Klargøring til sejllads og sejladsen

Ballast

De fleste af de skibe, der blev bygget på værftet, var skonnerter, der krævede ballast på 55-65 ton.

Ballasten bestod af sand, der blev gravet op i ballasthulen vest for værftet.

Ballasthulen tilhørte Peter Jørgensen (også kaldet Peter Saugskær) , og ballasten kostede 75 øre pr. ton.

Senere blev skibene også forsynet med sand, gravet op øst for Gambøtbroen.

Prisen var nu steget til 1 kr. pr. ton. Sandet blev fyldt på tipvogne og blev så sejlet ud til skibet i både.

2 mand med håndskovle kastede sandet ind gennem ladeporten i siden , hvorefter skibets besætning fordelte det i lastrummet efter styrmandens anvisning, så skibet fik det rigtige trim.

Ferskvand

Øens kilde, der var beliggende øst for værftet, forsynede skibene med ferskvand. Transporten af vandet fra kilden til skibene, blev foretaget med skibenes redningsbåde.

Bådene, der var behørigt rengjorte, blev læsset med vand ved hjælp af håndpøse, og derefter bugseret tilbage til skibet.

Her blev vandet ved hjælp af pøsene fyldt i skibets ferskvandstønder.

Proviantering

Proviant til skibet kunne være leveret af en søn af P. Ph. Jørgensen, idet først Rasmus Jørgensen og senere Lauritz Jørgensen var indehaver af en skibsprovianteringsforretning.

Provianten blev modtaget af styrmanden og fordelt forskellige steder på skibet.

Fersk kød blev opbevaret i en sejldugssæk, der hang i riggen, og altid så nær halvdækket, af skipperen stedse havde den for øje.

Konserves, brød, kaffe, the, mel, gryn, mel, øl, brændevin mv., blev placeret agter i proviantrum mellem kaptajn- og styrmandsbeboelsen.

Saltkød blev placeret i en salttønde placeret i stb. side ved fokkemasten og i bb. side var placeret en salttønde til fisk.

Kartofler og grøntsager blev placeret under dørken til mandsskabslukafet, hvor der også blev opbevaret kul og brænde til kabyssen.

I 1867 blev et forplejningsreglement indført. Der beskrev hvad det enkelte besætningsmedlem havde krav på ugentlig:

Brød: 7 pund hårde skonrogger eller hvedebeskøjtere.

Flæsk: råt, saltet 1½ pund.

Kød: råt saltet 3 pund.

Klipfisk eller tør fisk: 1 pund.

Smør: 1 pund.

Byggryn til grød eller grynsuppe: 1/3 Ottkr. (0.7 liter).

Ærter: 3/8 Ottkr. (0.8 liter).

Puddersukker til the og kaffe: 75 Qvint. (375 gram).

Kaffe: 25 Qvint. (125 gram).

The: 4 Qvint. (20 gram).

Øl: 7 Potter (6.76 liter).

Der skal gives passende mængder af sennep, salt, eddike, sukker eller sirup, svesker eller tørret frugt grynsuppe og mindst 2 gange ugentlig kartofler, mos af tørrede kartofler, surkål, peberrod eller tørrede og nedlagte grøntsager til forfriskning.

Ligger skibet ved land, skal der mindst 2 gange ugentlig "tilstås" mandskabet fersk kød med grønne urter ; Rationen af kød er da 1 pund til hvert måltid.

Er skibet i søen, skal der mindst en gang ugentlig gives fersk kød i lignende mål eller i mangel heraf henkogt kødspise (preserved meat) 50 Qvint (250 gram)kød uden ben og 50 Qvint (250 gram) kraftsuppe, der fortyndes med vand til ½ Pot (0.483 liter) suppe pr. mand. Når fersk kød uddeles, inddrages det til denne dag ellers bestemte salte kød, flæsk eller tørret fisk.

Loven bestemmer, at al proviant skal være frisk ved rejsens begyndelse, og at skibet skal have rigelig forsyning deraf, for at mangel ikke skal opstå, og der er bestemmelser for, hvad der kan anvendes af en slags fødemidler, hvis en anden er sluppet op.

Det synes efter reglementet magtpåliggende, at øl og en daglig ration brændevin uddeles, thi vin skal gives i stedet, hvor det kan fås, og hvis det gamle er blevet surt.

Drikkevand skal på længere rejser opbevares i jerntanke og ellers i foustager af træ, hvor staverne indvendigt skal være forkullede, hvilket modvirker forrådnelse af vandet.

Skibet konditioner

Mange søretslige forhold for de første skibe fra værftet, blev givet ved søret udfærdiget den 9. maj 1561 af Kong Frederik sen Anden.

Denne blev fulgt op af Christrian den Femtes danske lov af 15. april 1683.

Sidstnævnte indholdt bl. a. bestemmelser om bortfragterens(skibsrederens) ansvar for skibets sødygtighed ved rejsens begyndelse.

Rederen var pligtig til at vise al mulig omhu med at gøre skibet i enhver henseende sødygtigt, velbemandet og udrustet – men, der gjaldt ingen garanti i så henseende!!

I sidste halvdel af 1800-tallet, begyndte de så småt at blive taget initiativ til myndighedskrav til skibenes konstruktion, indretning og sødygtighed.

Ved lov af 13. marts 1867 om skibes måling , blev det forlangt, at skroget skulle bygges efter klassifikationsselskabet Bureau Veritas forskrifter.

Værftets traditionsmæssige bygning, stod dog over for disse forskrifters krav, hvilket også gjorde sig gældende for andre træskibsværfter.

Forskrifterne blev dog ændret på et senere tidspunkt, så danske værfters normer blev indarbejdet i de nye forskrifter.

Ved lov af samme dato 13. marts 1867, blev rederen forpligtet til at optage skibet i dansk skibsregister.

Herefter skulle der pr. 1. oktober oprettes et skibsregister, som skulle varetage registrering af alle danske skibe og tildeles kendingsbogstaver, begyndende med HBCD.

For orlogsfartøjer og skibe hjemmehørende på Færøerne, Island og De danske vestindiske Øer, gjaldt særlige regler.

I tidsrummet mellem skibsregistrets oprettelse i marts 1867 og udgivelse af den første liste over registrerede skibe i 1869 var man klar over, at bogstavet H som første kendingssignal kunne medføre forveksling.

Det besluttedes derfor at erstattet Hét med bogstavet N og at inddrage de først registrerede skibes H-signal succesivt, men denne operation strakte sig over flere år end forudset og var først afsluttet i 1895.

Vokaler kom først med i den nye og ændrede signalhåndbog fra 1902.

I 1931 blev initiativet taget til ændringer i kendingssignalsystemet. For danske skibe indebar det, at begyndelsesbogstavet N, plus de efterfølgende 3 bogstaver, blev erstattet med bogstaverne fra OUAA til OZZZ.

Denne ændring blev gældende for orlogsskibe og handelsfartøjer.

Med udgangen af 1934 var alle danske skibe, herunder luftfartøjer, blevet forsynet med de nye kendingssignaler.

Kommunikation

Behov for, at skibenes forretningsforbindelser til rederne derhjemme, gjorde, at Thurø allerede i 1869 fik en ordnet postforbindelse med den større verden.

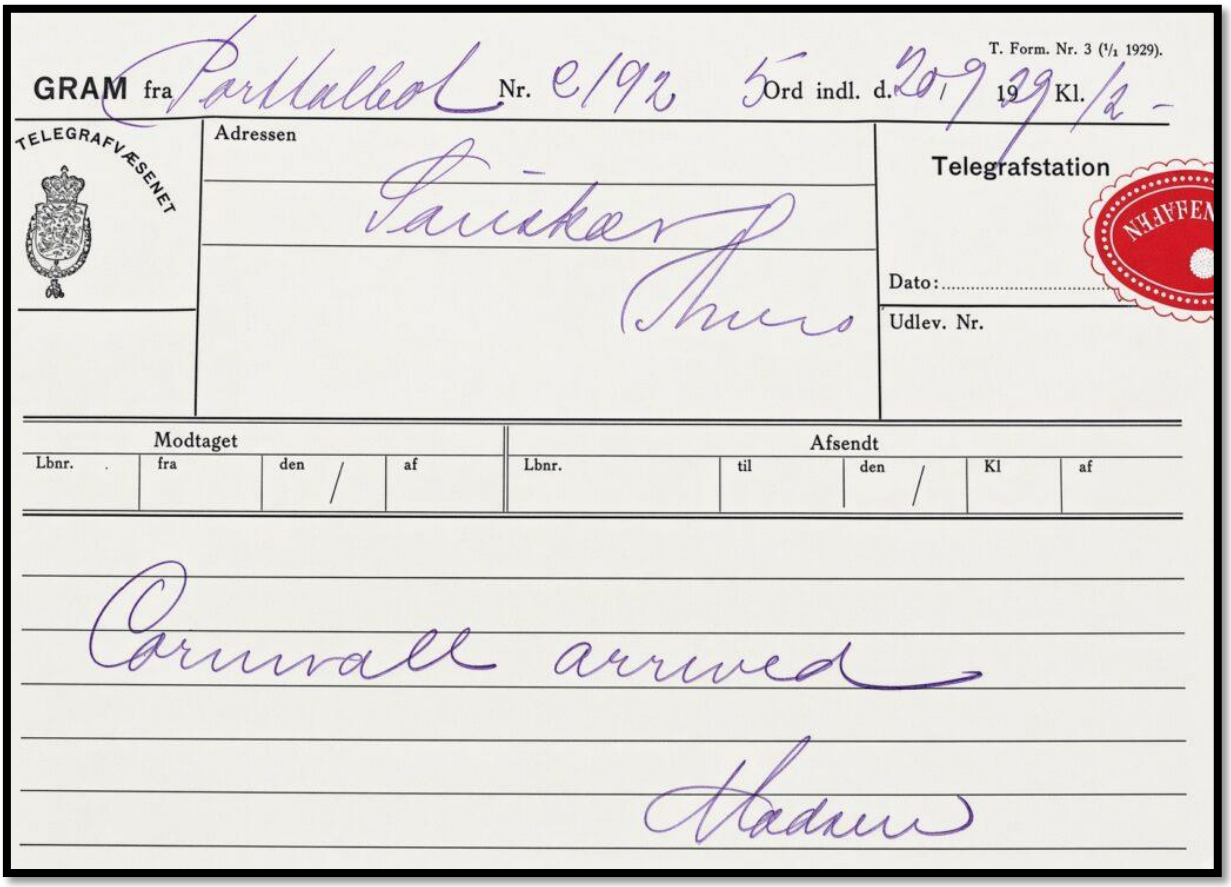
Der blev ansat et postbud, der var pålagt at anskaffe egen jolle.

Han skulle sejle med postsagerne én gang daglig på angivne tidspunkter for afgang Svendborg og Thurø.

Allerede i 1874 fik Thurø sin egen telegrafstation og den første telefon kom til øen i 1893.

Ingen tvivl om, at krav fra skibsrederne gjorde sit til, at Thurø så tidligt – set med andre mindre lokalsamfunds øjne. Skibsrederne på øen var således de første telefonabonnenter.

Brug af telegraf til kommunikation skib/reder blev også anvendt i 1920erne, se nedenstående.


GRAM fra Portlallot Nr. c/192 5 Ord indl. d. 20/9 19 29 Kl. 12 -

T. Form. Nr. 3 (1/1 1929).

TELEGRAFVÆSENET

Adressen

Saugskar Thurø

Telegrafstation

Dato:

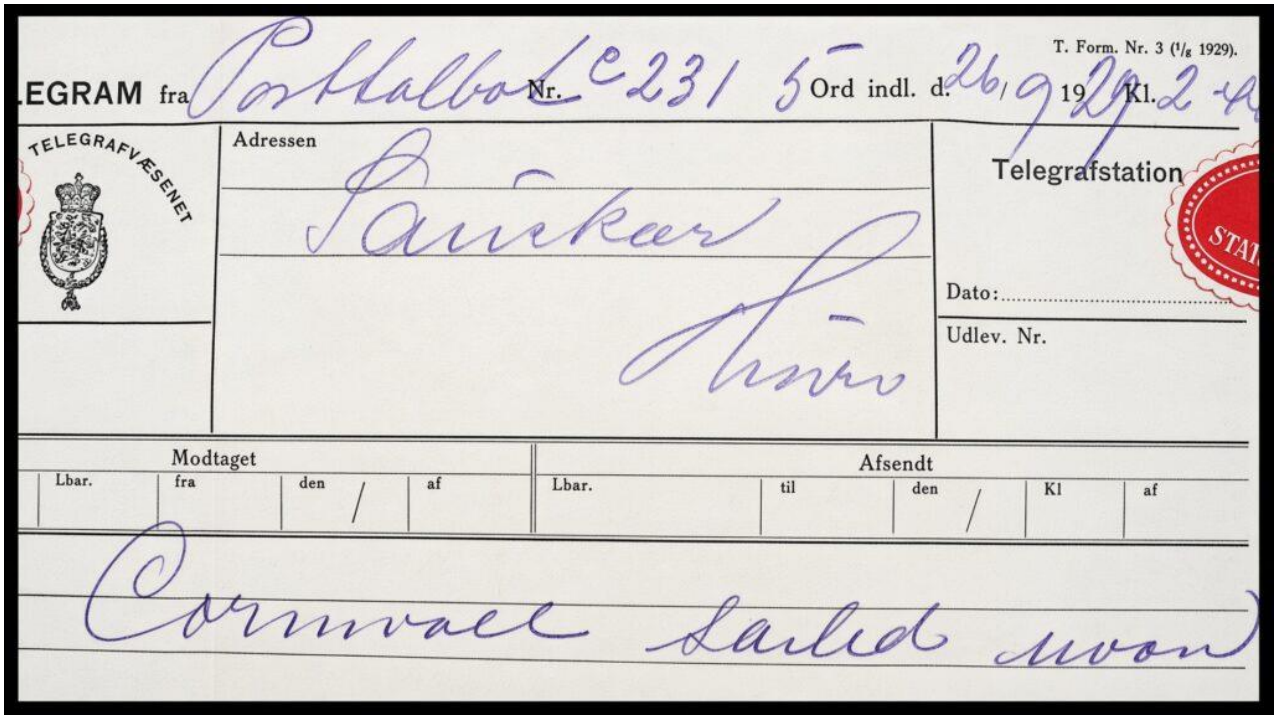
Udlev. Nr.

Modtaget				Afsendt				
Lbnr.	fra	den /	af	Lbnr.	til	den /	Kl	af

Cornwall arrived

Hadsund

CORNWALL ankomst Port Talbot 20.09.1929 (modtager M. Jørgensen Saugskær)



CORNWALL afsejlet Port Talbot 26.09.1929.

Telegrafi/radio-sender/modtager var ikke aktuelt om bord i sejlskibene.

Meget ofte kunne der gå urolige dage, før reder og pårørende til besætningen hørte nyt fra skibet.

Fra fyr/fyrskibe, der observerede passage af skibe kunne der indhentes oplysninger om skibet, hvis dette tilkendegav identifikation ved hjælp af signalflag med skibets kendingsbogstaver.

Navigation

Navigation: Af latin Navigatio = Sejlads.

Navigare Necesse est, vivere non est necesse = Det er nødvendigt at sejle, ikke at leve.

Udtalt af den romerske general og konsul Pompejus den Store, da han under en storm beordrede sømand at sejle korn fra Afrika til Rom.

Senere valgt til Hansestædernes valgsprog.

Sikker navigation, er at sejle sikkert fra det affarende sted til det anduvede sted.

Er det affarende sted en havn, kender man positionen på denne, og er det anduvede sted en anden havn, kender man også positionen på denne.

Det svære er så at finde vej mellem de 2 havne.

Fra 1940erene til i dag, har der været en rivende udvikling i tekniske hjælpemidler til fastsættelse af skibenes positioner: ” Forbedrede udgaver af astronomiske tabeller til beregning af målinger med sekstant, Konstruktion af sekstant med kunstig horisont, der muliggør astronomiske observationer, selv om kimingen ikke er synlig.

Forbedret udgave af ekkolod, elektrisk log med pitotrør, Radiopejler, Decca, Loran, Radar, Gyrokompas, Radiofyr, GPS sattelitnavigation mv.”

I sejlskibenes storhedstid, var navigationsudstyret sparsomt.

De fleste sejlskibe fra Thurø havde ikke kronometer, hvorfor beregning af længdeobservationerne var yderst mangelfulde.

Sekstanten havde man om bord, ofte havde kaptajnen og styrmanden sin egen sekstant.



Kaptajn L. Larsen(på ruffet) og styrmand C. Jørgensen VERA måler middagshøjden.

Udover til brug for astronomiske observationer, kunne sekstanten også anvendes til at foretage dobbelt vinkelmålinger, når skibet havde landkending.

Magnetkompasset, i starten tørkompas, senere spritkompas, der var mere svingningsstabilt, var uundværligt.

Det var vigtigt at få rettet kompasset for deviation(skibets magnetisme) og få udarbejdet en deviationstabel.

En pejlskive kunne være anbragt på kompasset eller være anbragt på beslag på styrbord og bagbord lønning.

Som navnet indikerer, blev pejlskiven anvendt til at tage teristiske pejlinger af landkendinger.

Pejlingerne blev derefter udsat på søkortet, og hvor pejlingerne krydsede hinanden var skibets position.

Skete det, at man i længere tid ikke havde haft lejlighed til at få observationer af en eller anden art og mødte en damper eller anden sejler, udbad man sig ved flagsignaler den andens position og bad om at blive rapporteret, når det andet skib nåede havn.

Det har også været brugt mellem sejlskibe at skrive sin position op på et sort bræt og holde det op, så det kunne aflæses, idet skibene passerede hinanden.

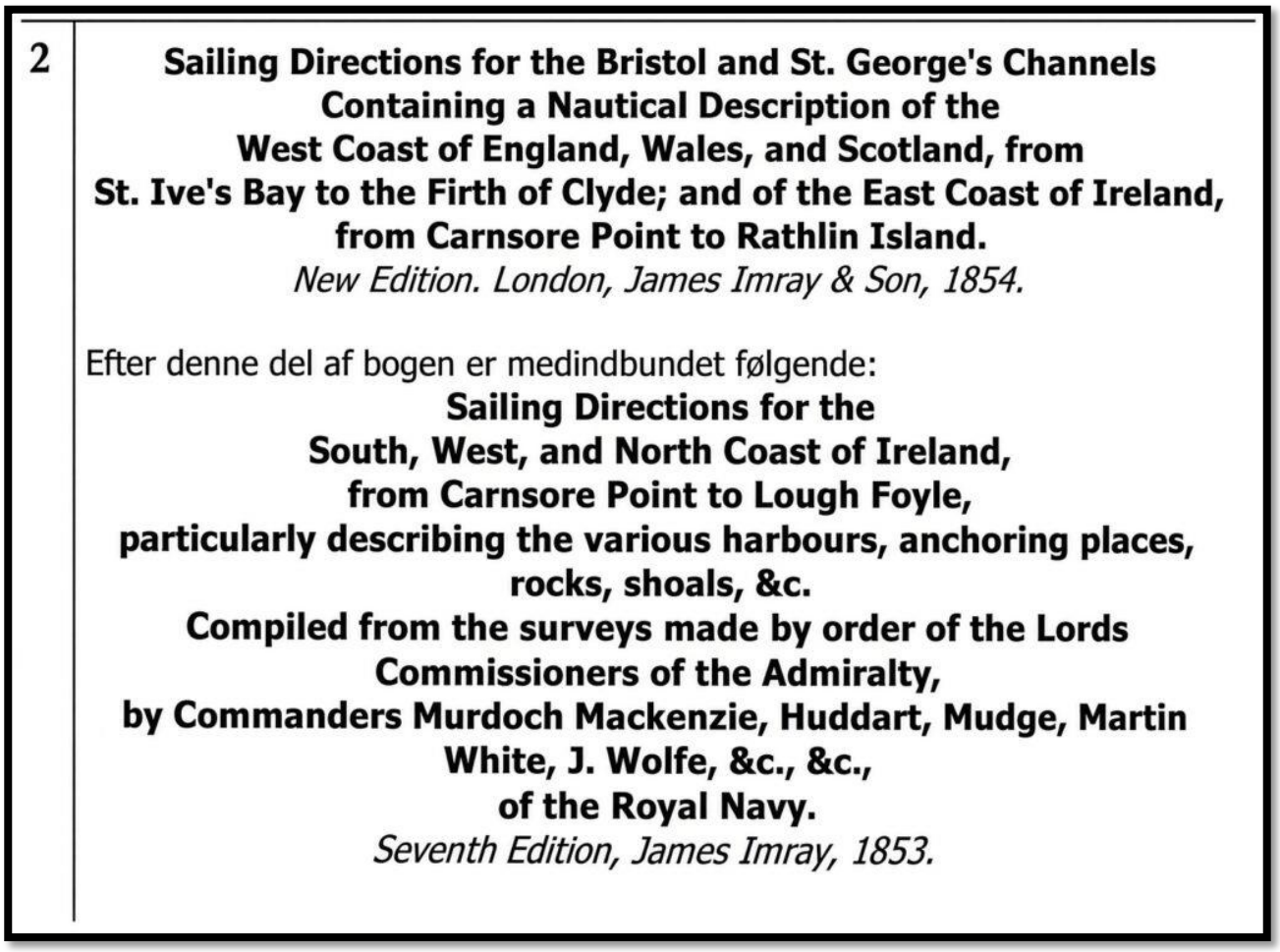
Sejladshåndbøger

Det må formodes, at Thurøsejlskibene var forsynet med sejladshåndbøger for de forskellige farvande, de skulle besejle.

Sejladshåndbøgerne ”Pilots” , indeholdt anvisninger om besejling, strømforhold mv.

Bøgerne var illustreret med tegninger af karakteristiske landkendinger, som skibene kunne pejle.

I midten af 1800erne, blev der udarbejdet en lang række PILOTS= Sailing Directions. I Danmark blev Den danske Lods udgivet første gang i 1843.



2

Sailing Directions for the Bristol and St. George's Channels
Containing a Nautical Description of the
West Coast of England, Wales, and Scotland, from
St. Ive's Bay to the Firth of Clyde; and of the East Coast of Ireland,
from Carnsore Point to Rathlin Island.
New Edition. London, James Imray & Son, 1854.

Efter denne del af bogen er medindbundet følgende:

Sailing Directions for the
South, West, and North Coast of Ireland,
from Carnsore Point to Lough Foyle,
particularly describing the various harbours, anchoring places,
rocks, shoals, &c.
Compiled from the surveys made by order of the Lords
Commissioners of the Admiralty,
by Commanders Murdoch Mackenzie, Huddart, Mudge, Martin
White, J. Wolfe, &c., &c.,
of the Royal Navy.
Seventh Edition, James Imray, 1853.

PILOT, der omhandler farvandsafsnit, der ofte blev besejlet af sejlskibene

Lignende PILOTS for de farvande, Thurøskibene skulle besejle, kunne anskaffes.

Som tilfældet var for PILOTS, blev opmålinger til brug for søkortene intensiveret fra midten af 1800-tallet.

De søkort, der kunne købes i sidste halvdel af 1800-tallet, var rimelig anvendelige, men antal opmålinger til bestemmelse af vandstand mv., var kun en brøkdel af de opmålinger, der i dag er indført i søkortene.

Loggen til bestemmelse af skibets fart (I sejlskibenes til farten gennem vandet.

Først langt senere er udviklet en log, der bestemmer farten over grunden, der har væsentlig betydning i farvande med stærk strøm), må antages at have været om bord i sejlskibene.

Enten i form af almindelig håndlog, eller i form af patentlog.

Havde et skib ikke en log, kunne man bruge den simple log, der kendes fra 1600-tallet.

Måleelementet var alene et træstykke, der ud for et mærke i forskibet kastedes i søen, og man målte så tiden, indtil træstykket passerede et punkt længere agterude.

Når afstanden mellem de to punkter var kendt, og man også kendte tidsforløbet, så kunne distancen eller farten udregnes.

Det udkastede træstykke var en ”log”, hvoraf navnet på instrumentet.

Håndloddet var et konisk blylod på ca. 5 kg. med en udboring i bunden til talg eller voks, som kunne optage bundprøver.

Monteret på en lodline, der kunne være forsynet med meteranmærkning, kastes det fremover og dybden aflæses, når lodlinen står lodret.

Håndloddet var anvendelig på dybder op til 30 meter.

(Der fandtes også et dybdelod med vægt op til 20 kilo, men spørgsmålet er, om dette lod var om bord i sejlskibene).

Håndloddet var uundværligt under sejlads i nedsat sigtbarhed, men det krævede, at skibets fart ikke var for høj.

Red. Bemærkninger: I min sejlskibstid på HEJMDAL, hvor min far var kaptajn, husker jeg en rejse fra Norge til Svendborg.

Vi havde tåge i over et døgn, og min far brugte loddet flittigt.

Der var talg i bunden af loddet, og ud fra de optagede bundprøver, kunne min far "lugte sig frem til" hvor vi befandt os.

Det skal siges, at min far kendte farvandet "som sin egen bukselomme", en erfaring optjent ved mange hundrede rejser gennem Kattegat.



Hagbard´s styrmands positionsbestemmelse, har sikkert ikke været anvendt på Thurøsejlskibene

Navigering i godt vejr med sikre landkendinger, var ikke indvklet.

Kystområderne var i slutningen af 1800-tallet rimeligt forsynet med fyr, fyrskibe og bøjer.

Helt anderledes var navigation i dårligt vejr:Tåge, Storm, Snestorm mv.

I disse tilfælde, var positionen efter bestikket ikke særlig nøjagtig, hvilket kunne føre til tragiske situationer for skib og besætning:

Se blandt andet afsnittene om :

ALMA, der den 20.11.1916 strandede 35 sm. fra positionen efter bestikket.

H.J.JENSEN, 24.03.1909 grundstødte ved Dunstanburgh, selv om der efter bestikket skulle være 26 sm. til land.

H.C.JENSEN, der efter 16 døgn havde ligget underdrejet for snestorme fra sydvest, strandede et godt stykke fra positionen efter bestikket.

FLORA, der i december 1928 strandede på Øland på grund af overisning i storm.

Det var yderst vanskeligt at beregne afdriften for vind og strøm, når det ikke var muligt at udregne en sikker position.

Flere af de strandinger, der er omtalt i bogen, skyldes sikkert, at man ikke har kunne oparbejde en sikker højde til undgåelse af for stor afdrift.

Livet om bord

(Uddrag fra bogen ”Fra Sejl til Diesel” Livet om bord i sejlskibstiden af kaptajn Christen Larsen Sørensen fra Troense. Se foto af C.Sørensen fra 1935 herunder).

C. L. Sørensen blev født 31. marts 1880 i Troense som søn af styrmand L. Chr. Sørensen. Til søs i 1894 med 2. mastet skonnert LUNA af Troense.

Fik sin sejltid i danske og udlandske skibe.

Styrmands- og skibsførereksamen i Svendborg 1902 – 1903.

Styrmand i danske og udlandske skibe. Strandede med Fuldskibet TERCERA på koralrev.

Skibsfører på flere sejlskibe fra Troense og skibsfører på LAURITS, der blev sænket af tysk ubåd 9. marts 1917 (se historien herom i bogen).

Var fra april 1937 til maj 1949 forretningsfører og driftleder for Svendborg – Vindeby Færgefart. Man kan læse mere om kaptajn Sørensens oplevelser til søs i bogen ”Søens Folk” bind 7 Skibsfører og skipper, udgivet af Nationalmuseet ved Christian Ejlers forlag.



I tidsrummet fra ca. 1880 indtil sejlskibene omsider blev udkonkurreret af maskindrevne skibe efter medio 1925, var livet om bord i danske skonnerter, som da navnlig var beskæftiget i Nord-østersøfarten, præget af en intensiv arbejdsindsats for styrmandens og mandskabets vedkommende.

Kaptajnen, ”Den gamle”, var som regel fri for at deltage i manuelt arbejde, dog tog han sin søvagt i tørn med styrmanden.

Han førte skibsdagbogen og foretog sammen med styrmanden de for skibets navigering nødvendige observationer og beregninger.

Han gav styrmanden instruks om, hvorledes der skulle sejles på styrmandens vagt.

Under visse omstændigheder:

”Snævre farvande, tæt tåge, urolige vindforhold”, kunne det hænde, at den samvittighedsfulde skibsfører blev på dækket under styrmandens vagt.

Styrmandens pligter, udover hvad der allerede er nævnt, var bl. a. at sætte mandskabet i arbejde og påse, at det blev rigtigt udført.

Han deltog selv i arbejdet, som regel på dækket, men førte tilsyn med rigningens vedligeholdelse.

Styrmanden førte tilsyn med provianten og udleverede såvel den ugentlige ration til mandskabet, som hvad der daglig skulle anvendes af kokken i kabyssen.

Han gav ofte de fornødne anvisninger på madens tilberedning, hvis det var påkrævet.

Det var det ofte, idet kokken oftest var en nykomfirmeret dreng, der hårdt trængte til rådgivning i sit fag.

Styrmanden udleverede det til mandskabets arbejde fornødne materiale, skibsmandsgarn, sejlgarn, maling og hvad der ellers var brug for.

Han var selv lanternemand og skulle helst kunne klare lidt af hvert, hvis han ville regnes for dygtig styrmand.

I de mindre skonnerter, hvor besætningen var 6 mand, måtte kokken tage vagt, og var da på styrmandens (bagbords) vagt.

Han måtte da have al ting til middagen klar i kabyssen, inden han fik frivagt om formiddagen, hvorefter ungmanden på kaptajnens (styrbords) vagt overtog kabyssen.

I de større skonnerter, hvor der var 7 mands besætning, var kokken fri for nattevagt og passede kabyssen hele dagen – samtidig med de andre pligter, som hvilede på ham.

Det var sjældent drengens agt, at han ville vedblive med at være kok, så han måtte se at få lært at styre og kende kompasset, få lært at bevæge sig i rigningen og gøre de lette sejl fast.

Begyndelsen var gerne, at han fik en kammerat til at vise, hvorledes bramsejlet skulle gøres fast, når skibet ved land havde tørret sejl.

Han måtte få lært så meget, at han kunne tage hyre som ungmand næste år.

Derfor meldte han sig gerne hen på eftermiddagen, når han havde vasket gryder og skaffegrej op, og blev da efterhånden indøvet i styring og andre småarbejder.

En meget vigtig ting for ham var at lære benævnelsen på de løbende ender, hvad de brugtes til, og hvor de havde deres plads ; det skulle kundes mindst lige så godt som alfabetet.

Ofte, når vejret tillod det, havde mandskabet arbejdsvagter kl. 8- 10 formiddag og kl. 1 – 3 eftermiddag.

Når man så havde frivagt og var kommet til køjs, var man udsat for at blive purret ud til at rebe eller bjerge sejl.

Det var skik og brug, at alle mand måtte være med til rebning, skønt det ofte kunne udføres af vagten, når man greb sagen rigtig an.

Det var en fast regel, at arbejde med rebning, bjergning og sætning af sejl og vending, som var påbegyndt før eller ved vagtskiftet, skulle gøres færdig, før frivagten gik ned, ligesom der skulle være læns ved pumpen.

Var der lejlighed til at bestemme skibets position, blev dette foretaget af kaptajn og styrmand eller begge i forening.

Positionen afsat i søkortet og noteret i skibsdagbogen, når indførsel for den forløbne vagt foretoges.

Når skibet kom i havn for losning eller lastning, var det kaptajnens opgave at sørge for, at skibet blev meldt lade- eller losseklar henholdsvis til afskiber eller modtager af ladningen.

Dersom de i certepartiet stipulerede laste- eller lossedage ville overskrides, da med dags varsel underrette ladningsejeren herom ved skriftlig ”notice”.

Skibet var oftest ved certepartiet henvist til at antage et bestemt mæglerfirma for klarering, samme firma bestred da disse anmeldelser, når føreren holdt mægleren underrettet.

Mægleren forstrakte kaptajnen med de penge, han havde brug for, dels til mandskabet, dels til de indkøb, han foretog af proviant og inventar til skibsbrug.

Var det på lasteplads, optoges ved konnossement tegning et fragtforskud, som kunne dække samtlige udgifter.

På losseplads fradroges udgifterne i den tilgodehavende fragt, og restbeløbet sendtes til rederen.

Kaptajnen foretog personligt alle indkøb til skibet og betalte leverandørerne, kun undtagelsesvis anvistes en sådan regning til udbetaling hos mægleren.

Skulle stuvere eller andre arbejdere antages for skibets regning, blev de antaget af kaptajnen.

En undtagelse var lempere af kul og china clay i England.

Her havde kaptajnen ingen indflydelse på, hvilke folk der kom om bord, og lempepengene var efter fast tarif.

Havde skibet på rejsen været udsat for så hårdt vejr, at der var grund til at befrygte, at ladningen kunne have taget skade af slagvand eller lækage, blev der altid i England og flere andre lande, før losningen påbegyndes, meldt protest for Notarius publicus; også hermed var mægleren behjælpelig.

En sådan protest gav en kortfattet skildring af rejsens forløb, fremhævede de omstændigheder, som kunne have forårsaget en eventuel skade, og sluttede med, at føreren påstod skib og rederi fritaget for ansvar overfor beskadigelser og tab, som kunne være forårsaget af de påpegede forhold.

Var ladningen korn eller oliekager, tog man lugebesigtelse ved udmeldte synsmænd, for at disse kunne konstatere, at lugerne var tilbørligt skalkede og forsynet med gode presenninger, så intet søvand var kommet ind den vej.

I tilfælde af havari måtte kaptajnen sørge for, ar skaden blev repareret.

Kaptajnen – og kun han – havde altid det fulde ansvar for, at skibet var i sødygtig stand, end ikke ordre fra rederen kunne fritage ham for dette ansvar.

Kaptajnen skulle i visse tilfælde foranledige søforhør afholdt ved dansk søret eller for dansk generalkonsul i udlandet, hvis der fandtes generalkonsul i byen.

Han, kaptajnen, skulle sørge for, at syge besætningsmedlemmer fik betryggende pleje om bord eller på sygehus, og der var en del mere han skulle varetage, men han havde altid mægleren at henvende sig til for assistance.

Selv om mægleren blev betalt af skibet og burde være skibets mand og ganske sikkert også i de fleste tilfælde var det, så forekom der i udlandet også tilfælde, hvor han mere var ladningsejerens mand end skibets mand.

Kom der til stridsspørgsmål mellem ladningsejer og fører.

I sejlskibstiden var rederen i baggrunden, det var føreren, der tog affære i øjeblikket.

Det var derfor af stor betydning for en skibsfører at have god indsigt i forskellige juridiske spørgsmål vedrørende søretssager og kunne forstå betydning og fortolkning af certepartierne ikke altid letfattelige udtryksmåde.

Dersom man kunne sørge for at have alle formaliteter i orden vedrørende den omstridte sag, kunne man direkte eller gennem sin reder forelægge sagen for Nordisk Skibsrederforening, hvis man ikke selv opnåede resultat.

De fleste, måske alle Svendborg Toldsteds rederier var medlemmer af Nordisk skibsrederforening, den var meget anset, havde dygtige agenter og sagførere at henvise til, hvor som helst man befandt sig, og ej sjældent hjalp det på forhandlingsviljen, når man nævnte denne forening.

At føreren skulle fremme rejsen mest muligt og søge at få det bedst mulige resultat og de mindst mulige udgifter, er så selvfølgeligt, at det er unødvendigt at nævne det.

Det skal dog anføres, at ganske vist var der forskel på, hvor hårdt de forskellige kaptajner sejlede deres skib, held og uheld, vind og vejrforhold spillede en stor rolle, men sjældent søgte de danske skonnerter nødhavn eller ankerplads uden tvingende nødvendighed.

Blæste det op til storm, søgte man godt ud fra kysten og red stormen af for de sejl, der kunne føres; så var man klar til straks at kunne benytte en bedring i vejret eller en vindretning.

Det var ikke altid, det gav gevinst, men oftest.

Når man ikke betænkte sig på at følge den fremgangsmåde, var det i bevidstheden om, at det var gode, solide og velbyggede skibe, at skrog og rigning var godt vedligeholdt, og man havde en god og indøvet besætning.

Med hensyn til at holde udgifterne lave, blev også det forsøgt efter yderste evne; muligvis blev der undertiden skudt over målet – man sparede på skillingen og lod daleren ryge, men den gode vilje manglede ikke.

En skibsfører havde dengang som nu et betydeligt ansvar, Sejlskibsføreren tillige en meget selvstændig stilling.

Han handlede i given situation ud fra sin egen kundskab og overbevisning uden at indhente instruks fra rederen ; at der senere tilsendtes rederen en fremstilling af sagen, er indlysende.

Som i søen påhvilede der også i havn styrmanden at forestå alt arbejde.

Ved lastning og losning anviste han hver mand sin plads i lastrum eller ved spil, han gjorde selv tjeneste som lugemand og måtte samtidig holde tally, hvis ladningens stykketal skulle anføres i konnossementet; ofte måtte han føre tally, efterhånden som ladningen toges over lønningen, ved andre lejligheder, f. eks.

Ved trælast, blev partierne optalt, inden indskibningen foregik, og da var der mulighed for at få en manko konstateret og rettet.

Styrmanden blev holdt ansvarlig for sin tallys rigtighed ; der var dog ved norsk højesterets dom fralagt en styrmands ansvar for fejltælling, når han personlig deltog i lastningsarbejdet.

Ved lastning af trælast, som efterhånden blev de almindeligste og bedst lønnede ladninger, var det almindeligt, at kaptajnen førte nogen tilsyn med stuvningen og påse, at lastrummet blev udnyttet mest muligt, helst til sidste fod.



Besætningen på bramsejlskonnert SOLON i arbejdstøjet på dækslast af props.

Kaptajn Chr. Sørensen i baggrunden med hvid skjorte og knækflip. ***Foto fra 1924***

En trælast indtoges stykke for stykke fra hånd til hånd og lossedes på samme måde.

Ved lastningen antoges to stuvere, som fik to af mandskabet som hjælpere, andre to af besætningen var på prammen og langede ind til styrmanden, som var på dækket.

Da nogle af skonnerterne fik motorspil, anvendtes disse undertiden både ved lastning og losning af trælast som ved andre ladninger og ballast.

En undtagelse fra nævnte arbejdsmåde var lastning af stav.

En ladning stav blev stuvet af kvinder, der var vel 10 á 15 kvinder i forskellige aldre i hvert sjak, en af dem tog arbejdet i entreprise, ledede stuvningen og deltog selv i arbejdet.

De udførte deres arbejde beundringsværdig hurtigt og i enhver henseende upåklageligt.

Trælast indtoges som regel fra pramme, og skibet lå på svaj for sine ankre.

Når det var stav, og man havde alle disse kvinder om bord, var det almindeligt, at der i hvilepauserne , navnlig om middagen, blev tid til en svingom på dækket efter tonerne fra en harmonika, og var pigerne flinke til at bruge hænderne, når de arbejdede med staverne, så var de ikke ringere til at bruge benene i dansen.

Man skulle være meget stivbenet eller en uforbederlig tørvetriller, hvis man ikke lod sig friste til at deltage.

Pigerne kunne også bruge næverne til at lange en velrettet lussing ud, hvis nogen var for nærgående overfor dem.

Lørdag aften var der dans på åben estrade et eller andet sted i land, derhen skulle man nok finde vej.

Særlig omhu var påkrævet ved kornladninger.

Lastrummet skulle være rent og tørt, sandbord og luftbord betryggende tætnet med værk.

Der burde være taget forholdsregler for at forhindre indtrængen af korn i kædekassen, der var anbragt midtskibs fra garnering til dæk, men dette sidste blev ofte forsømt, indtil Svendborg Søassurance gav de deri forsikrede skibe påbud herom.

Der blev opsat midtskibs langskot, så vidt som der fandtes materiale dertil.

Ved lastningen måtte mellemrummene mellem dæksbjælkerne omhyggeligt udfyldes, så der intet tomrum var.

Havre og klid blev ”trampet”.

Der blev antaget nogle kvinder, der sammen med mandskabet skulle trykke ladningen sammen ved at trampe hen over den flere gange for hvert lag, der blev spredt ud, fødderne flyttedes kun nogle tommer ad gangen.

Op under dæk måtte der krybes på hænder og knæ og sluttelig stoppedes med hænderne ind under bjælkerne så længe, der kunne trykkes noget ind med hårdeste tryk.

Dersom sådanne forholdsregler ikke blev iagttaget, eller der blev sløset med dem, kunde det hænde, - og det er hændt – (se under historien om DORIS) at korn trængte gennem små åbninger ved luftbord, kædekasse eller garnering og yderklædning.

Det gav tomrum i lastrummet, hvorfor ladningen forskød sig, så vandet stod ind til storkarmen på grund af slagside, og pumperne blev uklare og rørene fyldt af korn.

Når man vendte, var dæk og luger udsat for slag af søerne, men inden for en kort tid opstod lige så meget slagside igen.

Dette eksempel er oplevet under en storm, men der var betydelig slagside, før stormen brød løs. Skibet måtte søge nødhavn og ladningen oplosses der.

Bunden af skibet var fyldt med korn mellem bundstokkene, og fire mand havde fem dages arbejde med oprensningen.

Det var ikke noget enestående tilfælde.

Tjæreladninger fordrede foruden tilstopning af sandbord tillige at blive klinet med ler bagefter, man måtte påse, at tønderne lå spunsret, men alligevel lækkede de, hvorfor man altid havde mere eller mindre at øse op efter udlosningen.

Ved beg i tønder opstod der også gerne lækage, når de var indladet i meget varmt vejr, og det var formålstjenligt at kalke garneringen.

Stykgodsladninger i skonnerter forekom vel kun i Islandsfarten.

Disse ladninger måtte der tages særlig hensyn til på grund af den mangeartede sammensætning.

Der var fade med brændevin, eddike, sirup, olie, der var mel, gryn, sukker, kaffe, te, chokolade, figen , dadler , gryder , dunke, decimalvægte, tovværk, spinderokke, manufakturvarer og meget mere.

Af de ladninger, som især førtes på skonnerterne, kan nævnes: Trælast, såsom pæle, props, planker, brædder, stav, laths, ja, endog færdigvarer, kul, koks, china clay, beg, tjære, cement, salt, korn, oliekager, kartofler, gammelt jern.

Kul, koks, china clay, cement, beg og tjære blev ikke stuvet eller læmpet af mandskabet. Losning blev derimod hovedsagelig udført af dette.

Andre ladninger var mandskabet helt eller delvis engageret med såvel under lastning som under losning. Nutidens forcerede tempo var et ukendt begreb.

Når et stort skib nu losser eller laster sin ladning på få dage (i containerfarten på timer), brugte de små skonnerter uger i havn.

Liggedagene for lastning og losning var fastlagt i certepartiet og var 8 á 10 dage.

Første dag i havn var meldedag, og den medregnedes ikke, den skulle i øvrigt også til dels bruges til at gøre losse- eller lasteklar i.

Sejlene var brugt til havnen eller dens nærhed, og skulle gøres fast, dækket skulle klares op, før oprigning af lossegrejer kunne finde sted, og man skulle måske losse eller indtage ballast, hvilket også tog en dag.

Der kunne også være tale om at laste efter stedets kotume (custom of the port), hvilket plejede at betyde, at der var lastetørn, og det kunne godt vare indtil 2 uger.

Et sådant ophold var kærkomment for styrmanden, for så var der en god lejlighed til at få udrettet noget på selve skibet, i alt fald i den gode årstid.

Måske kom det først hen på en sandbanke, hvor det kunne flyde ved højvande, og lå nogle timer tørt, når det var lavvandet.

Skibet faldt da så meget over til den ene side, at man kunne rense og patentsmøre bunden i modsat side.

Ved næste højvande fik man den anden side fri af bunden ved at hale bommene og brase ræerne modsat af, hvad de var før og supplere denne vægtflytning med 20 – 30 favne ankerkæde, hvorefter den anden side blev behandlet.

Der blev tjæret udenbords, lapsalvet rigning, malet forgrejer, agterspejl og indenbords, der blev skrabet rundholter og blokke, malet ræer, ankerspil adskilt, renset, malet og smurt mv.

Måske skulle der holdes ankervagt.

Det var altid én mands vagt på skift.

Styrmanden tog første tørn fra kl. 20.00 til 22.00, kokken morgenvagten fra 04.00 – 06.00, den mellemliggende tid deltes ligeligt mellem det øvrige mandskab.

Var det på red eller i farvand, skulle der holdes øje med, at ankerlanternen brændte klart, at skibet ikke drev med ankeret, og der skulle i tåge og usigtbart vejr gives tågesignal med klokken.

Undertiden holdtes sådan en vagt for at værne skibet mod tyveri; der har været tilfælde, hvor sejl eller trosser er stjålet i nattens løb.

Ankervagten skulle holdes på dækket, ikke i lukaf eller kabys; hvem der begik forseelser på dette som på andre områder, kunne kaptajnen idømme en bøde i henhold til en skala, der var fastlagt i søloven.

Beløbets størrelse var afhængig af, hvor alvorlig forseelsen eller forsømmelsen måtte anses at være og androg fra 4 dages til ½ måneds hyretab.

Den daglige arbejdstid fra kl. 6 fm. Til 6 em. Blev ikke indskrænket, fordi der skulle holdes et par timers nattevagt, og om kaptajnen fandt det fornødent, at der skulle arbejdes udover kl. 6 em. , blev det også gjort.

Overarbejde var altså også den gang velkendt, derimod ikke overtidsbetaling udover lidt ekstraforplejning eller en halv fridag, når det var regnvejr.

Dersom nogen ville have fortalt en af datidens skibsførere, at der skulle komme tider, hvor arbejdstiden var begrænset og overskridelser heraf betalt udover den aftalte hyre, treskiftet vagt mv.

Da ville han have anset dette for et uhyggeligt mareridt, og hvor kunne han vel andet, når det i en af sølovens paragraffer så kønt hed: ”Det påhviler enhver af mandskabet at udføre sin tjeneste med iver og agtpågivenhed i søen som ved land, nat som dag, helligdag som hverdag.

Han skal modtage sine foresattes befalinger med opmærksomhed og ved tydelige og passende svar tilkendegive, at de er forståede.”

Der fandtes ingen paragraf, som omtalte overtidsbetaling.

Kostforholdene er tidligere beskrevet i denne bog.

Kokken, yngste mand på 14 – 15 år, blev ofte meningsløst udnyttet.

Var skibet i havn, begyndte hans arbejdstid senest kl. 05.00.

I løbet af dagen måtte han foruden at passe madlavning og kabys, renholdelse af kahyt, en smule opvartning af kaptajnen, måske tillige hjælpe til i spillet med losning.

Når han var færdig i kabyssen ved 19 – 20 tiden, blev det måske forlangt af ham, at han skulle hente kaptajnen om bord, hvis skibet lå ude i bøjer eller for anker.

Det kunne trække noget ud på aftenen, før han blev prajet.

Han måtte hele tiden være på dækket, så han kunne høre og svare, råbte sit ” (navn) ohøj”, hvis han ville undgå ubehageligheder af en eller anden art. Det kaldes ”at gå Bavian”.

Når man så lå godt fortøjet i en havn, og dagens gerning var endt, kunne man vel få lyst til at gå en tur i land om aftenen, for at se på byen eller dens omgivelser.

Man måtte da indhente landlov hos styrmanden, man fik den – om muligt – også, dog holdtes gerne en eller to mand om bord; lidt lommepenge fik man hos kaptajnen mod behørig kvittering i afregningsbogen, og så kunne man gå.

Hvad tid og tilstand man vendte tilbage i, blev ikke påtalt, såfremt man mødte i arbejdsdygtig stand, når der blev tørnet til om morgenen.

Lå der andre danske skibe i havnen, aflagde man besøg hos hinanden eller fulgtes ad på landgangsturene.



Besætning på DANNEBROG i landgangstøj

Ved land var søndagen som regel fridag.

Den kunne benyttes til storvask af det snavsede tøj; man fik kokken til at varme en gryde vand, sæbe og soda havde man selv, skylningen brugte man udenbords vand til, hvis der ikke var en vandhane i nærheden, men skibets beholdning af ferskvand måtte man ikke ødsle med.

Opvask af kabys og skaffegrej, udblødning af salt kød og flæsk, selv til et første opkog heraf, anvendte man udenbords vand til.

En gang imellem, når det var rigtig fint vejr på fridagen, tog man sit køjetøj på dæk til udluftning og måske en tiltrængt tørring.

Imens det stod på, havde man "Kistefornøjelse".

Man halede alle sine ejendele frem af skibskisten, hvis indhold måske efterhånden var blevet noget sammenrodet, når man i en fart skulle have fat i det klædningsstykke, som burde have ligget øverst, men lå underst.

Muligvis havde man på rejsen fået en tordenbyge med skylregn – der skulle bjerges sej, der var ikke tid til at trække i olietøj, man blev gennemblødt og havde efter bygen fået lov til at gå ned og skifte tøj i en fart.

Landgangstøjet lå øverst i kisten, undertøjet i bunden, kammeraten ved roret var også våd, så derfor op og ned på hele redeligheden. Ordenen kunne senere genoprettes.

Landgangstøjet kom en tur på dækket i solskinnet, og hvert af de øvrige stykker blev efterset, om der manglede knapper i skjorten eller var huller på strømperne.

Efterhånden blev hvert stykke lagt pænt sammen, glattet ud og nedstuvet.

Man dvælede måske lidt over et billede, der lå i kisten, og måske førte det tanken mod hjemmet.

Man besluttede, at en af de allerførste aftener ville man skrive et langt brev til dem derhjemme – man gjorde det måske også – måske kom der uforudsete hindringer af en eller anden art, der kunne anvendes som undskyldning.

Skulle skibet forhale en kortere distance, klarede man det selv, ja undertiden forhalinger som varede 3 á 4 timer. På længere afstande, og hvis det hastede, tog man bugserhjælp.

Bådtjeneste til trosseføring klaredes oftest af eget mandskab indtil tiden omkring 1. Verdenskrig.

Det gjaldt om at have en god bådmand, det fordrede en del erfaring at manøvrere sin båd i strømfarvand.

Kom man under bugsering, og der skulle fortøjes i bøjer, blev jollen sat ud under farten, lagt langs skibssiden, to mand i den og en del af en tung, uhåndterlig pertline blev skudt ned i den, så båden var klar til hurtigt at føre trossen hen til bøjen.

Forstod bådfolkene deres ting, var det ganske let, kludrede de, kunne jollen kæntre, og hvad så med to mand, der var i den ?

Forhaling i dok var legeværk i sammenligning hermed, og trosseføring blev betydeligt lettere, da græstrosser fik indpas.

At føre et anker med kæde ud, hvis skibet var grundstødt, var en opgave, man ikke gerne gav sig i lag med, men det kunne udføres og er blevet det.