

Fortid og nutid

Fra en havarikaptajns dagbog

NFT har valgt at ville belyse det meget spændende, alsidige og ikke altid lige forudsigelige arbejde en havarikaptajn i et forsikringselskab laver. Vi har valgt at gøre det ud fra fortid og nutid. I dette nr. lader vi "gamle dage" fortælle i form af en levnedbeskrivelse, der stammer fra fire håndskrevne hæfter tilhørende skibsbygmester *Poul Barfoed*, og som omhandler tidsperioden 1856–1900.

I næste nr. af NFT vil vi følge havarikaptajnerne i et stort forretningselskab anno 1997 i deres daglige virke hjemme og ude i verden.

Skibsbygmester Poul Barfoed blev i 1856 ansat i Sø-assuranceselskaberne i København som "Første fagmand". Han var med andre ord den egentlige sagkyndige i alt, hvad

der angik skibenes bygning og reparation og i en periode på 14 år var han stort set den eneste, der varetog assurandørernes interesse ved havarier, strandinger og bjergninger ude i verden. Han var født i 1820 og tog sin afsked i 1901, 81 år gammel efter at have gennemlevet hele overgangen fra træskibe til jernskibe.

Den gamle sprogform og stavemåde er fulgt i et vist omfang.

Dagbogen

Årene fra 1843-56 var en bevæget Tid både før Krigen 1848 og efter denne, en tid, der medførte Vækkelse og Eftertanke, ligesom også disse År var en fortrinlig Skole for den stilling, jeg gik ind til hos Sø-assuranceselskaberne i København, da jeg ved Bygningen af nye Skibe, og særlig ved Reparationer af en stor Del udenlandske Skibe af alle Nationali-



teter fik et nøje Kjendskab til deres forskellige Bygningsmåde og Soliditet e.t.c., og kom ind i mange forhold vedrørende Havarier, som senere kom mig til Nytt i min nye Stilling.

Forretningsførerne for de forskellige Sø-assuranceselskaber, som jeg nu i Året 1856 kom til at staa i Forhold til vare: Hr. Edv. I. Hvidt for De Private Assurandører – Hr. Dispatcheur Aagesen for Det Kongelige octr. Sø-assurancecompagni – Hr. S. Gram for Den Kjøbenhavnske Sø-assuranceforening – og Hr. Lemvig for det nogle År senere oprettede Fjerde Sø-forsikringsselskab. Jeg blev modtaget med den største Velvillie af Alle såvel Forretningsførere som Directeurer ved de forskellige Selskaber, og begyndte strax min Virksomhed. Jeg var nu daglig tilstede på Kontorerne og på Børsen, for at afgive Beretning om, hvad der inden for mit Område kunde tjene til Oplysning om Skibe, som man ønskede assurere, over hvilke der på Kontorerne førtes en Journal med Bemærkninger om deres større eller mindre Soliditet og Sødygtighed.

”Bureau Veritas”

Et i Bryssel 1828 under Navn af ”Bureau Veritas” oprettet Klassificationsselskab, som i sit Register optog alle Nationers Skibe, når de opfyldte de i Registret foreskrevne Regler for god Bygningsmåde og Udrustning, var ved min Ankomst til Kjøbenhavn begyndt sin Virksomhed under Bestyrelse af Capt. H. Schierbeck. Det blev nu på Hr. Grams Forslag ordnet således, at Capt. Schierbeck indtrådte som Expert for Selskaberne, og jeg som Expert for Selskabet ”Bureau Veritas”. Da jeg nu blev den egentlige Sagkyndige i alt, hvad der angik Skibenes Bygning og Reparation, gav denne Stilling mig meget at bestille på alle Værfterne her i Landet, og på Grund af min tidligere Virksomhed og Erfaring faldt det mig ikke vanskeligt at hævde min Stilling

overfor Skibsbyggerne, Rhederne og Skibsførerne. I ca. 14 år var jeg så godt som ene om at besørge Reiserne i Ind og Udland, for at varetage Assurandørernes Interesse ved forefaldende Havarier, Strandinger og Reparationer m.m. af Skibe, som indkom til de forskellige Havne med skade. Da imidlertid Besigtigelse og Klassification af det store Antal Skibe, som efterhånden søgte Optagelse i Veritas, gav mig forøget Arbejde År for År, blev der af Selskaberne antaget en Expert til Assistance, særlig til at assistere ved Reiserne i Ind og Udlandet. Til denne Plads blev antaget Capt. Chr. Schmiegelow, som dog efter ca. 5 Års Forløb modtog en stilling som Meddirecteur for De Private Assurandører.

Jernskibe og det videre karriere forløb

I 1856 begyndte Jernskibsbyggeriet, særlig af Dampskibe at udvikle sig her i Kjøbenhavn, og som Expert for Veritas deltog jeg med Capt. Schierbeck i Tilsynet med Bygningen af Skibene, hvis Dimensioner og Materiale blev reguleret efter Regler og Tabeller i Veritas Register. Indtil 1875 arbejdede jeg således sammen med Capt. Schierbeck, som da tog sin Afsked fra Veritas såvel som fra Assurance-selskaberne. Til Inspecteur for Veritas blev i. Schierbecks Sted antaget Capt. J.N. Jespersen af Marinen, med hvem jeg nu samarbejdede til 1884, da jeg tog min Afsked fra Veritas.

Jernskibsbygningen havde i Arenes Løb tiltaget med en så rivende Fart på Træskibenes Bekostning, at nye Kræfter, der kunde følge Udviklingen, burde antages. Jeg havde nu i ca. 28 År arbejdet sammen med Schierbeck og Jespersen ved Tilsynet af såvel Træ- som Jernskibe, men ingen af os var Fagmænd i Jernskibsbyggeriet, hvilket var uheldigt, når man skulde hævde sin Stilling overfor Jernværfterne og Rhederne. Til at træde i mit Sted valgtes Constructeur Chr. Olsen, som havde erholdt den til Stillingen fornødne Uddannelse

på engelske og svenske Jernskibsværfter. Ved min Fratrædelse blev der af Veritas' Direction tilstået mig en årlig Pension på 1000 Kr. Jeg blev nu fra 1884 udelukkende Assurandeurernes Tillidsmand, og gjorde af og til nogle Reiser, men min Virksomhed faldt dog særlig her på Pladsen i Havnen, på Kontorerne og på Børsen. I 1888 blev der af de Københavnske Assurandører oprettet en Voldgiftsret til Afgjørelse af Bjergningssager, og efter Overenskomst med Bjergningsselskabet Em. Z. Svitzer blev valgt, for Bjergeren Directeur R. Rasmussen, for Søassurance-selskaberne P. Barfoed, og som Opmand Capt. J.N. Jespersen. I denne Voldgiftsret deltog jeg indtil 1901, da jeg på Grund af Alder og svækket Hørelse tog min afsked, og således afsluttede hele min tidligere Virksomhed i mit 81. År. Fra 1888 til 1901 deltog jeg i Afgørelsen af 359 Bjergningssager. Jeg har således virket i de Københavnske Søassurance-selskabers Tjeneste i 45 År, og tillige sideordnet hos Veritas i 28 År, samt i Voldgiftsretten i 13 År.

Foruden mange andre Tillidshverv, blev jeg i sin tid, da Det Forenede Dampskibsselskab blev dannet, Medlem af den Commission, som det blev overdraget at vurdere de svenske Skibe, som overtoges af Selskabet.

Ligeledes udnævntes jeg i 1866 i Forening med Skibsrheder og Grosserer Chr. Christiansen til at taxere de mange tyske Skibe, som af vore Orlogsskibe vare tagne under Krigen 1864, og oplagte her i København – sørgelig Ihukommelse – da de blev solgte ved Auction for godt Kjøb, medens Staten nok måtte betale deres fulde Værdi til de tyske Rhedere.

Vore Fyrskibes Bygning og Reparation faldt også ind under mit Tilsyn.

Ved mit 25 årige Jubilæum modtog jeg fra Selskabernes Bestyrelse et stort smukt Maleri og en smagfuldt udstyret Adresse, affattet i mere smigrende – end jeg efter mit Skjøn fortjente – Udtryk om min Virksomhed, hvori man bragte mig Selskabernes Tak og An-

erkjendelse for min Virksomhed i de forløbne År.

Ved min Afsked i 1900 tilstod Assurandeurerne mig 3000 Kr. i årlig Pension, som oversteg, hvad jeg havde ventet, da jeg jo ikke var pensionsberettiget.

I den lange Årrække fra 1856 til 1900 ere alle de i 1856 ved Selskaberne ansatte Forretningsførere afgåede ved Døden, og afløste af andre. Jeg har således ved et af Selskaberne fungeret under fire Forretningsførere, og ved de andre Selskaber har, ved det ene to, og ved de andre tre Forretningsførere afløst hinanden i min Tid. De have alle vist mig den største tillid, Anerkjendelse og Velvillie såvel i som udenfor Forretninglivet, hvad der i høj grad har lettet mig mit Arbejde, der dog ikke altid var så ganske let. Når der var Meningsforskjel mellem Assurandeurerne og Rhederne af Skibene angående Taxter, Selvrisiko m.m., og Expertens Sagkundskab påkaldtes, var det ikke altid så let at hævde Assurandeurernes Standpunkt overfor Rhedere og Commissionærer, uden at støde for meget an imod disses Fordringer, da Selskaberne jo hver især ønskede at stå på en god Fod med Kunderne.

1891 blev jeg, uden forud at have mindste Anelse derom, udnævnt til Ridder af Dannebrog. Jeg har aldrig higet efter Udmærkelse af denne Art, eller søgt at gjøre mig bemærket eller gjældende, men jeg tilstaaer, at denne Anerkjendelse glædede mig.

Gram, som havde så stor Indflydelse på min Livsførelse, tog allerede sin Afsked som Forretningsfører for Den Københavnske Søassuranceforening i 1874. Han levede ugift og døde pludselig 1886 af et Hjerteslag. Jeg mindes ham med den største Taknemmelighed og Hengivenhed for alt, hvad han har været for mig under vort lange Samliv. Grams Livlighed og ofte forcerede Munterhed kunde undertiden udarte og virke stødende, og hans iltre Sind kunde let løbe af med ham, men han var altid rede til strax at råde Bod på sine Overilelser. Hans Hjælpsomhed og Retsindig-

hed vil med venlige Følelser mindes af mange.

Hvad der har generet mig meget i min Stilling hos Assurandeurerne, var mine mangelfulde Sprogkundskaber, især i engelsk. Min Skoleundervisning i Retning af Sprog var meget forsømt i mine Drengear, og den solide grund til Selvhjælp manglede. Det er altid trykkende og ubehageligt, når man i et fremmed Sprog ikke nogenlunde kan finde Udtryk for sine Tanker. Da jeg imidlertid har eiet den evne, hurtigt og temmelig klart, at kunne sætte mig ind i en Situation, og se, hvad der bedst tjente de Interesser, som jeg repræsenterede, hørte der dog sjældent stor Veltalenhed til, for at lede en sag ind i det Spor, som passede i det foreliggende Tilfælde, og de Sager, jeg ordnede, vandt i Almindelighed vedkommendes Bifald. I alt fald hørte det til Sjældenhederne, at man udtalte sig misbilligende.

Arbejdsform

I de 45 år jeg har været i Virksomhed hos Sø-assuranceselskaberne, hos Veritas og i Voldgiftsretten, er jeg jo kommet i Berøring med en stor Mængde Mennesker, og det er en Selvfølge, at Meningerne i mange Tilfælde under Forhandlingerne vare meget delte, og ofte støde skarpt imod hinanden, det være sig ved Strandinger af Skibe, Bjergningsarbejder, Havarier og Reparationer såvelsom Materialer, Forbinding og Udrustning o.s.v. hos de

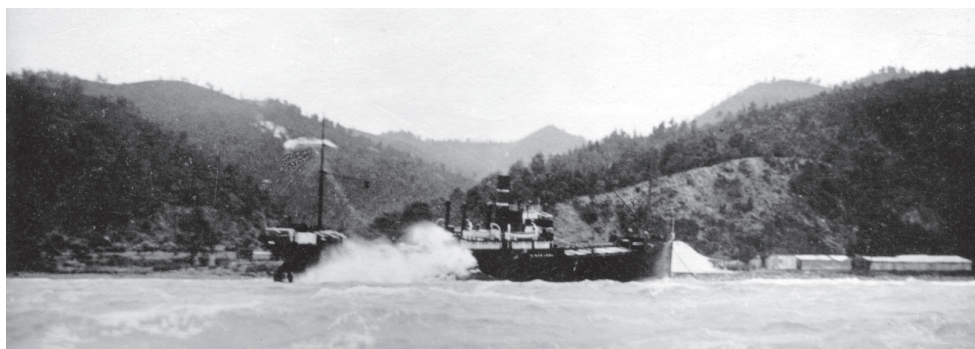
under Bygning værende nye Skibe.

Blandt alle disse forskellige Mennesker, som jeg kom i Berørelse med, forsøgte flere, ofte med stor Påståelighed, at fremme egen Interesse, og der måtte trædes op med en vis Ro og Besindighed, som det ofte var vanskeligt at vedligeholde, da det jo i mange Tilfælde gik ud på at flåe Assurandeurerne, som man siger. Det kom da an på at vurdere, hvad man med Rimelighed kunde opnå, uden at træde Modparten for nær, og søge at forhindre Processer eller langvarige Forhandlinger til Besvær og yderligere Udgifter.

Da Assurandeurerne på Grund af de ofte modstridende Søforklaringer ved Commissionairernes Virksomhed for Rhedernes Tarv, ved forkludret Vidneførelse o.s.v., ofte trak det korteste Stråe ved en Proces, blev et magert Forlig i mange Tilfælde det fordelagtigste, idet der på den ene Side, Rhedernes, næsten altid stod de Mange, som forsøgte at udnytte den Enkelte, nemlig Assuranceselskabet.

Et strandet skib i Irland

Blandt de Reiser jeg har foretaget, hvor Proces ikke kunde undgås, mindes jeg særlig min første Reise til Irland i Begyndelsen af Tredserne. Reisen var langvarig, på cirka 1½ Måned, og jeg måtte flakke meget omkring fra sted til sted i det smukke, for mig så fremmede land med dets aparte Befolkning.



Der indløb nemlig Telegramunderretning om, at en Brig, lastet med Huder og assureret i Kjøbenhavn, i en, orkanagtig vestlig Storm havde kappet sine Master i Dingle Bay, og at Mandskabet i Båden, benyttende Olie til at dæmpe Søens Brydning, havde bjerget sig ind til Valencia Havn, det Sted på den yderste Pynt af det sydvestlige Irland, hvorfra det atlantiske Kabeltoug udgår. Skibet var af et forbigående Dampskib bleven indbugseret til et lille Fiskerleie i Dingle Bay Bugtens nordlige Side. Skibet havde ligget afmasted i tre Etmål og redet Stormen af, forinden det blev indbugseret.

Jeg afreiste strax uden Ophold over London – Holyhead og Dublin, hvor jeg fik en Nats Søvn, til Tralee, hvor Jernbanen endte, og nærmest ved Dingle Bays Nordside, hvor Skibet låe.

I London fik jeg af et større Bankfirma en anbefaling til den mest ansete og så godt som eneste større Kjøbmand i Tralee, Mr. Donnewan, som ved min ankomst viste sig at være bekendt med alle nærmere Omstændigheder ved Skibets Indbjergning, ligesom også Skibets Fører Capt. Simmelkjær var tilstede. Et lille irsk Kjøretøj af en ejendommelig Konstruktion bragte Os i Løbet af 1½ Time til Skibet, som laae fortøiet i Havnen i Nærheden af en lille Flække eller Fiskerleie.

Besigtigelse

Skibsskroget fandt jeg ganske ubeskadiget, men hele Rigningen var borte lige til det sidste Læsejllspir. Ladningen havde, såvidt vi kunde undersøge den, ingen Skade taget. På den tilbageblevne Stump af Fokkemasten var opslået en stor, trykt Placat, hvorpå man læste, at Skibet med dets Ladning af Bjergerne var beslaglagt for 2000 Pound Sterling. Ifølge Oplysninger af Capt. Simmelkjær og Folk på Stedet havde Skibet, efter at det var forladt, i tre samfulde Etmål redet en vestlig Storm af

med hele Atlanterhavets Vind og Sø ind i Bugten.

Et forbiseilende Dampskib, hjemmehørende i Limerick, tog det afmastede Skib på Slæb i roligt Veir og bragte det ind til dets nuværende Plads, hvilket kun forårsagede det nogle faae Timers Tidsspilde. Der kunde således ikke være Tale om endog blot tilnærmelsesvis at betale en sådan Bjergeløn som den forlangte, der var ca. 3/4 af de nu meget reducerede Værdier, hvorfor jeg besluttede strax til at reise til Limerick for at tale med Rhederen af Dampskibet, som bjergede Briggen ind i Havnen. Denne Herre, som var Dampmøller og tillige Parlamentsmedlem, viste sig at være aldeles uimodtagelig for Fornuftgrunde, og vilde aldeles ikke slaae noget af på sine Fordringer eller indlade sig på nogen Forhandling med mig, men forlangte kort og godt Sagen bedømt af Admiralitetsretten i Dublin.

For altså at få Skib og Ladning udleveret til fri Rådighed, måtte man stille Garanti for det forlangte Beløb og så procedere. Garantien blev nu stillet for Ladningen, og ved en reise til Galway, hvor Ladningsmodtageren boede, blev det efter Overenskomst ordnet således, at der fra Galway sendtes Skibe, for at bringe Ladningen frem. Heldigvis var denne i god Tilstand.

Søretten og vidnerne

Nu gik det altså løs med Forberedelser til Proces. En Underretssagfører – Solicitor – og en Advocat i Tralee bleve antagne, og disse satte sig så i Forbindelse med en Sagfører og en Advocat i Dublin, og til dem blev Søforklaring, Taxter om Skib og Ladning m.m. indsendt.

Endvidere blev Vidnerne tilsagte, at møde på en bestemt Dag i Dublin, nemlig Lodsen fra Valencia og to Fiskere fra Kysten ved Dingle Bay samt Capt. Simmelkjær og en Del af hans Mandskab. Først to Dage efter Vidnernes Ankomst til Dublin kunde Sagen

komme for Retten og blive pådømt.

Efter Varsel fra Sagførerne i Dublin drog vi – Mr. Donnewan, Capt. Simmelkjær og Vidnerne afsted til Dublin, hvor Capteinen og Mandskabet fra Bjergningsdampskibet ligeledes vare mødte to dage, før Sagen kunde komme for og blive pådømt. Af Advocaten i Dublin fik vi nu Ordre til at holde streng Vagt over vore irske Vidner i deres Logi, da de ellers efter al Sandsynlighed vilde blive bestukne af vor Modpart, og sørge for at de bleve godt forpleiede og holdte muntre inden Døre.

Advocaten stillede en pålidelig Mand til Rådighed, som kunde overtage denne vigtige Post, og tillige påse, at Vidnerne vare i en passende ædru Stand, når de skulde fremstilles i Retten.

Dagene før Retsdagen var der en ulidelig Løben fra den ene til den anden. Vidnerne fremstilledes for Advocaten til Afhøring og Instruction osv. Mr Donnewan havde flere Gange omtalt Dommeren for mig som en meget dygtig og højt lønnet Mand (£1200), men nu vilde Skjæbnen, at Manden blev syg, og i hans Sted constitueret en Underdommer til stort Mishag for Mr Donnewan, thi sagde han, hvad kan man vente sig af en Mand med £500 i Gage – aldeles irsk og for den Sags Skyld også engelsk.

Når jeg i Tralee spadserede med Donnewan, og jeg spurgte ham, hvem der boede i det eller det Hus, som vi gik forbi, fik jeg kun det Svar, at det var en Mand på så og så mange 100 eller 1000 £.

Blandt mine Vidner var der en Lods fra Valencia, en meget jovial og komisk Person, som flere Gange henvendte sig til mig og sagde, at ingen af Vidnerne kunde støtte min Sag således som han, uden at han dog vilde udtale sig nærmere om, hvori dette Vidnesbyrd bestod, men gjorde Hentydninger til, at han i så Fald ventede en extra Betaling udenfor det almindelige Honorar, som tilkjendes et Vidne under slige Omstændigheder. Jeg op-

fordrede ham til kun at tale Sandhed, men viste det sig, når Dommen faldt, at hans Vidnesbyrd havde særlig Indflydelse på den i min interesse, vilde jeg anbefale ham til et extra Honorar. Sagen var den, at det var af største Vigtighed at faae constateret, om det afmastede Skib under de tre Dages Storm havde ligget fast, og ikke været i Drift, da Skibet nemlig ikke laae ret langt fra den klippefulde Kyst, og hvis det kunde bevises, at det drev eller havde været i Drift, da Dampskibet kom tilstede, vilde det faae en stor Indflydelse på Bjergelønnen.

Selve retsforhandlingerne

Endelig kom Dagen til Sagens Afgjørelse, og begge Parter med Vidner og Sagførere mødtes i en stor Retssal, Dommeren anbragt på en ophøjet Plads, iført Kappe og Paryk, og omgivet af Retfærdighedens Embierner. Ved et stort Bord, betrukket med grønt Klæde sad Sagførerne og vi i Sagen interesserede Parter, samt en såkaldet Queens Proctor, som skal varetage Dronningens eller Statens Interesse i Sagen, hvor det dreier sig om Vrag eller strandet Gods, hvoraf Staten tager en Part. Ligesom vi vare komne til Sæde ved Bordet, hviskede min sagfører til mig, at Queens Proctor gjorde Indsigelser mod Fastsættelsen af Mødet på Grund af en Formfeil, og forlangte Udsættelse af Sagen. Dette var jo en fatal Omstændighed, og jeg bad ham gjøre Alt, hvad han kunde for at fremme Sagen. Skal vi byde ham noget, hviskede han til mig - ja - ja - hvad mener du om £ 2? Jeg nikkede til ham, og efter en hviskende Underhandling med Queens Proctor, blev denne tilfredsstillet med de 2 £, og Sagen påbegyndt med Oplæsning af forskellige Sagen vedkommende Dokumenter og Afhørelse af Vidnerne.

Det var oprørende at høre på, hvorledes man ved Forhør og Krydsforhør søgte at forbløffe og vildlede Vidnerne, således at de modsagde dem selv, og kun en enkelt Gang

blev der gjort Indsigelse af Dommeren.

Til allersidst kom mit Hovedvidne Lodsens fra Valencia frem i Vidneløgen. Han skulde afgive Forklaring om, hvorvidt Skibet havde været i Drift eller ligget fast. Denne Mand optrådte på en så comisk og jovial og dog tillige så bestemt Måde, at det ikke var muligt under Forhøret, som ofte blev barskt og truende, at påvirke ham. Alle måtte trække på Smilebåndet, endogså Dommeren. Manden var ikke til at forbløffe. Han havde, sagde han, fra det øieblik Skibet var ankret og havde kappet sin Rigning, fra en Stolpe i sin Husdør peilet Skibets Stilling over et med en Klippe-spids, og denne Peiling havde han foretaget mange gange både Dag og Nat, indtil Skibet blev bjerget. Han havde derved observeret, at det ikke havde forandret Plads så meget som en Tomme. Hermed var forsåvidt Sagen vundet på min side, og efter nogen Forhandling tilkjendte Retten £ 350 i Bjergeløn, men den største Del af Omkostningerne, som vare ret betydelige faldt på Skibet og Ladningen.

I det hele taget kunde jeg dog være godt tilfreds med Resultatet, da man her såvel som så mange andre Steder under lignende Forhold ikke kunde vente sig bedre Medfart, når man veed, at det er Assurandørerne, der skulde betale Gildet. Det er en Selvfølge, at Sager af denne Art på et fremmed Sted ofte forårsager meget Bryderi, og at det er med et Lettelsens Suk, man forlader Kamppladsen, som sluppen ud af Røveres Vold, uden at være bleven aldeles afklædt.

Egnsbeskrivelse

Tralee er en mindre By på cirka 10-1200 Indbyggere med faae anselige Bygninger. Dog findes der i Byens Udkanter flere ret smukke Villaer med Haver og Smålodder. Gaderne ere snavsede, og flere Steder kun macadamiserede, og da det var i Februar Måned – Frost kjender man næsten ikke –

vare Gader og Veie i en Vælling, og det var et tragikomisk Syn fra mine vinduer i Hotellet at se Byens lasede Ungdom med bare Bændse på Gaden, så Snavset fløi dem om Ørene, efter Musikken fra et tydsk omvandrende Musikcorps. Når man mødte Bønderpiger og Koner udenfor Byen, havde de altid Skoene og Strømperne i Hånden, vadende med bare fødder på de opblødte Veie.

Der var en Del Sygdom i Byen, og der døde mange af Kolerine, selv var jeg også upasselig i nogle Dage, og det var ingenlunde opmuntrende at se på de mange Ligtog, hvor fire lasede Karle bare en Ligkiste på Skuldrene gennem Gaderne, efterfulgt af en halv Snes skrålende Grædekvinde. En Læge, som jeg tilkaldte, forklarede, at han meget godt vidste, hvor Danmark laae, det var et Stykke Land, som var inddæmmet nede ved Holland.

Min Kommissionair i Tralee Mr. N. Donnewan var Chef for en temmelig stor Product, Kolonial, Jern og Tømmerforretning, hvori også hans to Brødre vare Deltagere, alle meget elskværdige omgjængelige Mennesker, som nøde stor Anseelse der på Pladsen. Mr. N. Donnewan var gift med en irsk Dame, der såvel som han selv var streng Catholik. De to andre Brødre vare gifte, den ene med en engelsk, den anden med en amerikansk Dame, begge protestantiske. Fru N. Donnewan betroede mig, at de egentlig ikke havde nogen Religion. Tilsyneladende levede de tre Familier i god Forståelse. Der fandtes kun meget faae protestantiske Familier i Byen. At alle Irlændere grundigt hade England og Alt, hvad der er engelsk, kunde man ikke undgaae at bemærke. Det forekom mig, at selv de bedrestillede af Befolkningen manglede den Orden og Renlighedssands, som man ellers finder hos de fleste ligestillede i andre Lande. En Dame kunde i Uger gaae med Rifter, Huller og Pletter på sin Kjole, uden at tænke på at afhjælpe denne Uorden.

Den arbejdende Klasse er raae og uvidende, dog i Almindelighed med et vist godmo-



digt naivt Anstrøg, når de ikke ere bragte i Krigshumør ved Drik, som desværre er temmelig almindelig. De boe usselt og svinsk. Som oftest bestaae Husene på Landet kun af et Rum med et Ildsted i Midten uden Skorstøen. Røgen baner sig Vei gennem det utætte Tag, Døren og de ituslagne usle Vinduer. Svin, Høns og Får have fri Adgang til Rummet.

Klædedragten er ganske ensartet – Knæbenklæder, Vest og en bredskjødte Livkjole af groft, gråt Vadmél, men det hørte til Sjældenhederne, at en Arbeidsmand bar en hel Dragt.

Blandt de Hundreder af Landarbeidere, som næsten daglig stillede på Torvet i Tralee med en Spade på Nakken, for at tilbyde deres Tjeneste ved Gravning i Mark og Have, var der næppe en, som ikke havde mistet et Skjød eller et Ærme foruden store Flænger og Rifter her og der, så Laserne flagrede omkring dem, altsammen Mærker fra Slagsmål under en Whisky Rus, hvorunder de ofte optræde som vilde Dyr, der er vanskelige at tæmme.

Vestlandet af Irland er klippefuldt med store Bugter, dybe Indskjæringer og meget lidt Trævæxt. Der findes betydelige Høider – vel 2 a 3000 Fod – på Veien mellem Dublin og

Tralee, for det meste afrundede Former med Krat eller Græs lige til Toppen.

Overalt på Højderne seer man en stor Mængde Ruiner af smaae Fæstninger eller Tårne, byggede af flade Sten på mange quadratfods Størrelse. Dog har hele Tårnet kun en ringe Grundflade. Søger man Oplysning om dem hos de Indfødte, svarede de, at de alle hidrøre de fra den danske Tid, altså fra det 8de Århundrede. Landet er i det Hele meget smukt, men Uorden og Mangel på Tilsyn sporres overalt. Enfoldig Snaksomhed og åben Hjertelighed synes mig at være et Særkjende for de fleste Irlændere, som ikke have seet andet end deres Hjemland.

Fattigdommen er stor i Irland både på Landet og i Byerne, og en sådan Mængde lasede og forkomne Mennesker både Vorne og Børn har jeg ikke seet noget andet Sted. Giver man et Barn en Gave, møder strax hele Gadens Ungdom for at tigge, forfølgende En med Skrig og stort Spectakel.

Hjemme igen

I Året 1856, da jeg begyndte min Virksomhed her i Kjøbenhavn, havde vi kun Jernbane til

Korsør, ligesom Jernbanerne i Sverig ei heller nåede langt. Deligence i Danmark, Skytskærre i Sverig og Kariol i Norge var den almindelige Befordring, og det var unegtelig drøit at kjøre med disse Befordringer Dag og Nat på lange Ture. Dampskibe var der kun faae af, og som oftest var der ikke Tid til at vente på Afgangstiden.

Det er et stort Antal Kyster og Havne, jeg her besøgt i de tre nordiske Lande såvelsom i Rusland, Tydskland, England, Holland o.s.v. Reiserne sydpå lettedes jo meget ved Jernbanerne.

Kæntring og bjergning i Kroatien

En længere Reise sydpå foretog jeg i 1857 til en lille By Zegna ved Adriaterhavet i Kroatien, hvor en Brig, lastet med Pibestaver, var kæntrret under en Orkan, såkaldet Bora. Jeg afrejste herfra i Midten af Marts med Isbåd over Beltet til Hamborg, og videre over Dresden, Prag, Wien til Triest. Derfra med Deligence, fulgt af bevæbnede Hestfolk til Fiume, og derfra videre med et lille Kjøretøi, som sneglede sig rundt på de besværlige Klipper og Bjergveie, indtil jeg efter en lang Kjørsel nåede Zegna.

Kysten er overalt som sønderreven med dybe Indskjæringer, og veien er med stort Besvær på flere Steder hugget ind i Klippen. På den ene Side af Veien har man dybt under sig Havet, på den anden Side de himmelhøie Bjerge. Overalt seer man store Sten og Klippestykker, som ere løsnede af Orkanen og slyngede ned ad Bjerget. Mange Steder blive de liggende på Veien eller slynges ud i Havet. Hvad gjøre vi, sagde jeg til Kudsken, dersom en Bora overfalder os? Vi kjøre, sagde han, Vognen ind til en Klippe, fylde den med Sten, sætte Hesten mellem Vognen og Klippen, og krybe derpå selv ind under Vognen. Det er det eneste, der er at gjøre, når man ikke med Hest og Vogn vil blæse ud i Søen eller over Af-

grunden. Man passerer på denne Tur mange smaae, yderst fattige og usle Fiskerleier, og bliver da ofte standset af en Flok næsten nøgne Børn, som i en bedende Stilling kaste sig på Knæ foran Hesten for at tigge om Almisser.

Langs Kysten seer man lidt ude i Vandet opreist høie Master med en Slags Kurv eller Mers, hvori sidder en Mand, forat holde Udkig med Thunfisk, som der her fanges mange af. Bådene ere af svære udhulede Træstammer med Balancebomme tværs over.

I det hele taget var denne Reise meget interessant. Som gammel Jæger beundrede jeg den store Masse Vildt, som jeg saae på Markerne i Bøhmen navnlig Agerhøns og Harer, som i Forårsdagene løb omkring på Markerne i Snesevis.

Jernbanelinien mellem Wien og Triest er et Kjæmpeværk. Den snoer sig rundt Bjerge og over dybe Afgrunde på kjæmpemæssige Viaducter, og mange Steder er Banen beskyttet mod Laviner ved svære Overbygninger.

Triest er en livlig By, hvor mange sydlandske Nationer mødes, deriblandt Tyrker og Grækere i stort Antal. Der findes mange store Kirker og monumentale Bygninger, men Byen udmærker sig just ikke ved Renlighed eller særlig god Orden, hverken ude eller inde i Husene. Havnen er stor og rummelig, men som alle Havne i Adriaterhavet især i Forårstiden udsat for de voldsomme Orkaner, som udvikle sig i disse Bjergegne.

I Zegna, som er en ganske lille By med en lille Havn, hvor der udskibes en Del Trævarer, og som anløbes af østrigske Dampskibe, som fare på Adriaterhavet, fandt jeg, at Briggen var slæbt ind i Havnen, og tildels udpumplet. Dækslasten var bortskyllet, og Rigningen i en temmelig ramponeret Tilstand. Det kæntrrede Skibs Anker, Stænger og Ræer m.m. havde ved Kæntringen boret sig fast i Grunden. En fra Venedig rekvireret Dykker borthuggede de i Grunden indfiltrede Dele af Rigningen, og da hele Dækslasten var bortskyllet, reiste

Skibet sig igjen, således at Vandet kunde pumpes ud.

Disse Foranstaltninger til Bjergning vare foretagne af en Agent for østrigsk Lloyds der på Stedet. Denne Mand fortalte, at Skibet havde ligget seilfærdigt i Havnen, godt fortøiet om Aftenen, for næste Morgen at afseile, men om Natten kom Orkanen pludselig, 1/4 af Fortøiningerne sprængtes, og Skibet førtes i Mil udenfor Havnen, hvor det kæntrede med Bunden i Veiret. Capteinen, Styrmanden og hele Mandskabet omkom. Tre af Mandskabet havde klamret sig fast til Skroget, men Kulden under Orkanen var så stærk, at de vare fastfrosne med flere Tommer Is over dem. Det var en meget sørgelig og uhyggelig Beskjæftigelse at faae de stakkels Menneskers efterladte Eiendele bragte i Land, hvilket den samtidig med mig ankomne nye Captein tog sig af. De af Ligene, man kunde finde, vare allerede før min Ankomst førte i Land og begravede.

Egnsbeskrivelse

I Triest gjorde man mig opmærksom på, at der ikke fandtes Hotel ellere Gjæstgiveri i Zegna, som bestod af et ringe Antal smaae, lave Huse omkring på Bjergskråningerne og ved den lille Havn. Næsten alle Husene ere meget solide med tykke Mure og et dobbelt Tegltag af stor Vægt, for at modstaa Boraen.

Endelig fik jeg Logi i et Hus tæt ved Havnen, hvor der var en Art Bispisning for Toldvæsenet og flere. Til Sovekammer fik jeg et lille mørkt hul. Kjøkkenet var et stort Rum, som man desværre måtte passere, for at komme til Spisestuen og mit Soverum, thi der lugtede ganske afskyeligt, eftersom der i det ene Hjørne var anlagt en hel Mødding af alt muligt Affald af Høns, Ænder, Faar m.m. Imidlertid var Maden god og velmagende.

Efter nogle Dages Forløb fik den nye Captein Skibet – som ikke havde lidt nogen væsentlig Skade på Skroget – bragt så vidt, at det af et lille Dampskib kunde bugseres til Fiume,

hvor den endelige Reparation på Rigningen m.m. kunde foretages.

I de Dage jeg opholdt mig i Zegna, fulgte jeg af og til Veiene gennem de skovrige Dalstrøg op i Bjergene. Der var ikke meget at see, da det ene Bjerg afløste det andet. Af og til mødte man nogle bitte smaae lette Vogne, trukne af tilsvarende Heste, med et Læs Trævarer ikke stort mere end to Mand kunde bære. Befolkningen ser ud som rigtige Bandidter. Folk fra Bjergene stormede en Dag Briggen, da der var kommen et Rygte i Omløb om, at der skulde være en Mængde Penge ombord. Kun med stort Besvær lykkedes det det ombordværende Toldvæsen at faae dem beroliget og jaget i Land igjen.

Jeg havde Anvisning på et Bankfirma i Triest, hvis Chef var en Hr. von Ostereicher, og hævede der det fornødne Beløb, som behøvedes til Skibets Istandsættelse og Betaling af andre Omkostninger, som i Betragtning af de vanskelige Forhold dog ikke vare så overdrevne, og da min Nærværelse i Fiume ikke mere var nødvendig, begav jeg mig til Triest. Hr. von Ostereicher var en ældre Mand, som førte et fint Hus, og beboede en stor, elegant udstyret Leilighed. Han havde i sin Tid været i Kjøbenhavn, som han roste meget, især omtalte han de smukke Spadseregange på Voldene. H.C. Andersen, som von Ostereicher kjendte, hvorfra ved jeg ikke, havde været hans Gjæst i længere Tid, men det var let at mærke, at både han og hans Familie fandt Andersen noget trættende med hans overdrevne Lyst til at oplæse sine Værker, ligesom de også gjorde Hentydninger til hans aparte Væsen og Ydre.

Hjemrejsen

Da alt nu forsåvidt var ordnet, og den nye Captein Thomsen, af mig havde erholdt de fornødne Penge til Skibets Istandsættelse og Fortsættelse af Rejsen, var min Nærværelse ikke mere nødvendig. Jeg bestemte mig derfor

til at rejse hjem over Como og Splygen. Først gik jeg med Dampskib til Venedig, hvor jeg gjorde et lille Ophold for at kaste et Blik på denne berømte bys Mærkværdigheder. Derfra gik Reisen over Padua, Vicenza, Verona, Brescia til Milano, hvor der var et Ophold, således at jeg fik Lejlighed til at see den dejlige Domkirkes Indre. Fra Milano gik så Rejsen over Manza og Brianza til Como. Smuk var Rejsen i det milde klare Forårsvejr over den lombardiske Slette, hvor man mod Nord saae de snedækkede Toppe af Alpekjæden, der gennem mindre grønklædte Højder faldt jevnt af ned imod Sletten. Talrige større og mindre Vandløb strømmede fra Bjergene ned gennem det lavere Land, som overalt var dyrket og beplantet med Frugtræer af alle Arter i fuld Blomsterpragt. Vinrankerne på Markerne vare ledede langs ophølede Vidiefletninger, og det Hele afgav et pragtfuldt Syn.

I Como, som er beliggende ved Søen af samme Navn, var et Ophold på nogle Timer indtil Dampskibets Afgang til den nordlige Ende af Søen, hvor Vejen over Splygen begynder. Denne store Indsø, 6-7 Mile lang er tildels omringet af høje Bjerge, og om man end maae beundre de dejlige Villaer og Haveanlæg overalt på Bredderne, hvor der kan bygges og forskjønes med Beplantning m.m., forekom det mig dog, at der var noget for indesluttet. Det var som om man befandt sig i en stor Kjedel navnlig i den nordlige Del af Søen.

Jeg forlod nu Dampskibet om Aftenen, og blev tillige med to andre Passagerer anbragt i en med fire Heste forspændt Diligence, og nu begyndte Reisen opad på smalle Ziczak Veie, udhuggede i Bjerget og snoende sig opad, således at Stigningen overalt var omtrent ens, og Farten som et lille Luntetrav.

Tidlig om Morgenens nåede vi Toppen af Splygen, og nu skulde Nedkjørselen begynde

på Nordsiden af Bjerget, men her var endnu så meget Sne, at vi måtte efterlade Vognen, og i smaae Slæder til een Person med een Hest for lade Os rutsche ned ad Bjerget gennem Sneen, og man måtte holde sig godt fast bag i Slæden for ikke at falde forover ned på Hesten, som varpede sig gennem Sneen, idet den kastede sig på Baghaserne, og arbeidede med Forbenene. Disse Hestes Dressur både for Vogn og Slæde er vidunderlig. Efter en temmelig lang Nedfart på denne Måde, nåede vi igjen Bjergveien, og fik Diligence med fire Heste for, og nu gik det i susende Fart nedad i mange Svingninger med den udhuggede Klippevæg på den ene Side og dybe Afgrunde på den anden Side, indtil vi nåede Bodensøen, hvorfra man med Dampskib førtes over til Lindau.

Bjergtoppene i Steiermark og Tyrol vare bedækkede med Sne, medens der længere nede på Bjergene fandtes yppig Vegetation af Skov og Krat, afvexiende med grønne Dalstrøg og nøgne Klippepartier, et pragtfuldt Syn på en klar Solskindsdag.

Da jeg reiste fra Lindau, kom jeg i Kupe sammen med flere unge Knøse på 15-16 År tarveligt men godt klædte og med et høfligt, beskedent Væsen. De bød mig smage på deres Kirsebærbrændevin, hvorfra hver havde en lille Flaske. Det var deres første Reise fra Hjemmet, og alle vare de udsendte som Lærlinge til Konditorrier i forskellige større Byer, hvor de havde Slægtninge.

Min Rejse gik nu videre gennem Tydskland til det kjære Hjem, hvor jeg fandt Alt vel.

Slutbemærkning

Og således sluttede denne havarikaptajns beretning. I næste nr. af NFT vil havarikaptajner anno 1997 berette om deres hverdag – ude og hjemme.