# Hvad gamle logbøger og skibsregnskaber fortæller

## *Af*

## *F.Holm-Petersen*



Dersom man har været så heldig at opleve den situation at anduve indsejlingen til Svendborg.

Fra øst, ser man Svendborgsund, der som et fløjlsbånd-ja, ved sommertid næsten

Middelhavs-blåt i farverne-slynger sig mellem grønne øer.

Om bagbord har den sejlende beskuer Tåsinge med den gamle sømandsby Troenses vejholdte bindingsværkshuse tittende frem mellem grønne træer og buske, og den skovklædte kyst, der snor sig rundt den gamle sejlskibsankerplads Pilekrogen, hvor for ca. 100 år siden skonnerter, små brigger og barkskibe lettede for at gå på langfart, som for adskillige skibes vedkommende betød Sydøstasien, Kinakysten og det fjerne sibiriske Rusland.

Vendes blikket til den anden side, om styrbord, har man Thurø med dens velplejede frugthaver og små, pyntelige huse lige ned til stranden.

Den lille ø Kidholm ligger som et skærmbræt om vinteren for den krasse østenvind ind mod den vældige Thurøbund, som næsten skiller Thurø i to dele, og hvor der for 40-50 år siden ved vintertid, når skibene var vendt hjem fra England med årets sidste kullaster og isen bandt Østersø-havnene for sejlads, lå fyldt med slanke klipperskonnerter, de fleste hjemmehørende på den engang så driftige søfartsø.

Skarøkserne og kalfatrejernenes karakteristiske melodi, der har lydt fra de 21 træskibsværfter, som i tidens løb søsatte så mange smukke sejlskibe langs sundets bredder, er for længst forstummet, når man da lige undtager det gamle, hæderkronede Ring-Andersen Træskibsværft inde i Svendborg, som endnu i ny og næ bygger en fiskekutter, thi ellers er træskibsbygningen ved at gå over i historien.

Med de mange træskibsværfter og sejlskibsrederiers ophør forsvandt efterhånden de sidste af de mange sejlskibe, hvis sirligt, fint udskårne navnebrædder på de kønne agterspejle bar hjemstedernes navnetræk, Svendborg,Thurø og Troense, som i sejlskibstidens gyldne år var almindelige kendte navne overalt i havnene på den vestlige halvkugle.

---

I begyndelsen af 1930érne husker jeg, at der i Svendborg, ude mellem de ældgamle fortøjningspæle i nordre havn, om vinteren lå en række sejlskibe oplagte.

Særligt erindrer jeg en mørk vintermorgen nede ved fiskerbroen ud for toldkammeret.

En østlig storm var i anmarch, sneen hvirvlede ned, råt og rigtig ubehageligt var det, men på broen gik de gamle søfolk og fiskere og snakkede og røg tobak med kraverne godt op om ørene.

Den durende og syngende lyd af  vindens tag og sus i rig og stag på de oplagte sejlskibe kunne tydeligt fornemmes.

Det der imidlertid bed sig fast i hukommelsen var nogle bemærkninger, som kom fra to af de tilstedeværende søfolk, nemlig at nu var den lille tremastede skonnert FORTUNA solgt for kun 5-6000 kr. til Sverige, og den kønne tremastede bramsejskonnert ELLEN var gået samme vej for den latterlige pris på 16.000 kr., der var simpelthen panik i foretagendet,mente de to gamle, og skammeligt var det jo.

Begge disse skonnerter lå mellem pælene nær den gamle, tjærede, portmalede Grønlands-brig HVALFISKEN, dengang øvelsesskib for sømandshøjskolen.

Men der lå andre: de større klippertskonnerter(sletrigget) JOHANNE og den noget større 4-mastede skonnert NORDBORG, 3-mastet skonnert EMANUEL, den gamle tremastede skonnertbrig HILDUR af Timmernabben(førhen af Marstal), 3-mastet topsejlskonnert SVANHILD af Skillinge (disse to svenske sejlere lå der kun fordi de havde losset deres sidste trælaster kort før jul og derfor oplagdes de i Svendborg for vinteren).

Det største af de oplagte skibe var dog den 4-mastede stålskonnert CAROLINE af Marstal på ca. 800 tons dw, som grundet på tidernes ugunst henlå som kornpakhus.

En halv snes mindre jagtbyggede tre-og to-mastede for-and aft-skonnerter fuldendte billedet af oplagte sejlskibe i Svendborg havn.(Heri medregnet de skibe, der lå ved Ring-Andersen værft).

---

Tidligt på foråret kom der så en dag endnu en tremastet skonnert, under bugsering fra Troense, en sejler, som jeg ikke tidligere havde set under mit arbejde som volontør i et skibsmæglerfirma, der ellers nok førte mig rundt i havnen mange gange dagligt.

Det var en køn bramsejskonnert, og det jeg hæftede mig særligt ved var dens lysegule malede ræer, som just ikke var det almindelige for de sydfynske skibes vedkommende.

På skibets karakteristiske elipseformede hæks navnebrædder, omkranset af udskårne dannebrogsflag, læste jeg VERA af Thurø.

I modsætning til de andre oplagte sejlskibe kom VERA ikke til at ligge stille ret længe.

En morgen var der kommet søfolk om bord i skuden, og de var nu i fuld gang med at slå skonnertens mange sejl under.

Den følgende dag varpedes den over til Holmen og indtog sandballast. Alle gode tegn på sejlads igen.

Når jeg nævner gode tegn, skyldes det naturligvis 30ernes begyndelse, hvor tilstandene var så katastrofale for skibsfarten, og i særlig grad for de endnu tilbageværende sejlskibe.

---

Fragtmarkedet var elendigt, og uden penge i rederikassen til indbygning af hjælpemotor var disse skibe så godt som dømte til at forlade dansk flag.

Men her var underet altså sket.

Endnu skulle en sydfynsk tremastet skonnert strække sine sejl og forlade oplægningens mareridt.

Kort tid efter var de resterende ”rene” sydfynske sejlskibe afhændet udlands eller havde ved store økonomiske anstrengelser fået motor indbygget.

Med én gang blev VERA den eneste bramsejlskonnert, der var tilbage ved Svendborgsund, derfor skal den have sin minderune her.

På mit arbejdsbord ligger foran mig bl.a. fire af VERAs gamle logbøger (skibsjournaler), som jeg ved et tilfælde for mange år siden reddede fra vaskekedlen.

Bøgernes saltvandsplettede og forskelligartede udseende vidner om, at de har været langt omkring, og at det just ikke var ”damesejlads” hele tiden.

Når man slår op i dem, får man det bekræftet, ja med lidt fantasi til hjælp kan man næsten fornemme vindens susen i en frisk passat!

Bøgernes autorisationssteder fortæller også lidt om årene derude, en er leveret af den danske konsul i Barcelona, en anden købt i Reykjavik, og en tredje er autoriseret af den danske konsul i Jacksonville, Florida.

Men inden vi fordyber os i de gamle skibsjournaler, skal vi se lidt på selve skibet og dets rejser over havene, som følger en ret så devierende kurs.

VERA byggedes på Thurø af den i sejlskibstiden kendte og værdsatte skibsbygmester og skibsreder Jens Phillip Jørgensen og blev søsat fra hans værft ved Saugskær i Thurøbund vinteren 1900, så den kunne være klar til foråret 1901.

Som de fleste af de hjemmehørende skonnerter med en bruttotonnage på 150/200 tons og derover blev VERA rigget som tremastet bramsejskonnert.

Ved registreringen kom den til at måle 224 bruttotons, dimensionerne var 109,5 fod lang, 25,8 fod bred og 11,5 fod dyb, bygget af eg.

Finanseringen til bygningen af VERA foregik efter datidens sædvanlige skabelon, dvs., at bygmesteren og føreren tog de største parter, underleverandørerne, såsom sejlmager, rebslager, smed, blokkedrejer, slagter og skibshandler samt eventuelle andre, ældre skibsførere, tegnede sig for resten, og så havde man *tremastet Skonnert Vera.*

I lighed med mange andre skonnerter, der byggedes hos J. Phillip Jørgensen, var denne selv korresponderende eller bestyrende reder.

VERA byggedes til kaptajn L.C. Jensen, Thurø, og besætningen bestod af 7 mand (incl.føreren), mønstret til uinskrænket fart!



**VERA i Aberdeen med slæbebåd på siden**

Den første halve snes år sejlede skonnerten i den vanlige nordeuropæiske fart, med afstikkere til Hvidehavet og enkelte rejser over Atlanterhavet til New Foundland og retur til England samt en Middelhavsrejse i ny og næ, når noget lønnende tilbød sig.

Et enkelt års positioner illustrerer bedst sejladsen, lad os derfor for eksempel se, hvor VERA sejlede et af de første år 1903:

11./1. Assens

2./2. Svendborg

20./2. Frederiksstad

31./3. Aberdeen

21./4. Bridgeness

14./5. Bogense

9./7. Archangel

3./11. Ålborg

24./11. Langesund

17./12. Warkworth/Tyne.

Som før omtalt var skibsbygmester J.Ph.Jørgensen, der oprindelig selv havde været navigatør, men på grund af sygdom havde måtte gå i land i en ung alder, reder for adskillige sejlskibe.

En trykt årsopgørelse til parthaverne:”Sammenligning over forskellige skibe i Rederiet for året 1911”, som er bevaret i *Søfartssamlingerne* i Troense, giver en meget interessant redegørelse over de økonomiske forhold, og om sejladsen for de 11 skonnerter, som dette år disponeredes af J. Ph. Jørgensen:

**Det drejede sig om de tremastede bramsejlskonnerter:**

VERA, 200 rgt

ACTIV, 195 rgt

CORNWALL, 184 rgt

MARTIN NISSON, 188 rg

LUDVIG, 152 rgt

PRIMULA, 154 rgt

EBENEZER, 154 rgt

IRIS, 150 rgt

HAABET, 135 rgt

2-mastet bramsejlskonnert ELISE (kaldet ”Smukke Elise”), 128 rgt,

De tre 3-mastede bramsejlskonnerter:

VALDEMAR, 133 rgt

BRØDRENE, 136 rgt,

G.R.BERG på 144 registertons

Der med undtagelse af sidstnævnte alle sejlede pænt.

Den største opsejling havde MARTIN NISSON med 22.996 kr. i indsejlet fragt med 12 måneders sejlads og med en ”virkelig fortjeneste” på 9.016 kr. der gav en udlodning til parthaverne på 7.600 kr.

---

VERA viste årets næstbedste resultat, idet den havde opsejlet i alt 20.248 kr. og uddelt 4.800 kr. til parthaverne. ”Sammenligningen” fortæller videre om VERA:

”Alder 10½år, i fart 12 måneder, anskaffelse af tovværk 173 kr., sejl 287 kr., uddeling til parthaverne 4.800 kr.

I kassebeholding ved årets begyndelse 772 kr., kassebeholdning ved årets slutning 1096 kr., virkelig fortjeneste 5584 kr.

Opsejlet per måned 1687 kr., udbytte per måned 465 kr. Opsejlet i den tid skibet har været i fart 20.248 kr.

Laster inde 7, ballaster inde 2.

Pladser besejlet: Sandefjord, Grangemouth, Dysart, Sandefjord, Christianiafjorden, Kinsale, Ardrossan, St. Johns NF, Liverpool, Svendborg, Räfsø, Charleston.-"

Uden større havarier og uheld sejlede VERA støt de følgende år.

---

Det var jo tiden op til den første verdenskrig, hvor fragtmarkedet for de danske skonnerter viste en vis stabilitet, og hvor tiderne gennemgående var ret gode, hvilket ikke mindst viste sig derved, at der byggedes sejlskibe i snesetal rundt på værfterne langs de sydfynske øer og på Ærø.

Da krigen udbrød i august 1914, og under indtryk af det sørgelige tab, der forvoldtes den sydfynske sejlskibsflåde allerede i krigens første uger, hvor den i Bregninge skov ved Troense byggede tremastede skonnert GÆA løb ind i et ukendt minefelt i Nordsøen den 27. august og minesprængtes, hvorved tre mand af besætningen mistede livet, besluttede mange sejlskibsredere at tage deres skibe hjemover tidligt

dette efterår, eller fragte dem i mere indenskærs Østersøfart, hvor tilstandene endnu var temmelig fredelige.

Det traf sig så heldigt for Veras vedkommende, at hun netop var på vej hjemover i august kommende fra Fowey med chinaclay bestemt til Kotka.

På rejsen blev København anløbet, og da krigen jo var udbrudt, nægtede besætningen med god ret at fortsætte med skibet.

Først hen i oktober kunne VERA med ny besætning fortsætte sin afbrudte rejse. Fører var nu kaptajn M. Emil Jensen,Thurø.



Efter at have losset sin engelske last i Kotka, skiftede VERA hen til Räfsø, hvor der indtoges trælast til Nakskov i november.

Rejsen til Nakskov, der måtte gå norden om Sjælland som følge af mine-felter, tog 25 dage og blev ret stormfuld.

Medens skibet befandt sig i Østersøen natten mellem 12. og 13. december i hivende, stormende kuling, indtraf den sørgelige hændelse, at en ungmand Alf. Kroll blev slået overbord af skonnertbommen og druknede.

I det hårde vejr var et ethvert redningsforsøg umuligt. 21. december kom man ind til Nakskov med flaget på halvt.

***Søulykkesstatistikken for 1914:***

*Østersøen 12.12.*

*1 mand druknet ved overbordfald.*

*Kl. 7 ¾ EM blev ungmand Alfred Kroll af Kjøbenhavn slået overbord af storbommen.*

*En redningskras blev udkastet o V blev drejet til vinden, men til den overbordfaldne som man et par gange hørtes råbe om hjælp, kunde intet ses.*

*V blev holdt gående i nærheden ca. 5 timer, hvorefter rejsen fortsattes.*

**Vi skal nu kigge lidt i VERAs skibsjournaler:**

”Kom hjem til Thurø, 8. januar 1915 under bugsering fra Nakskov, hvor skibet havde ligget under losning af træ fra Räfsø i tiden 21/12-1914 til 7/1 1915”, skriver kaptajn Jensen ved ankomsten til hjemstedet.

I Thurøbund lå VERA herefter oplagt til begyndelsen af maj 1915, og så fortsatte journalen igen:

Fredag 28 Maj 1915,Kl.7 Morgen fik Damper og slæbte ud på Lunke og ankrede.

Lørdag 29.Maj 1915 lettede Kl.7, satte Sejl og styrede behørig Kurs nordefter.

Rejse Thurø til Dysart, om Gud vil”.

Ingen ombord havde sikkert dengang tænkt sig, at der skulle hengå næsten fem lange år, før VERA atter genså de danske kyster!

Efter 13 dages rejse ankredes udfor Dysart på Leithfjorden, den gamle udskibningshavn for kul i sejlskibstiden, som for længst er nedlagt.

På grund af krigsforholdene blev det et længere ophold, idet der hengik 30 dage, før VERA atter kunne strække sejl og med sin kullast sætte kurs nord over mod saga-øen.

Journalen nævner at man havde meget  stille og flovt vejr, og Seydisfjord nåedes først efter 19 dages rejse.

Herefter gik VERA i ballast den lange vej til Miramichi i st. Lawrencegulfen i Canada, en tur, der tog 51 døgn.

I Miramichi indtoges trælast bestemt for Cork.

---

Det blev en hård og stormfuld efterårsrejse, hvor Nordatlanten rigtig tumlede sig med den lille Thuriner-skonnert.

Storm fulgte på storm, og efter 19 døgns urolig rejse mødte man 12. november 1915 orkanagtige vestlige storme, der varede i adskillige døgn.

Herunder måtte VERA underdreje, og da den arbejdede hårdt i den svære sø, blev det forsøgt at bryde denne ved at rulle en lang græstrosse ud, og af planker lavedes yderligere en slags bølgedæmper, men det hjalp kun lidt, for en svær sø kom over skibet og forskød dækslasten og kabyssen ned i læsiden, samtidig med at den rev en del af dækslasten over bord.

Efter 28 dages rejse nåede VERA dog omsider Cork.

Derfra gik rejsen til Fowey, hvor der lastedes chinaclay til Genua.

Turen til Gibraltar, hvor man som følge af krigen skulle anløbe for inspektion, tog 20 dage, og med en forsinkelse på 3 dage kunne VERA fortsætte rejsen.

**Efter ca. 40 dages rejse fra England mødte man atter svære storme af NNV. Herom fortæller journalen:**

" Fredag 18. Februar 1916 Kl. 9 Aften fik en meget svær Sø over, som løsrev forreste styrbords Vandfad, slog Jolleklamperne i Stykker, bøjede Surringerne, ligesom Jollen fik slaaet et Bord ind, knækkede Surringer, og Skibet begiver sig i alle Sammenføjninger, det slingrer haardt i den vældige Sø.

Kl. 4 Morgen pejledes Capraio fyr i SØ til Syd, giss. Afstand 10 Miles.

Da det paa Grund af den voldsomme Sø og svære Storm ikke kunne lade sig gøre at sejle Skibet klar af Land, afholdtes Skibsraad, og det blev enstemmig vedtaget at forsøge at komme i Læ af Asinaro Island.

Kl. 6 holdt af ind, rundede Capraio Point, pejlet samme Kl. 8 i Sydvest, 1 miles Afstand, og fortsat-te rundt Øen og ankrede Kl. 11.30 for begge ankre og 30 Favne Kæde for hvert, gav senere 60 Favne for begge Ankre.

Lørdag 19. Februar 1916 til Ankers på Reale Roadstead, Morgen, Vinden NV til Vest, Orkan og Storm, haard, letskyet, gav mere kæde, 90 Favne for Styrbords Anker og 75 Favne for Bagbords Anker ” og så den lakoniske tilføjelse:

Forrettet Skibsarbejde, udbedret på Rigningen etc. etc. søndag 20 Februar Morgen: vinden NV, haard Storm, letskyet, helligholdt Dagen, læns ved Pumpen.

Næste dag, da vejret havde bedaget sig, lettede VERA igen, og den 26. februar ankom hun til Genua.

Herfra sejledes til Ibiza, hvor der lastedes salt til Nordfjord på Island, - en 57 dages rejse -.

Det store spørgsmål ombord var nu, hvor næste rejse gik hen.

Fragterne fra Canada var steget, og krigsfaren i Atlanterhavsfarten var endnu intet at regne i modsætning til sejladsen i Nordsøen.

Så rederiet valgte atter at sende VERA vestover i ballast, destinationshavnen blev igen Miramichi, hvortil skibet havde 52 dages rejse.

Vi er nu nået hen til september 1916. Canada-trælasten lossedes i Liverpool, hvortil VERA brugte 25 dages overfart med ankomst til England 17. oktober 1916.

Hele besætningen måtte i land for at blive fotograferet til brug for identitetskort efter de allieredes bestemmelser (hvilket er indført i skibets journal).

Fra Liverpool gik rejsen til Tonnay-Charente i Biscayabugten, en rejse der tog 23 dage.

Efter at have udlosset sin ladning her skiftede VERA ned til Rochefort, hvor den blev sat på "banke", fik bunden rengjort og derefter blev malet to gange patent.

En ny lang rejse forestod, så det var vigtigt, at skibets bund var så ren som muligt at få den, ligesom det var nødvendigt at hele skroget og rigningen blev overhalet, før man med god samvittighed kunne stikke til søs.

Ordren lød på at gå i ballast til Fernandina i Florida.

På denne rejse måtte kaptajn Jensen gå syg til køjs, og "Styrmanden, Søren Frederiksen fra Svendborg, overtog Journalføringen", som der står i logbogen.

Heldigvis kom kaptajnen sig ret hurtigt igen.

Rejsen forløb i øvrigt uden nævneværdige hændelser, vejret blev mildere og bedre, eftersom skibet nærmede sig det amerikanske fastland.

På rejsens 30. dag mødte man en fransk bark på 16 grader nordlig bredde og 45 grader vestlig længde, som ønskede sig rapporteret, og med kippende flag derude på det store ocean fjernede skibene sig snart efter i horizonten styrende hver sin kurs.

---

Efter at have været 41 døgn i søen observeredes en morgen, at overmærsråen var brækket tæt ved riggen om bagbord.

VERA, der nu nærmede sig sit bestemmelsessted, drejede til, og råen blev lasket sammen så godt man kunne, inden der atter styredes fuldt.

Tre dage efter, 11. marts 1917, med 44 dages rejse fra Frankrig, fik man lods ud for Fernandina.

Ti dage senere, 21.marts 1917, var VERA tillastet med trælast, bestemt til England.

Dagen efter tog kaptajn Jensen til Jacksonville for at tegne konnossementer, medens man ombord gjorde søklar.

Ved besøg hos agenten erfarede han imidlertid, at en anden sydfynsk sejler, den ca. 500 tons store bramsejlskonnert ELLA EFF henlå i Jacksonville på 2. måned, som følge af et telegrafisk stopforbud fra sit rederi. Årsagen hertil var, at man ikke havde kunnet få skibet krigsforsikret.

Agenten mente derfor også, at et lignende sejlforbud var undervejs til VERA, hvorfor det besluttedes at vente med at sejle.

I stedet for afsendtes telegram til rederiet med forespørgsel om VERA måtte afsejle.

Om dette spørgsmål fortæller journalen: ”Afventede Ordre, udførte de følgende Dage almindelig Skibsarbejde, malede, skrabede og efterså Rigningen. Malede Neutralitetsmærker og den hvide liste udenbords.”

---

En uge senere modtog kaptajn Jensen fra gesandten i Washington telegram om, at VERA skulle erholde ordre i nærmeste fremtid!

Der gik imidlertid lang tid, inden nogen besked forelå.

Først den 24. april 1917 giver journalen nye oplysninger: ”Da der endnu ikke er fremkommet Afsejlingsordre, fandt Kaptajnen det bedst, for at undgaa at faa Skibet ødelagt af Orm, at forandre Liggeplads, hvorfor Skibet I dag er slæbt opad St.Mary-Floden til Kings Ferry, hvor Vandet er frisk, og Skibet kan ligge sikkert.

Kl. 1 Eftermiddag ankom til Kings Ferry, Slæbebåden kvitterede og VERA blev bommet ud fra Flodbredden og fortøjet sikkert ved Mr. Russells Wharf.” –

Da skibet nu er at betragte som oplagt, og skibsjournaler ikke kan købes, finder kaptajnen, for at spare på plads, det ikke nødvendigt at føre journalen videre, men kun at bemærke, at besætningen afmønstredes den 11. maj, ” og har der i den mellemliggende

Tid været udført forskelligt Skibsarbejde, saasom Skrabning, Maling,Lapsalving, oliet Master og Stænger samt strække Solsejl.”

Hele resten af året (1917) lå VERA så i Fernandina.

**Om hvad der herefter skete fortæller journalen igen i januar 1918:**

”Efter Forhandlinger med Afskiberne af Ladningen er iflg. Overenskomst indgaaet, at efter at denne har købt Ladning tilbage, er der den 9. Januar 1918 oprettet et nyt Certeparti, ifølge hvilket Skibet skal gøre tre Rejser med Sveller efter nærmere bestemt Kode fra nævnte Afskiber Atlantic Gulf Line Company, samt om Krigen vedvarer, endnu en fjerde Rejse, alle til Cuba, eller om Krigen er ophørt, da efter Førerens Bestemmelser at indtage anden Ladning til England efter det gamle Certeparti.”

Den gamle ladning blev losset og en ny indtaget, der gjordes søklar og nyt mandskab påmønstredes, om end det var med besvær at skaffe besætning under de herskende tilstande. 10. februar 1918 gik rejsen så til Cardenas og tilbage til Jacksonville.

Det var uvante farvande at besejle, og da VERA jo var et sejlskib, der skulle navigeres, måtte der naturligvis tages stærke hensyn til de vanskelige strømforhold ud for Floridakysten, og dette var medvirkende til, at skibet brugte 18 dage ned til Cuba den første tur.

Siden hen, da man var blevet mere kendt med de lokale forhold, gik rejserne betydelig hurtigere.

Under næste ophold i Jacksonville kom VERA i tørdok for eftersyn, ligesom der skete det nye i den lille danske ”Windjammer”, at et uhændigt monstrum af  en dæksmotor blev installeret for at gøre det muligt at losse hurtigere. Tiden var begyndt at spille en rolle nu.

De følgende rejser gik også til Cardenas.

Det må åbenbart have været en mild og fin tropesejlads, for i denne fart kan man af journalen se, at kaptajnen og styrmanden på hver vagt ustandselig må indføre at have fundet den ene eller anden af vagten sovende under tjenesten på dækket, som f.eks.

”Kok E.Larsen fundet paa sin Post som Udkig sovende paa Bakken indrullet i Stagfokken.”

---

På den sidste ”pligtrejse” til Cuba, medens VERA lå på Cardenas red, kom kaptajn Jensen ud for en ubehagelig og ingenlunde ufarlig oplevelse på det varmblodige Cuba.

Om denne hændelse, som godt kunne have fået alvorligere følger, har kaptajnen nedskrevet i journalen: ”Cardenas Rhed, Fredag 8. November 1918.

Kaptajnen er i Aftes i Land blevet ramt af et Revolverskud, idet der i Gaden, hvor han passerede igennem, pludselig opstod Klammeri mellem nogle Cubanere, som straks affyrede adskillige Skud, hvoraf et ramte Kaptajnen, og gik igennem begge Laar.

Han blev straks bragt til Ambulancestationen og forbundet og henligger nu i Land under Lægetilsyn."

Mere er der ikke indført af "offeret" om den ting, men det fortæller lidt om, hvad en sejlskibssømand uden egen skyld let kunne blive udsat for under ophold i det fremmede.

Åbenbart må kaptajn Jensen ret hurtigt være kommet klar af sit "havari", for allerede den 26. november meddeler han i journalen om Veras afsejling fra Cardenas.

Fire dage efter, 30.november 1918, var VERA atter tilbage på Mayport Road ved Jacksonville.

Nu var rejserne på Cuba forbi.

Besætningen med undtagelse af styrmanden afmønstrede, skibet kom i tørdok, og man ventede nu med længsel på at få en last til England, - og så komme hjem.

Det gik nu ikke så let, for først hen på foråret 1919 modtog kaptajn Jensen telegram om at VERA var sluttet at laste pitchpine i Jacksonville, ikke til England, men til Barcelona.

En ny skuffelse, men en trøst var det dog, at man skulle laste på stedet.

Imidlertid skulle befragtningen først godkendes af "The Chartering Executives"i Washington, en godkendelse der også tog tid at få igennem, og først 7. april 1919 kunne VERA hive ankerne hjem og gå til søs.

66 døgns rejse var indsatsen for at nå Barcelona.

Nu ville en foderstofladning fra Marseille til Danmark have været passende.

Det blev der imidlertid ikke noget af, men derimod igen en lang rejse i udsigt, nemlig at gå til Ibiza og laste salt til Siglufjord på Island, som nåedes 8. oktober 1919 efter 60 dages rejse.

**Her slutter logbøgerne.**