne kom på benene igen. To af matroserne var sekundanter, og der blev ikke gjort forskel, selv om ingen af dem kunne lide styrmanden. Da de var i god form, varede kampen en halv times tid, og de blev begge så forslåede, at de tilsidst ikke kunne rejse sig mere. De blev lagt i deres køjer, til de var kommet sig.

Skotten blev aldrig mere generet af trediestyr-



Den firemastede bark »Inverness-shire« gengivet efter et postkort, som forfatteren købte i Sydney.

Dis. 1.

CERTIFICATE OF DISCHARGE

FOR SEAMEN DISCHARGED BEFORE THE SUPERINTENDENT OF A MERCHANTILE MARINE OFFICE IN THE UNITED KINGDOM, A BRITISH CONSUL OR A SHIPPING OFFICER IN A BRITISH POSSESSION ABROAD.

Name of Ship and Official Number. <i>Inverness-shire 102686</i>	Rank. <i>Boatman</i>	Direction of Voyage or Employment.
Name of Mate, etc. <i>Glasgow 2146</i>	Date of Entry.	Date of Discharge.
Name of Seaman. <i>C. Herno</i>	Date of Engagement.	Date of Discharge.

16.12.14 *Bullerhead 20.9.15* *Robert*

I certify that the above particulars are correct and that the above named Seaman was discharged accordingly, and that the observations described herein is a true copy of the Report concerning the said Seaman.

SIGNED this 23 day of October, 1915.

W. P. Brown
MARINE OFFICER

CHARACTER FOR CONDUCT. **VG** CHARACTER FOR ABILITY. **VG**

Forfatterens afmønstringsbevis fra »Inverness-shire« i Hobart 22/9 1915. Trods divergenser blev der givet vidnesbyrd »very good« for opførsel såvel som duellighed.

mand. Hans medvagt sørgede også for ikke at genere ham. Vi fik som før skrevet en pøs vand om dagen til hver vagt på 8 mand; det var til drikkevand og vaskevand, til at vaske tøj i og til skaffegrej, som hver mand havde i sin køje og selv måtte holde rene. En dag havde en mand på skottens vagt tappet for meget af tanken, som brugtes til at opbevare rationen i. Skotten så det og påtalte det, men manden svarede uforskammet. Han fik én på snuden af skotten og blev inviteret ud på dækket til det videre opgør. Skønt manden var sværvægter, endda en stor sværvægter, turde han ikke engang komme ud på dækket, men hylede op, da vi prøvede at skubbe ham ud. Den lille skotte var så meget sportsmand, at han holdt op med at slå.

En stor russer, som også var på samme vagt, havde en dag udvalgt mig som offer. Han begyndte at genere alt, hvad der var dansk, og jeg fortalte til gengæld, hvad jeg mente om Rusland i almindelighed og ham i særdeleshed. Det blev han fortørnet over og løftede en hånd, stor som en skinke. Jeg havde kun den chance, at han ikke fik direkte ram på mig. Vi nåede dog ikke så langt, for i det samme lød det fra skotten: »August, come over here!« Straks luskede russeren over på den anden side, hvor han fik at vide, at han ikke skulle røre mig, for så blev det skotten, han skulle slås med, og det havde han ikke lyst til.



Forfatteren som nybegt styrmænd i København kort før den omtalte rejse.

Vore aspiranter blev også somme tider uvenner; så kom de hen på fordækket, hvor de ikke kunne ses agter fra. Da de var under skipperens opsig, holdt han øje med, at de altid opførte sig ordentligt. De havde jo betalt for at sejle med og lære, så de engang kunne blive styrmænd. Det var regulære boksekampe, dog uden handsker, men med sekundanter, og hvad der ellers hørte til, og de blev ved, til en af dem blødte; så blev kampen stoppet, der blev givet hånd, og så var de lige gode venner.

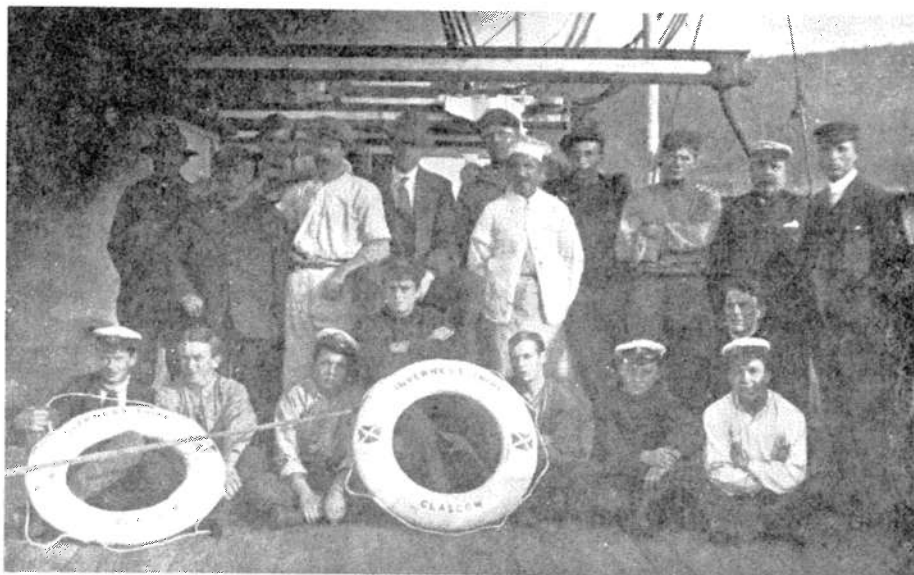
Vi kedede os aldrig, selv om vi ikke havde anden underholdning, end hvad vi selv kunne finde på. Vi havde heller ikke noget at læse i, da der ikke fandtes noget bibliotek og ingen medbragte bøger. Vi sov næsten aldrig om dagen. Hvis der om natten ikke var noget at gøre med sejl eller braser, sov både vagt og frivagt, undtagen de to mand, som var til rors eller på udkig. Vi stod altid to timer ad gangen til rors og det samme på udkig, og da vi var otte mand til at dele tørnene, var det ikke vagtørn hver gang. Vi stillede til mønstring ved hvert vagtskifte midtskibs, og når styrmanden havde talt os og set, at vi var der allesammen, sagde han: »Løs af ved ror og udkig!«. De to mand afløste, og resten gik forud igen og tørnede ind, vagten med tøjet på. Udkiggen skulle, hvis der blev fløjtet agterfra, stampe i dækket lige over hovedet på vagten, og så var det med at komme ud i en fart og agterover, så vore muligheder for ekstra søvn ikke blev stoppet. I passaterne kunne man sejle i dagevis uden at røre et sejl eller en bras, så vi blev aldrig overanstrengt. Faktisk var vi 12 mand på vagten, 8 mand »foran masten« og 4 aspiranter samt styrmanden. Tømmermanden og sejmageren var dagmænd.

Vi havde et orkester, der lød mindst lige så godt som de pigtrådsorkestre, man hører i dag. Det bestod af harmonikaer, mandoliner, violiner, rør til at blæse i, vanddunke brugt som trommer og merlespir af stål, der havde en klang som en triangel. Når vi 16 mand spillede, kunne man ikke høre andre lyde, men selv skipperen stillede sig op på halvdækket og lyttede.

Tiden gik meget godt. Alle uenigheder blev ordnet på en håndfast måde, men det gik altid fair til. Det blev aldrig tilladt at slå på en mand, som lå ned. Styrmændene morede sig om søndagen med revolver-skydning efter konserverdåser, måske også for at vise, at de kunne være farlige. På den tid blev en almindelig sømand i sejlskibene ikke regnet for ret meget. Nægtelse af enhver ordre blev betragtet som mytteri, og så havde styrmændene lov til at skyde.

Nogle dage efter, at vi var sejlet fra Liverpool, blev taljerne rigget ned fra daviderne, kvejlet op, bundet sammen med kabelgarn og lagt ned i kabelrummet. Det ville vare mindst en times tid at få en båd i vandet, hvis nogen skulle være så uheldig at falde overbord. Skulle det ske, tror jeg ikke, der ville blive forsøgt på bjergning. Der blev formentlig bare skrevet i journalen, at på grund af høj sø var det umuligt at sætte en båd i vandet. — Det skete heldigvis ikke.

Besætningen på »Invernesshire« i Fremantle. Forfatteren sidder i forreste række nr. 2 fra venstre.



Jeg var engang med en norsk bark »Perfect« af Sandefjord på vej fra Glasgow til Punta Arenas i Magellanstrædet. Der faldt en mand overbord i nærheden af Azorerne, da skibet for en agterlig vind løb med 10 knob fuldt lastet med kul. Skipperen var en rask ung mand på 25 år. Mens han fik drejet skibet op mod vinden, sprang styrmændene til faldene og firedede røjler, bramsejl og overmærsejl, for at masterne ikke skulle gå, når vinden pludselig kom forfra. Frivagten, som jeg var på, sprang ud af køjerne, da der blev råbt mand overbord. Uden at tage tøj på løb vi til galgerne agter. Bådene skulle trækkes agterover, da de stod imellem vantene, og presenninger og surringer skulle af. Alligevel gik det meget hurtigt, og fire frivillige samt en styrmand sprang i båden. Jeg var som gammel Georg Stage-dreng øvet i at ro, så jeg var en af dem. Vi roede rundt i en times tid. Kaptajnen havde pejlet retningen, vi skulle ro i, og vi fandt ham. Han havde holdt sig flydende uden redningsbælte. Det var et held at finde en mand i høj sø, når kun hovedet er over vandet, og skibet er drejet i en stor bue. Manden kom sig i løbet af et par dage, selv om han havde slugt en hel del saltvand og frosset i vandet. Det var jo i november måned. En redningsaktion som denne ville have været usandsynlig i »Invernesshire«. Vi vidste, hvad vi blev regnet for. Enhver havde kun sig selv at stole på.

Vi rundede Kap det gode Håb godt sydligt for at komme ned i the roaring forties, hvor det altid blæser vestligt, og kom efter 124 dage i søen til Fremantle i Vestaustralien. Det var rart at komme i land, efter kun at have set vand i over 4 måneder, og det var godt at få noget frisk proviant. Der blev ikke slået nogen store slag, når vi gik i land. Skipperen behøvede ifølge Merchant Shipping Act ikke at udbetale os mere end 5 shillings af vor tilgodehavende hyre hver lørdag, og vi fik ikke mere.

Vi plejede hver aften at gå i vandet fra ydersiden af skibet, da det ellers ikke var tilladt at bade i havnen. En aften, da vi var i land og skulle over en bro, som gik over havnen, kunne vi nede i vandet se en stor haj svømme rundt, og efter den tid var der ingen, der gik i vandet fra skibssiden. Nogle måneder senere var jeg i Sydney og var en søndag ude ved en stor badeplads, Manli Beach, hvor en af de badende fik flænget et ben af en haj, som var gået helt ind på lavt vand.

Tiden i Fremantle gik om dagen med at banke rust udenbords fra stillinger. En lørdag gik 3. styrmand rundt og kiggede, om vi bestilte noget. Da han så, at August ikke bestilte noget, fordi han havde tabt sin rusthammer i vandet, råbte han: »You bloody Russian bastard, you are too lazy to hold a hammer«. Det kunne August ikke stå for. Han klatrede op ad stillingstovene, og det samme gjorde alle vi andre, for nu var vi klar over, at der ville ske noget. Russeren var større end 3. styrmand, og vi regnede med, at styrmanden skulle have bank. Det blev der imidlertid ikke noget af, for da August sprang ned fra naglebænken og var ude af balance, stak styrmanden sin højre hånd op og ramte ham lige på kajen. Da hele russerens vægt faldt på den knyttede hånd, nåede han ikke dækket med benene. Mindst 100 kg ramte dækket med nakken og ryggen. Han var delvis bevidstløs, men 3. styrmand råbte: »Get forward, or I will kick you along the deck«. August kunne ikke rejse sig, men inden styrmanden nåede at sparke, gik Ally, skotten, imellem og sagde til 3. styrmand: »Don't try it«. Ham havde styrmanden respekt for. Desuden stod der andre 14 mand, som alle lyst til at falde over ham. Kaptajnen, 1. styrmand og 2. styrmand stod oppe på halvdækket og betragtede det hele uden at blande sig i det, så længe vi ikke faldt over 3. styrmand.

Vi bar russeren forud og smed ham op i hans køje. Derefter halede vi vore stillinger indenbords og holdt fyraften. Alle var vi gale over den beskidte måde, russeren var slået ned på uden at have en chance for at forsvare sig. Der blev holdt skibsråd, og Boye, som var den klogeste, blev valgt til leder, for vi var enige om, at 3. styrmands brutaliteter skulle stoppes. Vi enedes om at strejke mandag morgen.

Mandag morgen kl. 6 kom 2. styrmand forud under bakken og råbte: »Turn to«. Dengang var arbejdstiden fra 6 morgen til 6 aften, og selv om man i Australien allerede dengang kun havde 8 timer, ar-

bejdede vi efter engelske regler. Der var ingen, der svarede på hans råb, og der var heller ingen, som kom ud. Han stod og ventede lidt og råbte så igen med samme resultat. Nu var 2. styrmand en helt anden type end 3. styrmand. Han var vellidt. Boye gik ud til ham og sagde, at vi ikke ville tørne til. Enten skulle 3. styrmand i land, eller også måtte vi alle forude afmønstre. 2. styrmand gik agterud med denne besked, og så kom 1. styrmand. Han lovede os al landsens ulykker, hvis vi ikke med det samme gik i arbejde, men han fik at vide, at han kunne spare sig ulejligheden, for det blev ikke anderledes. Derpå gik 1. styrmand agterud og purrede skipperen, og lidt efter blev vi alle kaldt hen på poopen, hvor kaptajnen stod med Merchant Shipping Act; han læste mytteriparagrafferne op og sagde, at hvis vi ikke tørnede til med det samme, blev politiet tilkaldt, og vi skulle i spjældet, til skibet var sejlklart. Til den tid ville vi blive bragt ombord på redan med en slæbebåd, og hvis vi stadig nægtede, var det mytteri, og det ville koste flere års tugthus.

Da vi havde fået det hele, sagde han, at alle, som stadig ikke ville gå i arbejde, skulle gå over på den anden side af poopen. Vi gik alle over, og så var der ikke mere. Vi gik forud igen. En styrmand blev sendt op på politistationen, og noget senere kom han tilbage med 2 betjente. Vi fik besked på at pakke de nødvendige ting og gøre os klar til afgang. Vi vandrede alle 16 mand og to politibetjente op til politistationen, hvor fængslet også var, men vi blev ikke spærret inde. Vi sad i gården, og det var dejlig varmt. Vi nød ikke at bestille noget – det var noget nyt.

Om eftermiddagen kom vi for en dommer, der havde hvid paryk på hovedet. Vi havde ingen sagfører, men Boye klarede også den sag bedre end nogen jurist. Han fortalte, hvordan 3. styrmand havde opført sig på hele rejsen ud, og vi forlangte, at enten skulle han i land, eller også ville vi have lov til at afmønstre. Dommeren spurgte så kaptajnen, om det var rigtigt, hvad der blev sagt, og det kunne han ikke benægte. Dommeren syntes, vort forlangende var rimeligt. Da hyren fra Australien dengang var £ 8.0.0. og fra England kun £ 4.10.0., ville det blive dyrt at få en anden besætning. Antagelig ville det være umuligt, da det var under 1. verdenskrig, og ingen ville mønstre i en windjammer.

Vi blev sluppet løs igen og kom tilbage til skibet. Der var ingen anden udvej for skipperen end at sætte 3. styrmand i land. Det kunne sidstnævnte vist også være glad for, da det var besluttet forude, at kunne vi ikke blive af med ham på anden måde, så skulle han slås ned og smides overbord, når han en nat kom forud.

Vi fik losset de 4000 tons og indtog derefter sandballast. Skibet skulle til Portland i Oregon og laste træ rundt Kap Horn. Vi fik 1500 tons ballast ned i storlugen, hvor den blev skoddet af for og agter samt midtskibs. Der var i forvejen gjort kæder fast i skibsiderne et stykke nede i sandet. Dette blev dækket til

med brædder og ovenpå et lag svære planker. Kæderne blev trukket sammen så hårdt som muligt og gjort fast. Det kunne ikke gøres bedre. Den eneste fejl var, at ballasten ikke var kommet højere op. Skibet var blevet for stift. Om skipperen ikke turde sejle med skibet i ballast, ved jeg ikke, men i hvert fald påstod han, at han var syg og rejste hjem til Skotland.

Førstestyrmand, der var i 60-erne, blev så skipper. Han var ikke meget værd, hvad der også viste sig senere. Natten før vi skulle sejle, rømte andenstyrmand og et par af besætningen. Der blev fremskaffet en ny førstestyrmand, som hed Adams. Det var en ung rask mand, som ikke gik af vejen for noget, og det viste sig også senere, at han var mand for sit job. Det var umuligt at få en andenstyrmand, men da skipperen vidste, at Harald Boye havde dansk styrmandseksamen, blev han tilbudt jobbet til stor fortrydelse for de otte aspiranter, særlig den ene, som var ved at have sine fire år, og som mente, han var mere berettiget, da han var engelsk, og Boye kun var »a squareheaded Dutchman«, som alle skandinaver, tyskere og hollændere blev kaldt i engelske skibe.

Vi afsejlede i slutningen af maj og gik sydover for at komme ned i the roaring forties, hvor det næsten altid blæser vestlig, og for at komme syd om Tasmanien. En uges tid efter at vi var gået fra Fremantle, fik vi en pibende nordveststorm. Den var omtrent agterind, så det gik strygende for fok og undermærsejl, og vi syntes allesammen, det gik flot. Der var kun én, der ikke kunne lide det, og det var skipperen. Da han var flyttet ind i kahytten, blev der lukket op for whiskyen, dog kun til ham selv, så vi så ham sjældent på dækket. Han var fuld hele tiden, og når han kom op, skulle der altid ske noget skørt; gøres sejl fast eller los. Når han så var gået ned igen, rettede styrmanden det atter op. Skibet slingrede meget, fordi ballasten lå for dybt i bunden. Det tog ikke meget vand over, da vi lå højt på vandet.

En aften kom skipperen ret beruset op og sagde, at der var alt for megen sø til at sejle med agterlig vind. Skibet skulle drejes til vinden, men først skulle sejlene gøres fast. De store undermærsejl skulle svikkes og dertil et par stagejl. Styrmandene protesterede, men det nyttede ikke, så vi måtte til alles ærgrelse gå til det. Da vi var klar, drejede vi til, og da der stod en svær sø, og vi næsten ingen sejl havde på, begyndte skibet at slingre ganske voldsomt. Det satte lønningerne under vand fra side til side, og det var ikke lidt for et skib i ballast. Rigningen var meget svær med master og rær af stål, men intet kunne holde ret længe til den slingren.

En eftermiddag mellem kl. 16 og 18 var vi allesammen under bakken undtagen rorsmanden. Jeg stod og holdt fast i min køjekant og spekulerede på, om jeg skulle gå agter og snakke med Boye, som også havde frivagt. Pludselig hørte vi et vældigt brag, og lige ved siden af mig borede nokken af en rå gennem dækket og ned i min køje. Det var godt, jeg ikke lå dér.

(Fortsættes).

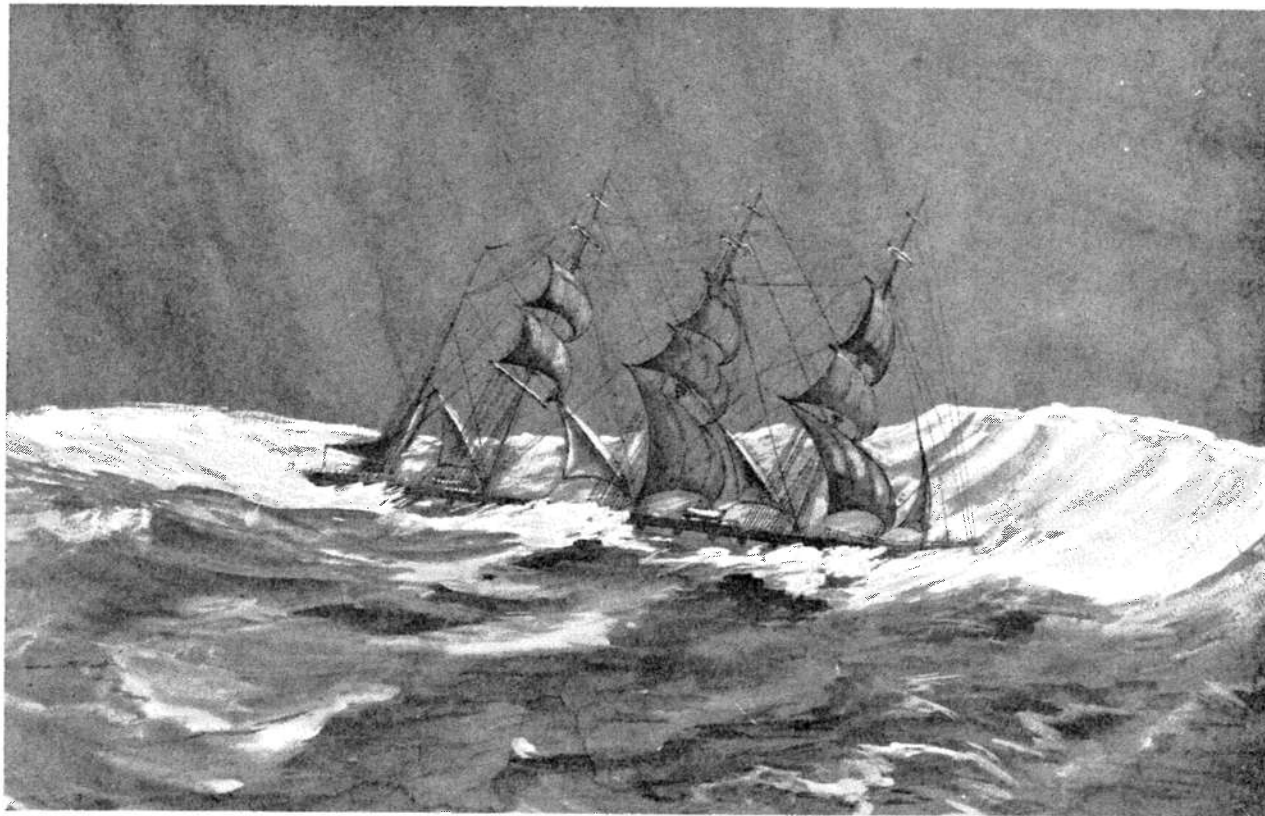
Da vi forsigtigt stak hovederne frem for at bedømme ravagen, så det ikke videre opmuntrende ud. En bramrå stak nokken ned i bakken. Den anden bramrå lå på tværs af bakken, mærsræerne hang fast i den ene ende, mens den anden ende svingede udenbords i bagbords side og ramte skibssiden med et vældigt drøn, hver gang skibet rullede over. Undermasten og mærsstangen var ikke som normalt delt i to stykker, men bestod af et enkelt langt rør. Dette var bøjet ned langs den stående mast, og den var så sej, at den hang og svingede ud i luften og tilbage mod undermasten. Hver gang, den ramte, røg gnisterne omkring. Fokkeråen hang endnu på plads, og bramstangen lå og rullede på dækket. Det så ikke videre hyggeligt ud, og da bramstaget til stortoppen var gået, var det ikke godt at vide, hvor længe den ville holde.

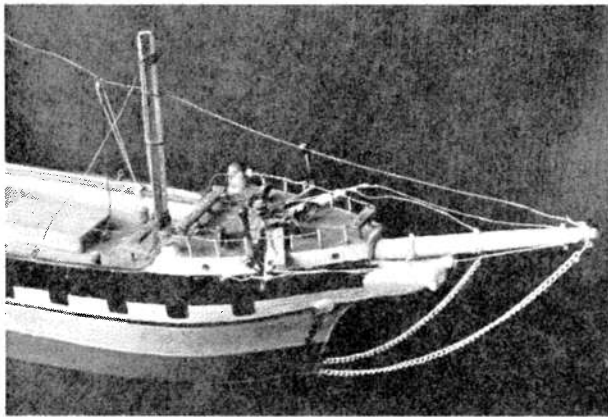
Ally, skotten, var den eneste, som var på dækket i nærheden. Han blev ramt af en blok og måtte bæres til køjs. Som jeg før har skrevet, var førstestyrmand

en rask mand, som ikke var bange for at gå i forhånd, når der var fare, og Boye, som var andenstyrmand, gav ham ikke noget efter. Alle mand blev tørnet til, og der var ingen, som holdt sig tilbage, undtagen en Liverpool-mand; ham så vi ikke før næste dag. Da masten faldt, løb han agter og gemte sig i sejlkøjen; han forklarede, at han havde fået et chok, da rigningen kom ned, så han ikke vidste, hvad han gjorde.

Det første, vi sikrede, var mærsræerne, som hang og daskede mod skibssiden; der blev stukket kæder ud gennem klydset på agterkanten af bakken og lagt omkring ræerne. De blev sat til et af gangspillene på fordækket og blev så hevet ind til skibssiden og gjort fast til pullerter, som stod lige inden for klydset. Derefter blev bramråen, som lå på bakken, surret, så den ikke kunne rovse, bramråen, som stak ned i min køje, sad fast med den anden ende oppe til vejrs, så den stod godt nok. Vi kunne jo ikke lade være med at

Barken »Inverness-shire« kort før det store havari. Gengivet efter maleri af forfatteren.





Detail af forfatterens model af skibets nødrigning. Bemærk den sammenflikkede nødmast.

skæve til vejrs efter mærsestangen, som hang deroppe og daskede mod masten. Den kunne når som helst brække helt af, og råen nedeunder ville ikke have store chancer. At komme hurtigt væk var jo umuligt, da slingeragen stadig bragte lønningerne under vand fra side til side, altså 30-40 graders krængning til hver side. Ankrene, som lå på bakken, var også begyndt at køre. Der var ingen kæder på. De var sjækket af, da vi kom i søen, som man altid gør i langfartsskibe, og der bliver sat propper i klydsene. Ankrene fik ekstra kæder, så der ikke kunne ske noget med dem.

Så vi havde det værste arbejde tilbage, nemlig at få surret mærsestangen ind til undermasten, inden den fik slået alle barduner i undervantet over. Det var et farligt job og svært at få wiren omkring, for vi arbejdede i mørke, men det lykkedes dog til sidst. Med gangspillet hev vi den ind til masten, og dér blev den gjort fast. En wire blev så sat fast på store bramstang som stag og hevet tot, og så var der ikke andet end klare op og håbe på det bedste.

Skipperen var som sædvanlig beruset. Han kom op midt under det hele og råbte: »Hall round the foreyards« – han havde ikke set, at de lå delvis på dækket. Styrmandene besluttede nu, at vi skulle prøve at komme ind til Port Adelaide, som var den havn, der var nærmest. Næste dag opdagede vi, at mærsbardunerne på stormasten oppe ved salingen, hvor de ligger omkring masten, var ved at file over. Vi regnede med, at de efterhånden var rustet under klædningen – det er jo et sted, som godt kan samle vand, og den var omkring 20 år gammel.

Nu kom skipperen op igen, stadig fuld, og han gav ordre til, at vi skulle gøre store undermærssejl fast; det var det eneste råsejl, vi endnu havde sat, så der var ikke andet end stagsejl til at støtte. Vi var begyndt at kigge på stormasten, for den rokkede 10-20 cm til hver side, når skibet slingrede over. Jeg kan ikke sige, vi var glade for jobbet, men Boye gik i forhånd, og så fulgte vi 16 mand med, og selv om det var et hårdt job i den storm, så fik vi det gjort fast, selv om det tog nogen tid. Vi kom heldigt ned, uden at der skete noget.

Styrmandene kom nu hen til os og spurgte, om vi ville gå med til, at kommandoen blev taget fra skipperen, og førstestyrmand blev fungerende fører. Det var der absolut ingen, der havde noget imod, da man aldrig vidste, hvad han kunne finde på i sin brandert. Skipperen blev sat på whiskyration, som han protesterede voldsomt imod, men han fik besked på at holde sig fra dækket, og ingen tog imod ordrer fra ham mere.

Vor engelske tømmermand var også rømmet i Fremantle, og da vi ingen anden kunne få, blev Carl Pedersen fra Helsingør forfremmet til tømmermand; han var som de fleste sejlskibssømænd praktisk til alt slags arbejde. Efter »Inverness-shire« rejste han til Melbourne og blev kvartermester i en stor troppe-transport, som sejlede australske soldater til fronten ved Galipoli og derfra transporterede sårede til England. De slap heldigt fra undervandsbådene, og Pedersen kom til Liverpool og rejste derfra hjem, hvor han kom på navigationsskolen, derefter ind i rederiet C. K. Hansen som styrmand og senere kaptajn. Han nåede også at blive torpederet under sidste krig, men slap godt fra det og sejlede, til han blev 67 år.

Om natten, efter at vi havde gjort undermærssejl fast, og slingeragen var særlig voldsom, sprang surringerne på mærsestangen på fokkemasten, og den begyndte at svinge vinkelret ud i luften og kom tilbage med et voldsomt brag mod masten, så gnisterne sprang omkring, og samtidig begyndte den store klokke på bakken at ringe. Det hele lød uhyggeligt, og vi blev snart klar over, at forrigningen ikke kunne holde til dette ret længe. Det var for farligt at færdes på fordækket, så vi flyttede fra bakken agterud i sejl-køjen, som var under poopen. Jeg flyttede dog ind hos tømmermanden, som havde en ledig køje i midtskibshuset.

Kl. 2 om natten stod Pedersen og jeg på forkan-ten af poopen og snakkede om, at det var et held, at rigningen var af stål, således at den ville synke med det samme, når den faldt udenbords, og ikke ligge og banke hul i skibssiden. Det var en månelys nat, og mens vi snakkede, hørte vi pludselig, at det begyndte at knage i krydsmasten. Idet skibet rullede over til bagbord, gik masten med ræer og det hele ud over siden. Ikke en stump kom på dækket. Det hele sank heldigvis ned og hang under bunden, så der kunne ikke ske nogen skade.

Nu var det blot at gå i gang med at skrue vant-skruerne op, for til at kappe de svære barduner og stag havde vi ikke værktøj. Samtidig med, at kryds-masten gik over siden, slækkedes stagene til mesan-masten, så mesanbommen sank ned på rattet; rorsmanden lod sig falde ned på dækket, rattet snurrede rundt, og alle knagerne blev barberet af. Samtidig blev der så meget slæk på mesanskødets, at bommen begyndte at svinge med så voldsomme ryk, at skødets sprang. Bommen svingede fra bardunerne på den ene side til bardunerne på den anden side, og eftersom det var en lang og svær bom, var det umuligt at få

fat på den, da det samtidig var svært at stå på dækket uden at holde sig fast. Mesangaffel havde vi ikke. Da krydsmasten forsvandt, gik jo også alle braserne til stortoppen, og skønt det var livsfarligt, gik vi i gang med at få wirer sat på ræerne for at prøve at redde masten, da vi ellers ikke havde noget at sejle med. Det lykkedes også med underråen og begge mærseræerne.

Der blev spurgt om frivillige til at gå op og surre bramræerne ind til bardunerne, da vi ikke havde grejer nok til at få noget ned til dækket. Der meldte sig straks nogle stykker, som gik op med tovværk for at prøve at få ræerne fast, men det var umuligt; de svungede fra side til side, og da overbramråen var 63 fod lang og helt af stål, var det umuligt at holde dem i den slingerage. Mændene fik ordre til at komme ned, og ganske kort efter knækkede masten lige ved mærset. Ræer og mast kom ned over styrbords side på dækket, smadrede de 2 redbåde, som stod på midtskibshuset, og slog alle barduner og undervant over. Storråen var ikke gået, men braserne var slået over, så den svære rå svungede fra side til side. Vi ville gerne redde den for at have lidt at sejle med, og styrmændene ville ikke sende nogen op, da de i så fald skulle ud på nokken for at få en wire på. Boye meldte sig nu som frivillig, og så fik vi en stor overraskelse: En stor, stærk mand, som altid snakkede folk imod og utallige gange var inviteret ud på dækket for at forsvare sine standpunkter, og som tog imod de værste fornærmelser uden at turde stå ved dem, og af alle var anset for en stor kujon, meldte sig til at gå med op. Vi regnede allesammen med, at de aldrig ville slippe levende fra det. Når en rå på 90 fod svinger voldsomt over i yderstilling og stopper med et ryk og så svinger over til den anden side – da er det flere tons i bevægelse.

Står man i en fodpert, når der ikke er flere, der står i den, så kan man næsten ikke mere end lige nå jackstaget på råen. Samtidig var der også den risiko, at rakken skulle brække og råen falde ned. Det var et held, at sejskibssøfolk dengang var som aber. Så længe der var noget at holde i, skulle de nok klare den. Det lykkedes dem virkelig at få en wire på hver rånok og komme ned igen. Der skulle også et par wirer på undermasten; det var ikke så svært, så det lykkedes også. Vi fik et helt andet syn på den før omtalte mand; han blev efter den tid respekteret som et rigtigt mandfolk; men mærkeligt er det at være bange for slag, men ikke for sit liv. Det må lige bemærkes, at skibet lå tværs i søen uden støtte, og at søerne kom fra femte sals højde.

Imens alt det foregik med stormasten, havde mærsestangen, som hang og daskede på fokkemasten, slået undervantet over. Det var utroligt, at den ikke brækkede af længe før, da den havde hængt og svinget i mange timer. Det var meget sejt materiale. Da det sidste af vantet gik, brækkede masten et lille stykke over dækket, og dér hang den ikke fast. Rigningen kom ned delvis på dækket og delvis uden-

bords, og det, som lå på dækket, rovsede frem og tilbage.

Det første, vi gik i gang med, var at skrue vant-skruerne op, så vi kunne komme af med alt det, der hang under skibet. Midt under alt dette brækkede wirerne, som holdt storråen, og den begyndte igen at svinge fra side til side. Ikke længe efter faldt den og lå på tværs af dækket med den ene nok på bagbords lønning. Den kunne ikke bruges mere med de grejer, vi havde, så vi fik en talje sat op på den stump af stormasten, som endnu stod. Med taljen løftede vi råen så meget, at den kunne rovse ud over lønningen.

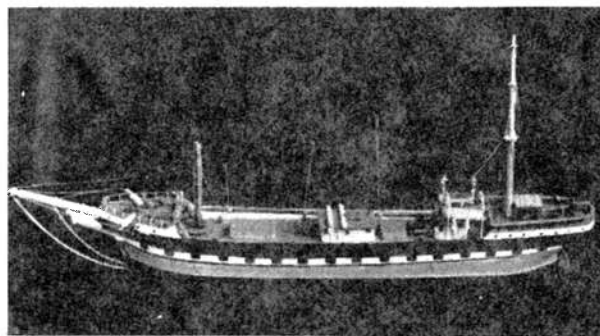
Vi regnede med at kunne redde det stykke af undermasten, som endnu stod, men så heldige var vi ikke. Den ene wire, der stod som bardun i styrbords side, sprang også, og pludselig brækkede masten nede ved dækket og væltede over på bagbords lønning. Den var lige så sej som foremærestangen og ville ikke brække rigtigt af. Den lå og ruskede i det stykke af masten, som var under dækket, og til sidst rev den stumpen løs ved kølsvinet, trak det op, hver gang skibet rullede over til bagbord, og endelig rovsede det hele over siden.

Hvor masten havde stået, var revet et stort hul i dækket, men efter afmastningen rullede vi ikke lønningen under vand mere. Vi sømmede brædder og pressenning over hullet, så der ikke kunne komme meget vand ned i lasten den vej. Skibet lå højt på vandet med lønningen ca. 8 m over vandlinjen.

Ved hjælp af taljer, og hvad vi ellers havde, gik vi i gang med at få vraggodset hevet op over lønningen og smidt udenbords. Det tog nogen tid, men til sidst var dækket klar, og vi kunne slappe af. Vi trængte også til det, for ingen havde sovet i flere døgn undtagen vor fordrukne skipper. Han interesserede sig ikke meget for, hvad der foregik.

Skibet var heldigvis tæt, og ballasten havde ikke forskubbet sig, men af rigningen var kun mesanmasten tilbage, og den var ikke meget værd. Vi strakte en wire fra toppen af masten til klyverbommen, som også var hel, satte tre mellemstag op på wiren og højste stagejyl på dem, men de trak ikke så meget, at skibet kunne styre med dem. Så prøvede vi at surre ribberne fra lasten sammen til en stump mast, som vi stak ned i den afbrækkede formast. Et stykke af en bramrå blev hejst op med et sejl på. Det gav heller

Forfatterens model af »Inverness-shire« i havareret tilstand.



ikke styrefart, så vi lod skibet drive tværs i søen og kunne nu kun håbe på at træffe et skib eller komme i nærheden af land.

Under hele den omgang havde styrmændene glemt at trække kronometerne, så vi vidste ikke, hvad længde vi var på. Middagsobservationer var der heller ikke meget af, da det ustandselig blæste mellem syd-vest og nordvest, og vi sjældent så solen. Der blev ikke arbejdet mere ombord. Kun én mand holdtes på dækket for at se efter skibe, alle de andre spillede kort hele dagen. Selv snittede jeg en halvmodel af skibet, og den har jeg stadig til minde om turen.

Jeg må ikke glemme vor gamle kok. Selv da stormasten stod og svingede, kunne vi ikke få ham ud af kabyssen. Han lavede varm mad tre gange om dagen og bagte brød hver dag og sagde, at det ikke skulle gå ud over kosten, selv om masterne faldt. Han var en af hverdagens helte. Efterhånden var vi blevet så vant til slingeragen, at det ikke generede ret meget. Vi lagde, hvad vi havde af tøj, under begge sider af madrassen, så vi lå i et hulrum uden at rulle. Imens drev vi ca. 2000 sømil uden at se noget. Vinden var vestlig, og skibet drev i godt en måned, til vi endelig så land ved sydenden af Tasmanien. Vi drev forbi et fyr i 5-10 mils afstand og tændte ild i en tjæretønde, som røg voldsomt, og håbede, at de på fyret ville få øje på os. Det gjorde de også og telefonerede ind til Hobart, hvad de havde set. I Lubbocks: »The Last of the Windjammer« står der, at et japansk krigsskib så os og rapporterede os, men det er ikke korrekt. Ganske vist passerede et skib engang, men det var så langt borte, at vi kun så røgen. Vi udvekslede ikke nogen signaler og drev blot videre østpå.

Da vi var kommet på østsiden af Tasmanien, flovede vinden af, og ved hjælp af vore interimistiske sejl fik vi styr på skibet og nåede lidt ind i Storm Bay, som er indsejlingen til Hobart. Uheldigvis begyndte det at friske op igen, og det varede ikke længe, før vi ikke kunne styre mere. Skibet lagde sig tværs i søen og drev videre. Vi håbede på en eller anden måde at komme i land på New Zealand, men vi var nu efterhånden blevet vant til det. Selv om det var en skuffelse, at vi ikke kunne komme ind og ankre, gik livet alligevel sin vante gang.

Om natten så vi pludselig et par klare lanterner. Vi havde ingen lys på skibet, så det ville være svært at se os, men raketter blev sendt op, og skibet kom hen imod os. Der blev naturligvis glæde over det hele. Det var en mindre passagerbåd, som af regeringen i Hobart var sendt ud for at finde os. Fyrmesteren havde rapporteret en havarist på ca. 500 tons, så det var en ubehagelig overraskelse, da man så, hvor stort det var. Med besvær blev en kraftig kabeltrosse med en lang wire ført over og gjort fast, men da han ikke var vant til at slæbe, og særlig ikke i svær sø, blev det et vanskeligt job. Slæberen brækkede elleve gange, og hver gang måtte vi med gangspillet hive et par hundrede favne wire og kabeltov ind; det var et hårdt job, og folkene hos os skældte ud over hans dårlige

manøvrering. Da de på damperen kunne høre, at vi ikke var englændere allesammen, blev vi skældt ud for *bloody German pirates*. Vi lignede også noget i retning af pirater, for ingen havde vasket og barberet sig den sidste måned.

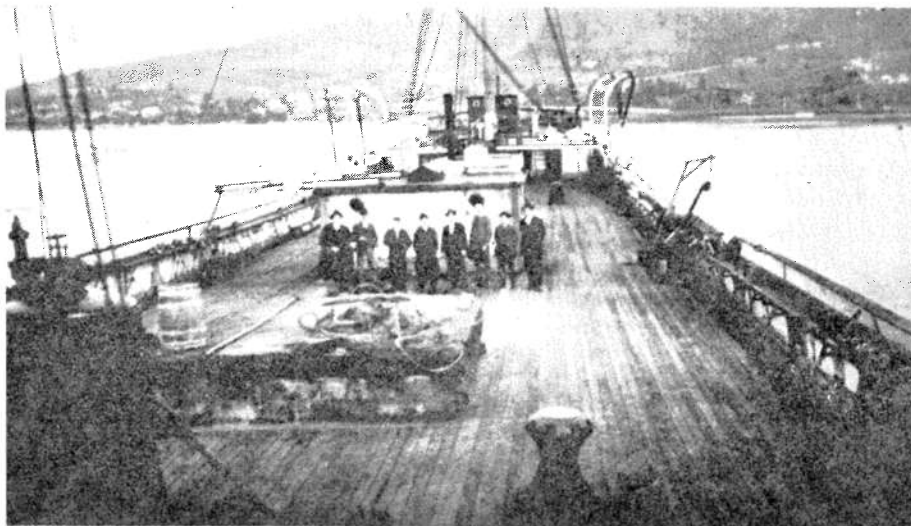
Efter mere end tredive timer, hvor ingen havde haft frivagt, nåede vi ind i Storm Bay. Her kom endnu en lille damper og hjalp med at slæbe. Vi var nu i roligt vand, og det var en mærkelig fornemmelse efter at have gået og balanceret, at man nu kunne gå på dækket uden at hælde til siderne efter slingeragen. Vi ankrede i Sandy Bay, hvor vi lå lunt og rart, glade over at det hele var overstået og godt trøtte. Vi tørnede allesammen ind til en velfortjent hvile.

Næste dag kom en flok pressefolk ombord, og vi blev filmet og interviewet. Dagen efter var der lange artikler i bladene, og vi havde faktisk ikke været klar over de gennemgåede trængsler, før vi læste om dem i avisen. Vi blev endda inviteret i biografen for at se os selv.

Vor gamle skipper overtog kommandoen igen; nu kunne han ikke lave flere ulykker, og vi var jo også klar over, at vor tid ombord på »Inverness-shire« var ved at være forbi. Efter udvekslinger af telegrammer med rederiet i Glasgow fik skipperen ordre til at afmønstre os forude med rejsen betalt til Melbourne. Vore aspiranter blev sendt direkte hjem til England. Vi menige søfolk kunne også forlange fri hjemrejse til Liverpool, hvor vi var mønstret, men da turen ville vare 5 uger, og det var uden hyre, var der ingen, der ville hjem på den måde. Der var hyrer nok at få i Melbourne, endda til £ 8.0.0. om måneden. De eneste, som ikke ville mønstre af på den måde, var førstestyrmand, Mr. Adams, Boye og mig. Vi forlangte foruden hjemrejsen også hyre til Liverpool. Det ville rederiet ikke, og derfor ønskede vi at underskrive afmønstringen under protest. Det kunne skipperen ikke gå med til; han smed os i land med kun £ 1.0.0. – Vi havde hver især over tredive pund tilgode, men han nægtede at udbetale mere, før vi skrev under uden protest. Han regnede med, at uden penge skulle vi nok give os, og at vi ikke kunne klare os i en fremmed by.

Det gik dog ikke efter hans beregning; vi gik op til et hotel og forklarede, at vi havde i sinde at anlægge sag mod rederiet om fri hjemrejse med hyre, til vi kom til Liverpool. Vandt vi sagen, kunne vi betale, når vi fik vore penge, men tabte vi, regnede vi med, at hele vort tilgodehavende ville gå til sagfører og omkostninger. Vi ville i så fald forpligte os til at sejle på kysten af Australien, til vi havde betalt, hvad vi kom til at skyldte. Hyrer var let nok at få, da mange søfolk havde meldt sig frivilligt til hæren. Prisen for kost og logi på hotellet var 25 shillings om ugen, så det var ikke så lille en risiko, da hotellets ejerinde ikke kendte os, og to af os var udlændinge. Hun gik dog uden at betænke sig ind på vort forslag og sagde endda: »I vil vel også gerne have nogle lomme penge. I kan få 10 shillings om ugen«. Vi var ganske over-

*Dæksinteriør fra den afmastede
»Inverness-shire« efter ind-
slæbningen til Hobart.*



vældede, for vi havde næsten ikke ventet, at hun ville tage os ind uden penge. Yderligere tilføjede hun: »Jeres vasketøj kan I bare aflevere, så ordner vi det her«.

Nu var der i Hobart blevet gjort megen stads af os. Mange mennesker kendte os, og så snart de hørte, vi kom fra »Inverness-shire«, vidste de ikke alt det, de skulle gøre for os. Så snart vi var flyttet ind på hotellet, henvendte vi os til en af de bedste sagførere i byen, forklarede ham sagen og spurgte, om han ville føre den for os, og det gik han ind på. For ham var pengene sikre nok, da skipperen før eller senere blev nødt til at udbetale dem.

Vi levede et herreliv, blev inviteret i biografen og på picnic til Mount Wellington, til baller og i private hjem, uden at det kostede os en penny. Vi havde ikke én aften hjemme på hotellet i de tre måneder, vi boede der, og hvor vi kom, var der ikke ét sted, hvor der ikke var et klaver og altid nogen, som kunne spille på det, så vi kedede os aldrig.

»Inverness-shire« lå i længere tid for anker i Sandy Bay, og ombord var stadig vor gamle kok og sejl-mager. En dag lejede jeg en robåd og besøgte dem. Da jeg kom tilbage med båden og ville betale, spurgte eieren, om jeg havde været med skibet derude. Da jeg bekræftede, sagde han, at det ikke kostede noget. Sådan var det alle vegne, hvor vi kom.

De 3 måneder gik meget hurtigt, og en skønne dag kom vor sag for retten. Spørgsmålet var, om skibet var vrags eller ikke. Som i mange tilfælde i engelske retssager går man ud fra andre situationer. Vort tilfælde blev sammenlignet med lineren »Olympic«, som i den Engelske Kanal kolliderede med en destroyer fra den engelske flåde og derved fik et hul under vandlinjen, men ved egen hjælp gik ind til Southampton; den blev erklæret for vrags, og så mente retten også, at »Inverness-shire« var vrags. Vi tabte altså sagen mod rederiet, men grundet på skipperens dumhed ved at have tilbageholdt vor tilgodehavende hyre, blev rederiet dømt til at betale vort hotelophold samt de 10 shillings, vi havde fået i lomme penge om ugen i den tid, vi havde boet på hotellet. Glade var vi, selv om det meste gik til sagfører og omkostninger, for nu kunne vi rejse derfra uden at skylde noget og havde endog haft en dejlig tid.

Vi var også i retten, fordi vi havde taget kommandoen fra skipperen i søen. Foruden dommeren var der kaptajnerne fra to fire-mastede barker, som lå i havnen; de var der som søkyndige, og vor gamle kaptajn var også tilstede. Vi blev af disse tre kaldt mytterister, og de gjorde, hvad de kunne for at få os dømt som sådanne. Dommeren studerede skibsjournalen, og vi blev frikendt, da ingen andre end skipperen havde haft adgang til whiskyen. Dommeren kunne se, at det havde været berettiget, hvad vi havde gjort.

Den ene af de søkyndige bisiddere førte et særlig fint skib, som var delvis skoleskib. Navnet var »Medway«. Han tilbød Boye og mig job ombord som matroser, men vi sagde nej tak (den skulle til Portland, Oregon). Vi var klar over, at vi skulle skæres ned dér ombord efter den måde, han taltale og behandlede os på i retten.

Nu var tiden så kommet, hvor vi skulle pakke vort kluns på hotellet, selv om vi var meget kede af at rejse. Men vi havde ikke mange penge, og vi skulle til Melbourne for at få en hyre hjemover. Da vi var klar til at rejse, samledes hele hotelpersonalet; så sang vi »Auld Lang Syne«, og alle var rørte til tårer. Det samme havde vi været igennem alle de steder, vi var kommet.

Vi rejste til Melbourne, hvor vi var nogle dage og fik hyre med en damper »Norman Monarck« af Glasgow, Boye som bådsmand og jeg som matros til £ 8.0.0. om måneden. Den skulle rundt på kysten og laste og derfra til Boston, U.S.A., via Magellanstrædet. I Boston lastede vi ammunition til Liverpool, fik en stor svingkanon ombord og nogle marinere. Det var i den periode, da mange skibe blev torpederet i det Irske Hav. Vi nåede Liverpool, uden at der skete noget, og blev afmønstret dér efter at have været 6 måneder ombord.

Fra Liverpool rejste vi over til Newcastle og kom med »Vidar« til København. Boye udmønstrede kort efter med Ø.K.'s »Delagoa« som trediestyrmand, og jeg kom med Suenson og Jespersens »Danery« som andenstyrmand. (Slut).

