Beretninger fra Århundredeskiftet" bind 7 Skibsfører og skipper, beretter Christen Larsen Sørensen følgende om LAURITS´s sidste rejse:

Da jeg kom hjem fra Larvik, blev jeg af skibsreder Rasmussen, Thurø, anmodet om at rejse til Belfast og overtage førerstillingen på en tremastet skonnert LAURITS af Thurø.

Kaptajnen var indlagt på hospitalet, og skibet havde på rejse fra Reykjavik til Taragona og Barcelona med en ladning klipfisk henligget i Belfast i tre uger af mangel på fører.

Min kone bad mig om at afslå tilbuddet og blive hjemme, til det nye skib var færdigt, men hvad nybygningen angik, var min nærværelse ikke påkrævet lang tid endnu, og jeg ville gerne en tur til Middelhavet i vintertiden.

Desuden havde LAURITZ ikke gjort nogen rejser med kontrabande, hvad tyskerne sikkert var informeret om.

Dertil var det neutrale ladninger mellem neutrale lande, som det skulle sejle med.

Skibet var viderebefragtet med oliekager fra Valencia til København, og jeg modtog tilbudet.

Efter de nødvendige formaliteter på det engelske generalkonsulat i København var iagttagne, og mine papirer bragt i orden, rejste jeg med en damper til Newcastle og videre via Holyhead til Belfast.

Der afsejledes dagen efter min ankomst, og vi havde en hurtig og behagelig rejse til Spanien.

Det viste sig ved losningen, at ladningen var i bedste kondition.

I betragtning af den lange tid den havde ligget i skibet, havde ladningsejeren befrygtet, at den var delvis ødelagt.

I begyndelsen af februar 1917 lastede vi oliekager i Valencia og afsejlede derfra den 6. februar uden at have anelse om, at Tyskland havde indledt den uindskrænkede undervandsbådskrig den 1. februar, og vor rute som heraf burde have været lagt vest og nord om Færøerne for at være uden spærrezonen.

Rejsen gennem Middelhavet, langs Portugals kyst og over Biskayabugten foregik under så rolige vejrforhold, at skibet blev malet indenbords, og jeg reparerede en del sejl.

Vest for Irland blæste det op til en orkanagtig storm fra sydvest, og skønt det var god vind, så vi os nødsaget til at underdreje skibet. Slingeragen var så voldsom, at et spænd fokkevant knækkede.

Det blev omgående repareret og sat an.

Den 9. marts pejledes Boreday, en af Hebriderne, i sydøst i ca. 20 kvartmils afstand. Vinden var da syd-sydsyvest, styrke 4 med tilsvarende sø, og der førtes fulde sejl.

Kursen blev sat, så vi kunne få kending af Flannan Island, hvor der var et fyr.

Klokken 3 eftermiddag fik jeg øje på noget i sydøstlig retning, men kunne ikke straks afgøre, hvad det var.

Jeg gik op i styrbord mesanvant med kikkerten, og da jeg satte den for øjnene, så jeg røg fra genstanden, og i samme øjeblik suste et projektil mellem storsejlet og mesanmasten.

Det faldt ca. 30 favne i læ af LAURITZ.

Vi antog, at det var en engelsk undervandsbåd, som ville beordre os ind til Stornoway for inspektion.

Rœerne blev braset bak, flaget og signalet A.D.O.M. (København) hejstes.

Endnu to skud blev affyret uden at ramme, og det var nogle skrappe bemærkninger, der faldt over, at der fandtes slige officerer i den engelske marine, at chefen på en undervandsbåd ikke var klar over,at LAURITZ ingen nævneværdig fart gjorde.

Alle sejl blev nedfiret for at forhindre, at de blev gennemskudt.

Atter faldt et skud, og denne gang var det en træffer.

Det ramte dækket mellem fokkemast og forluge, havde sprængt et fokkevant og taget et stort stykke af masten, og var gået gennem dækket.

Styrmanden bemærkede ganske roligt: Det lader til, at de mener det alvorligt.

Undervandsbåden nærmede sig med signalet A:B: (forlad skibet) oppe.

Da den kom på prajehold, råbte jeg til den på engelsk: Hvad skal dette betyde ?

Der blev svaret i samme sprog, at skibet skulle sænkes, og at vi skulle skynde os at få sat en båd ud.

Vi blev nu klar over, at vi havde gjort englænderne uret.

Det var selvfølgelig en tysk undervandsbåd.

Storbåden blev med noget besvær sat ubeskadiget på vandet og lagt hen under låringen, hvor den var beskyttet af skibets skrog, hvis tyskerne skulle genåbne ilden.

Mandskabet kom i båden, men styrmanden blev på halvdækket og videresendte, hvad jeg langede op fra kahytten, af hvad jeg syntes, der kunne blive brug for såsom brød, konserves, vin, kompas, lanterner, blusapparat samt noget uldtøj og et par tæpper og skibspapirene nedlagt i en vandtæt køjesæk.

Endog proptrækker og dåsekniv fik vi med, og der blev givet os tid til disse forberedelser.

Da vi satte af fra skibet, blev vi kaldt langs siden af undervandsbåden.

En underofficer kastede en sæk over i båden og sprang selv efter den.

Jeg protesterede imod, at de ville sænke LAURITZ og fremhævede, at det var et neutralt skib med neutral ladning, og at LAURITZ ikke på noget tidspunkt havde ført krigskontrabande, men der blev svaret, at de havde ordre til at sænke hvert skib, de mødte.

Underofficeren talte flydende dansk og var vist nok sønderjyde.

Han blev roet hen til LAURITZ, og sammen med ham gik styrmanden og jeg om bord igen.

Vor gæst tømte sækken for dens indhold af bomber og fyldte den igen med, hvad han fandt af interesse.

Barometer, uldtøj, margarine, sukker, sæbe med mere forsvandt i skøn forening i sækken.

Han bad ikke om tilladelse dertil, men spurgte dog først, om vi ville have det.

Omsider blev der prajet fra undervandsbåden, og gæsten blev opfordret til at skynde sig med sit hverv.

Vi havde ført en lang samtale med ham og endda trakteret ham med et glas god vin, alt sammen i håb om, at et engelsk krigsskib muligvis kunne dukke op og ændre situationen i vor favør.

Han havde heller ikke særligt travlt, og måske har han ønsket noget i samme retning.

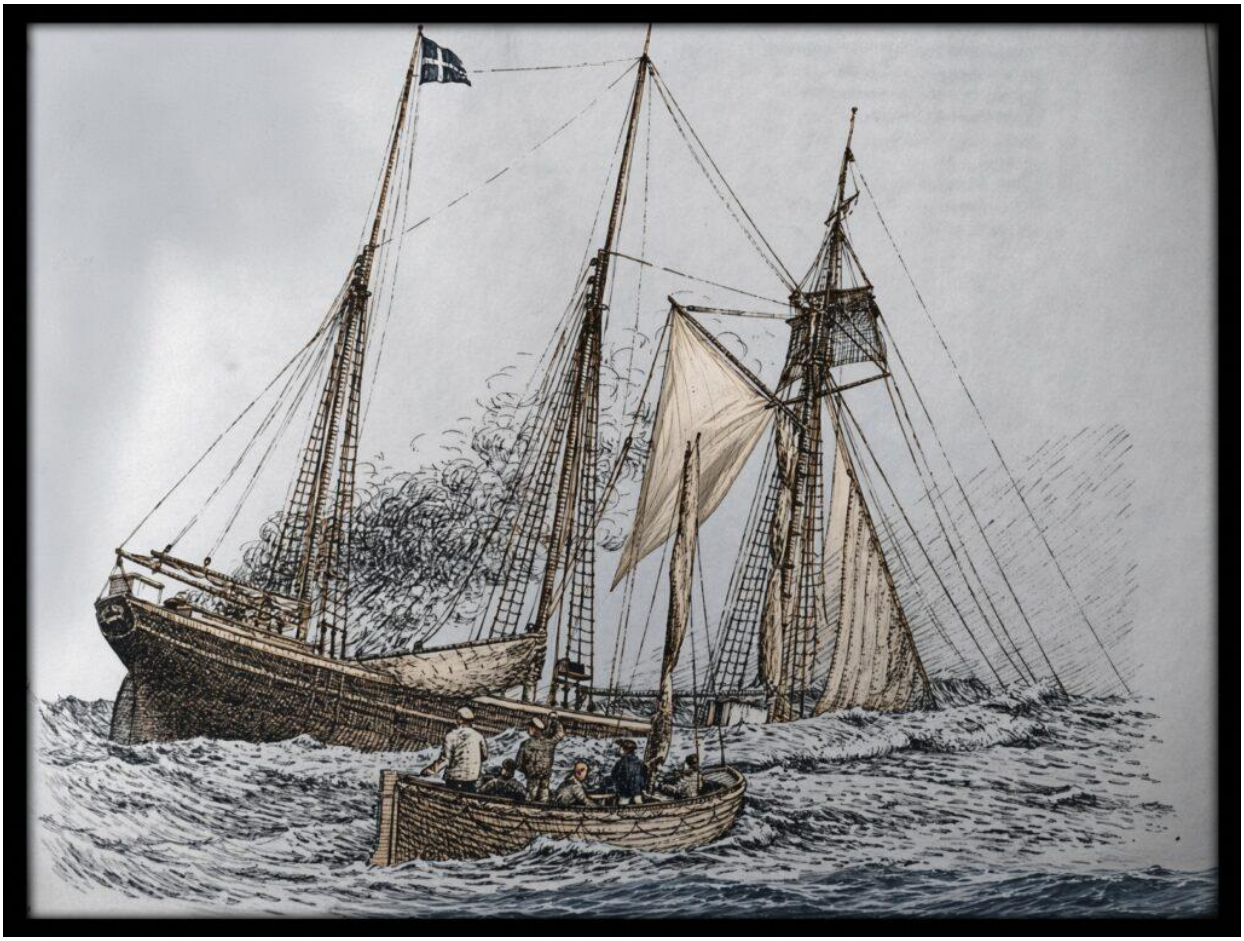
Bomberne blev nu anbragt, to i kahytten, en i lukafet og en på dæk.

De blev antændt, og underofficeren roedes tilbage til u-båden, og et øjeblik efter var uhyret forsvundet under havoverfladen.

Båden blev rigget til med sejlene, efter at den var roet et stykke bort fra LAURITZ.

Man så røg og flammer vælte op af skylight og kahytstrappe, og ca. En halv time efter at vi sidst forlod skibet, så vi det duve med forenden og gå ned.

Styrmanden og jeg rejste os og gjorde honnør, indtil det sidste – dannebrog på mesantoppen – forsvandt i bølgerne.



LAURITS forsvinder i bølgerne. Tegning af Andreas Laursen, ”Stranding og forlis”

Der blev lagt bidevind østefter.

Vinden trak sydøstlig og vedblev at være fra den kant under hele sejladsen.

Det blev en sejltur, som vel ingen af deltagerne endnu har glemt.

Vinden friskede op i løbet af natten, og der faldt nogen sne.

Vi blev snart gennemblødte og noget forkomne alle.

Lanternerne kunne vi ikke få tændt, og kompasset viste sig ubrugbart på grund af bådens bevægelser i søen.

Mandskabet var blevet opfordret til at holde sig vågne, men endskønt de ikke kunne trænge særlig hårdt til søvn denne første nat, var det umuligt at holde dem vågne.

Tidligt om formiddagen den 10. marts observeredes røg i sydøstlig retning, og det viste sig at stamme fra to trawlere.

Vi krydsede mod dem og avancerede godt, så vi klokken 3 eftermiddag var dem på 1½ a 2 kvartmils afstand, og vi bemærkede da, at de var i færd med at tage trawlet ind.

Vi svang flaget og tudede flittigt i tågehornet, men opnåede ikke at blive bemærket.

Begge dampere sejlede bort.

Nu tabte styrmanden også modet.

Han mente, at der nu ikke var mulighed for at nå ind til kysten.

Jeg , som havde været noget pessimistisk, da sejladsen begyndte, havde nu en god tro til foretagendet efter at jeg havde erfaret, hvor godt båden klarede sig under sejl.

Man skal dog ikke glemme, at i Nordatlanten og på den årstid kan man ikke vente at holde blid bør ret lang tid ad gangen.

Det fik vi snart at føle, idet det kulede op, inden der var gået en time, og sejlene måtte rebes.

Vindstyrken tiltog yderligere, så sejlene måtte bjærges, og masten lægges.

Drivankeret, som sattes ud, knækkede i hanefoden.

Det blev så forsøgt at holde stævnen op mod den værste sø ved roning, men der var sø fra tre retninger, og gang på gang fik vi båden halvfyldt af vand fra en enkelt sø.

Der blev øst med, hvad man havde for hånden: Pøs, sydvest eller søstøvler, for det skulle gå hurtigt, så der var nogenlunde læns, før den næste sø brød ind.

Der var ganske vist luftkasser i båden, og disse skulle kunne holde den oppe, selv om den blev fyldt, men dersom det var sket, ville vi være blevet derude.

Vi klarede os imidlertid, og omkring midnat kunne der sættes sejl igen.

De 11. marts fik vi land i sigte.

Det var Lewis, en af Hebriderne.

Vind og sø aftog, og om aftenen blev det helt stille.

Sejlene toges ind, og der roedes ind mod kysten.

Det gik meget dårligt, da mandskabet ikke engang kunne give båden styrefart ved deres roning, og til sidst faldt de i søvn ved årene.

De var måske nok noget forkomne af kulde, men nu havde der været god lejlighed til at arbejde sig til varme ved roningen.

Det var ikke mad, som de trængte til.

Der var endnu proviant og vin til fem dages forbrug, og de havde fået så meget, de ønskede, hver gang der blev skaffet.

Imens vi havde været om bord i LAURITZ, havde de været upåklagelige, men nu var de slået helt ud og havde mistet selvopholdelsesdriften totalt.

Styrmanden havde hurtigt overvundet sin momentane depression og var den samme han ellers altid havde været.

Det var os to, som med agterste åre roede, så vi var nået under kysten ved daggry den 12. marts.

Om natten havde vi fået tændt blusapparatet, men det var ikke blevet bemærket fra land.

Jeg trak tiden for landingsforsøg noget ud, da jeg ønskede, at vi skulle blive bemærket af beboerne, hvis der da fandtes nogen i nærheden.

Kysten så noget barsk og utilnærmelig ud.

Jeg havde dog udset et sted, hvor det så ud til, at en landing var gennemførlig, hvis hver mand kunne klare sig uden hjælp.

At styrmanden og jeg kunne det, nærede jeg ikke tvivl om, men for mandskabets vedkommende var jeg langtfra sikker.

Vi var heldige.

Der kom en fiskerbåd ud mellem klipperne, og den roedes hen mod os.

Da jeg prajede den og spurgte om, hvor den bedste landingsplads var, sagde fiskerne, at de var kommet ud for at hjælpe os, og de fik fanglineen og bugserede os til deres landingsplads.

Et par bord i vor båd blevslået itu, da den stødte, men vi blev i den, til vi kunne springe i land.

Hvor var det godt at strække benene igen.

Da vi sprang i land fra båden, kom en kystvagt løbende og råbte til os: Jeg så jer, da i landede, og det er mig, som skal rapportere jer til admiralen. Kom med mig hjem.

Det var vist godt for dem, at de overhovedet så os, før admiralen rapporteredes os til dem.

Hvad mon han ville have ment om det vagthold.

Vi tog hjem til en af fiskerne og fik frokost hos ham.

Et tilbud om at sove i deres senge blev modtaget af styrmanden og mandskabet.

De fik nogle timers søvn, mens jeg førte skibsjournalen færdig.

Det var et af de få, måske det eneste, tilfælde, hvor tyskerne ikke tog skibspapirene fra de skibe, som de sænkede, og det skyldes formodentlig en forglemmelse fra underofficerens side.

Om eftermiddagen kom den danske konsul ud og hentede styrmanden og mig ind til Stornoway.

En anden bil afhentede senere det øvrige mandskab.

Da vi steg ud af bilen, blev jeg anmodet om at indfinde mig aldeles omgående på admiralens kontor for at give oplysninger om det forefaldne.

Jeg blev modtaget af en kommandør, som bad mig undskylde, at de havde været nødsaget til at sende bud efter mig, inden jeg havde fået en måske hårdt tiltrængt hvile, men deres instrukser påbød denne fremgangsmåde.

Jeg har et skema, som vi skal have udfyldt.

Måske vil De synes, at nogle af spørgsmålene er tåbelige, og det er de muligvis, men jeg vil bede Dem om, at De gør deres bedste, så vi kan få de bedst mulige oplysninger.

Det var et stort firsidet spørgeskema, og der var mange spørgsmål at besvare.

Det blev dog gjort tilfredsstillende.

Da kommandøren spurgte om, hvor og når vi blev optaget, og jeg svarede, at vi ikke var optaget, men forlod først vor båd, da vi sprang i land på kysten, studsede han og spurgte: Vil De dermed sige, at De har sejlet derudefra, hvor Deres skib blev sænket, og ind til kysten uden at få nogen hjælp ?

Det har vi, hr. Kommandør, kun nogle fiskere har assisteret os ved landingen.

Det var godt gjort, sagde han, men har formodentlig tænkt, at en båd med sejl er lige så synlig som en undervandsbåds kommandotårn, hvorledes bevogtes vore kyster.

Han spurgte, om der var andet af interesse, hvortil jeg svarede, at det måske var formålstjenligt at anbefale de søgående fiskere at holde bedre udkik og fortalte om hændelsen med trawlerne.

De tror da ikke at båden blev bemærket af trawlerne ? Nej, det tror jeg ikke, havde de bemærket os, havde de også optaget os, det er jeg overbevist om.

Vi blev indkvarteret i noget, som kaldes et sømandshjem.

Det var ikke netop hyggeligt, men indehaversken, en enke med en voksen datter til hjælp, var så elskværdig mod os, at jeg ikke nænnede at flytte fra hende for de få dage, som vort ophold kunne dreje sig om.

Da jeg om aftenen satte mig i enkens bedste stol, kunne jeg godt mærke, at jeg var træt.

Det var også en lang vagt, jeg havde haft fra den 7. formiddag til den 12. klokken 8 eftermiddag og havde holdt roret hele tiden.

Næste dag blev jeg kaldt til konsulen.

Han sørgede for, at vi fik det nødvendige tøj, og meddelte, at han havde fået to regninger fra fiskerne.

De ene var for vort ophold og fortæring og den anden for bjærgning af besætning og båd.

Hvad han skulle gøre ved dem ?

Den første vil jeg bede Dem betale på rederiets vegne.

Ja, men der er beregnet hotelpriser !

Det har intet at sige.

De gav os, hvad de formåede, og de er vist fattige.

De skal have, hvad de har forlangt efter den regning, men hvad den anden angår, har jeg aldrig hørt, at der forlanges bjærgeløn for menneskeliv, og der skal intet betales for rederiets regning.

Desuden blev vi ikke bjærget af fiskerne.

Hvad båden angår, synes jeg, at den tilhører krigsforsikringen, så jeg kan ikke disponere over den.

Det gør forsikringen vist heller ikke, så den vil måske omsider tilfalde fiskerne.

Iøvrigt forekommer det næppe i praksis, at bjærgelønnen overstiger det bjærgedes værdi, hvad den i dette tilfælde gør i høj grad.

Efter tre dages ophold udvirkede konsulen, at vi fik admiralens tilladelse til at rejse med en trawler, som løb postrute mellem Stornoway og Malaig ved Caledonia Kanalen.

Denne rute var ellers forbudt for udlændinge.

Vi blev iøvrigt som krigsforliste ikke behandlet som udlændinge noget sted.

Rejsen fortsattes til Leith, hvor vi blev indlogeret på sømandshjemmet og boede der to uger.

Her måtte jeg tilkalde en læge for at tilse styrmand og mandskab, som havde stærke smerter i fødderne.

Lægen udtalte, at et forlænget ophold i båden kunne have medført koldbrand i fødderne.

Nu kom de i løbet af en uge over smerterne.

Jeg fejlede intet. Ikke engang en forkølelse voldte turen mig.

To af mandskabet fik hyre med en Marstal-damper, som skulle til Danmark, og vi andre fire blev sendt til Hull, hvorfra vi sendtes hjem den 9. april med DFDS´s HOLMBLAD.

Vi kom til København uden at blive forulempet af tyskerne på rejsen.

Der blev aflagt søforklaring i Sø- og Handelsretten, før vi rejste til vort hjemsted.

Søforklaring blev afgivet ved Generalkonsulatet i Leith 20. marts 1917.

Søforhør afholdt ved Sø- og Handelsretten 12. april 1917.

I referatet fra Søforhøret er der ikke meget, der ikke er fremført i ovenstående historie, bortset fra følgende:

"... Af Besætningen mødte: Kaptajn Chr. L. Sørensen, Styrmand Th. Frandsen, Letmatros Sv. Aage Jørgensen.

For Skibets Mæglere Petersen & Hoppe, mødte Kontorist Joh. Nielsen. For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.....

Kun de 3 mødende er rejst hjem.

De øvrige af Besætningen blev paamønstret Damperen "Emanuel" af Marstal.

De fik reddet det nødvendigste tøj.

Baaden blev overladt den danske Konsul i Stornoway.

Ladningen bestod af oliekager til J. Asmussen her.....

Assurance: Kr. 69.400. Krigsforsikringen for danske Skibe."