



Skonnertbriggen »Svava« af Bogø

Af: Niels Vange

Efter at jeg i 1896 og 97 havde gjort tjeneste som kok på min faders skib, »Skibladner« af Rødvig, blev jeg den 15. april 1898 i Mariager mønstret som ungmand i skonnertbriggen »Svava« af Bogø.

Dette fartøj var i 1864 bygget i Rønne af eg og til en vis E. E. Albertsen, København. »Svava« var 195 netto- registertons og blev i 1887 købt af kaptajn Christian Jensen, Bogø, som var ejer og fører af skibet, da jeg var med det.

Min antagelse til hvervet som ungmand der om bord skete på en beværtning i Lille Strandstræde i København, hvor nævnte kaptajn Jensen logerede, da han kendte værten, som også var fra Bogø. Under tilrigningen af »Skibladner«, som i vinteren 97-98 havde været oplagt i København, kom vi, min fader og jeg, også af og til i den omtalte beværtning for at få lidt mad. Og således gik det til, at værten blev formidler ved min forhyring med »Svava«.

Skibet lå oplagt i Hadsund på Mariagerfjorden og var allerede lastet med slemmekridt til Helsingfors. Jeg husker, at hele besætningen, i alt 6 mand, en kold forårsnat med et af D.F.D.S.'s små indenrigsbåde gjorde turen over Kattegat til Hadsund. »Rapperne«, lukafmandskabet, havde selvfølgelig dæksplads, og vi frøs alle sammen efter noder, skønt vi opholdt os i nærheden af skorstenen, hvor der var lidt varme at lune sig ved.

For en rask 16 års dreng var dette dog ikke så farligt, så da vi var kommet om bord på den for mig nye og ukendte skude og havde fået morgenkaffen, gik vi straks i gang med at rigge »Svava« til. De mange sejl blev slået under, og blokke, tovværk samt alt nødvendigt løbende gods eftersat og anbragt på plads.

Så stod vi til søs og arbejdede os møjsommeligt ned gennem Kattegattet, Sundet og videre rundt Falsterbo for at nå Finskebugten og komme ind til Helsingfors. Det var jo, før skibsmotorerne var kommet i brug, og turen tog flere uger, da vi meget af vejen måtte krydse os frem.

Men endelig nåede vi hen i nærheden af Finskebugten, som vi fandt helt fyldt med ret svær is, som et sejlskib slet ikke kunne forcere. Lodsens var dog kommet om bord, og kort efter strøg en slæbebåd op på siden af os og tilbød sin assistance med at slæbe os ind til lossepladsen.

Der blev akkorderet frem og tilbage mellem vor skipper og slæbebådskaptajnen, og langt om længe blev de enige om en bestemt betaling, der blev fastsat til en vis aftalt sum pr. time, som det varede at få skibet i havn. Så begyndte slæbningen og vanskelighederne. For det er ikke så lige en sag at bugsere et træfartøj gennem skarpe isklodser, der let kan, om ikke skære hel igennem skibsplankerne, så dog beskadige disse meget i vandlinien omkring boven.

Vor kaptajn, der stod til rors hele tiden, ville somme tider have farten nedsat, og han stod og skar tænder, når vi løb ind i en særlig vanskelig isskruning. Men så huskede han på, at hvis farten blev sat ned, og slæbeturen varede længere, så ville prisen uvægerlig blive større for slæbningen. Og det var jo heller ikke så godt. Derfor fortsatte vi med så stærk fart, som bugserbåden kunne præstere, og vi nåede efter nogle timers forløb til Helsingfors, hvor kaptajnens første vandring gik hen til »Svava«s forende for at overbevise sig om, hvor stor skade der var sket.

Og desværre havde skibet i vandlinien omkring boven fået et lidt flosset udseende til trods for, at vi før slæbningens begyndelse havde spigret nogle brædder udenpå skibsplankerne (»Svava« var jo hverken kobberforhudet eller isforstærket omkring forenden i vandlinien). Men da disse beskyttelsesbrædder for en dels vedkommende var blevet revet af under farten, kunne den tilføjede skade ikke undgås.

Efter losningen af slemmekridtet i Helsingfors blev »Svava« slæbt til Kotka, hvor vi skulle indtage en ladning tøndestav, som skulle sejles over til en plads på Themsenrevieret. Lastningen af alle disse

små stykker træ skete ved hjælp af en hel mængde kvinder i alle aldre lige fra 14 år til 70, tror jeg. Efter en stevedors anvisning stablede disse mange kvinder stavene op i tiere, så ingen plads gik til spilde. Også dækket blev fyldt op til et stykke over ruftaget, hvorunder vi havde vort lukaf. Dækslasten blev nu forsvarligt surret med kæder og wirer tværs over til sidesætterne. Og da det var sket, stak vi i søen og vest på ud af Finskebugten, der nu var så godt som isfri.

Rejsen til England, der foregik under mange kurser og megen krydsning, forløb uden særlige episoder, der har fæstet sig i min erindring. Men efter ankomsten med højvandet til vor losseplads, oplevede jeg for første gang fænomenet: Ebbe og flod. Fem, seks timer efter, at vi havde fortøjet ved bolværket, stod »Svava« aldeles tør på bunden af Themsen.

Dette kom nok ikke så uventet for kaptajnen som for mig, og han fik travlt med at komme ned under skibsbunden for at se, hvorledes vort skib så ud i bunden. Vi, der under sejladsen ved hvert vagtskifte altid havde måttet pumpe et lille kvarters tid for at »slå læns«, som det hedder, vidste nok, at »Svava« ikke var helt tæt, men da vi nu så, at vandet praktisk talt ikke sivede, men løb ud i stride strømme fra de fleste af nåderne i skibets bund, blev vi alligevel noget forbavsede. Hver gang, der var ebbe, blev der stoppet en del værk i de værste lækager, men da det skete, mens bundvandet i skuden flød ud, var det ikke særligt effektivt, men hjalp vel noget på utæthed.

Efter udskibningen af stavene tog vi ballast ind for at kunne sejle til Dysart på Leithfjorden, hvor vi skulle lade kul til Stubbekøbing lige over for Bogø med kaptajnens hjem.

Hjemrejsen gik uden mærkværdige hændelser. Blot husker jeg, at vi under sejladen syd på gennem Kattegat havde travlt med at male og pudse skibet op, så det kunne præsentere sig pænt for den hjemlige kreds af kaptajnens bekendte.

Efter losningen af kullene tog vi igen ballast ind for at sejle til Windau i Letland, en af Østersøens randstater, som nu er opslugt af det umættelige Rusland. Der skulle vi laste tømmer til Great Yarmouth i England.

Da vi nærmede os vor lasteplads, var det blæst op til en hård kradser, ja nærmest storm fra vestnordvest, og der stod megen sø ind på den åbne kyst. Kaptajnen var noget betænkelig ved situationen og vidste ikke rigtig, om vi kunne holde på og forcere indsejlingen ad den smalle rende ind til havnen. Lodsflaget blev dog hejst, og mens vi lå underdrejet og ventede på lodsbåden, overvejede skipperen endnu en gang, om vi ikke hellere skulle se at bjerger os ind til Rigabugten og ankre der for at afvente bedre vejr.

Imidlertid kom lodserne langt om længe på siden af »Svava« men kun for at meddele os, at det ville være alt for farligt at forsøge anduvningen. Og desuden var det på det stormfulde hav med de svære søer ikke muligt for lodserne at komme om bord på vor skude.

Der parlamenteredes dog frem og tilbage med høje råb, og lodserne tilbød, at vi på eget ansvar kunne prøve at sejle ind, så ville de fra land ved hjælp af signaler forsøge at vejlede sejladen. Dette skulle ske på den måde, at de med et flag på en høj stang ville vise os vej.

Når vi var midt i farvandet, altså renden, stod flaget ret op, men hvis vi skulle mere til den ene eller anden side, hældede flaget til den side, som vi skulle holde nærmere hen i mod. Dette lyder så ligetil. Men for den, der har deltaget i en så dødsensfarlig og hasarderet sejlads, står det som noget af et under, at vi slap levende derfra.

Der stod, som før nævnt, høj sø. Og ind gennem renden løb der en rivende strøm, der i høj grad vanskeliggjorde styringen. Dette bevirkede, at vi trods stormen måtte have stor sejlføring for at holde fart og kunne styre og holde os midt i det smalle løb, hvor sømærkerne på hver side af renden af strøm og storm var væltede og ført under vandet, så de ikke kunne ses.

Bagefter forstod jeg først, hvor meget skib og mandskab havde været udsat for. Hvis »Svava« havde mistet styret, og vi var tørnet på grund på en af siderne, var skonnertbriggen øjeblikkelig faldet tværs i indløbet og ville derefter i løbet af kort tid være slået til vrage, så både skib og besætning var blevet det, der kaldes totalt forlist.

Efter en ret vanskelig manøvrering med en for det ballastede skib alt for stor sejlføring lykkedes det at få kurs ind mod den sejlrende, som vi skulle prøve på at slippe igennem for at nå den trygge havn, som vi stiledede imod.

Kaptajnen stod selv til rors og blev hjulpet af bedstemanden, for det var hårdt mandfolkearbejde at skifte roret, når flaget på land jævnlig stod omtrent vandret ud til en af siderne og dermed viste, hvor nær vi var ved en aldeles skæbnesvanger grundstødning, og hvor det gjaldt om hurtigst muligt at komme væk fra den truende undervandsfare.

Jeg tror nok, at jeg tør sige, at kaptajn Jensen flere gange under denne dødssejlads fortrød, at han ikke havde besluttet sig til at søge læ i Rigabugten og afvente bedre vejr i stedet for at inklade sig på det galmandsværk, som vi nu var i færd med at gennemtrumfe.

På trods af lodsernes, hvad vi senere hørte, sikre overbevisning om, at vi ikke ville slippe godt fra denne sejlads, som de helt havde frarådet, nåede vi alligevel frelst ind gennem det ydre havneindløb og den voldsomme sø og kom i til dels smult vand.

Men nu dukkede et nyt problem op: Nu gjaldt det om at få taget farten af skibet og få ankret ud og i bund, før vi nåede en bro et

godt stykke inde i havnen. Lykkedes dette ikke, ville vi uvægerligt smadre skib og bro.

Mens nogle af mandskabet var travlt beskæftiget med at bjærge sejlene, var styrmanden og bedstemanden ivrigt optaget af at få det ene anker gjort klart og lade dette falde snarest muligt. Skipperen stod stadig til rors, bed tænderne sammen, bandede og svor og syntes, at det varede alt for urimeligt længe, før det anker kom i bund.

Endelig dryppedes det og bed fast i havbunden, så de på dækket liggende 30 favne kæde rovsede ud med dundrende fart. De 90 favne ombordværende ankerkæde var pænt placeret i en kædekasse, der stod agten for fokkemasten bag ruffet med mandskabslukafet. Derfra blev kæden nu af den voldsomme kraft halet ud og slæbt langs dækket rundt om ankerspilstromlen og ud gennem klydset. Det var intet under, at spilkoblen med dens jernbeslag var i stor fare for at blive brændt op og aldeles ødelagt ved den hårde gnidning. Skipperen hylede fra agterdækket, hvor han stod, og hvorfra han kunne se gnisterne og ilden: »Slå vand på!« Og styrmanden halede vand op udenbords fra og pøsede det på, alt hvad han kunne overkomme.

Til sidst var samtlige 120 favne kæde, som hørte til det bagbords anker, strakt ud, og endskønt tampen på kæden var fastsjækket til kædekassens bund, blev sjæklen revet løs fra bunden, så hele kædelængden druknede i havnen sammen med ankeret.

»Få det andet anker klar i en ruf!« brølede kaptajnen. Men styrmanden var som gammel sømand allerede i gang dermed, for dette var det nærmeste, der skulle foretages.

Mere og mere faretruende nærmede vi os den skæbnesvangre bro, men farten var dog nu løbet noget af skibet, så vi var klar over, at hvis vi blot kunne nå at få det andet anker fra styrbordssiden i bund en god skibslængde fra broen, ville skuden svaje op og ligge trygt forankret i Windaus gode havn efter den nervepirrende fart gennem den brådfyldte indsejlingsrende. .. Og på mirakuløs måde lykkedes det virkelig.

Da kæden totnede op, og »Svava« svajede rundt, var der kun nogle få favne hen til broen, og folk, der stod tæt på havnekajen, åndede lige så lettet op som vi om bord.

Det næste der skete, var, at kaptajnen kaldte hele mandskabet hen på agterdækket, hvor han stod klar med romdunken og et glas uden fod. Hver mand fra styrmanden og nedefter til kokken fik nu skænket to topfyldte glas, som de næsten alle begærligt svælgede ned. Det var stærk og kraftig St. Croisrom, som jeg for mit vedkommende fik i den gale hals, så jeg hostede og fik tårer i øjnene til stor fornøjelse for den øvrige del af mine skibskammerater.

Naturligvis havde »Den Gamle« let bevæget sagt et par pæne ord til os og takket os for vor resolute og kvikke indsats, der havde bjærget både ham, os og vort gode skib. ..



Kaptajn Svava Jensen (øverst tv) med mandskab.

Og nu vil jeg stræbe for at komme til skonnertbriggen »Svava«s dybt tragiske endeligt.

Efter at jeg havde faret til søs i 60 måneder, som den gang krævedes for at kunne komme på navigationsskole og erhverve papirer som styrmand, rejste jeg i efteråret 1902 til Bogø for på daværende udmærkede og billige kostskole at låse til styrmand.

I juleferien var jeg rejst en tur hjem til mine forældre i Rødvig. Og da jeg efter denne ferie kom tilbage til Bogø og skolen, erfarede jeg, at mit velkendte skib, »Svava« på skrækkelig vis var forlist julenat i Isefjorden ud for Hundested.

»Svava« var, som så mange gange tidligere, ved juletid på vej mod Danmark med en ladning kul fra England for at holde jul hjemme og lægge skibet op for vinteren. Sent juleaftens eftermiddag nåede de til fjordens indløb og ankrede op der, da det var umuligt at få slæbebåd og blive bugseret ind til lossehavnen, der var Nykøbing Sjælland. .

Om natten, efter at kaptajnen havde været i land og telegraferet hjem: »Velkommen Danmark. Kommer i morgen«, rejste der sig en frygtelig storm fra nordvest, den meget voldsomme julestorm, som mange ældre endnu vil huske.

Skibet drev ind på grund, hvor der stod et skrækkeligt bråd, og det blev slået til totalt vrage. Kaptajnen og fire mand af besætningen druknede, og kun tre mand blev på mirakuløs måde reddet. De havde på det af bølgerne ustandseligt overskyllede skib taget plads på kahytstaget agter, som var det højeste punkt på fartøjet.

Og da hele ruftaget af det ustandseligt overskyllede bølgeslag var arbejdet løs fra dækket og skroget, blev de tre søfolk på disse skrøbelige redningsplanker skyllet op på stranden ved Hundested og i høj grad udmattet tilstand hjulpet ind til de venlige beboere langs med kysten af Danmark, som

altid har stået parat til at tage sig af skibbrudne søfolk.

Ifølge en af de overlevendes forklaring var kaptajn Jensen på et vist tidspunkt, da ankeret endnu holdt, men da storlugen af søen var smadret og skyllet bort, fra agterdækket, hvor hele besætningen var samlet, gået forover, antagelig for at stikke mere kæde. Og man mener, at han i den mørke og stormfulde nat er, eller kan være faldet ned i lasten, hvorfra han ikke kunne komme op ved egen hjælp og derfor muligvis så er druknet.

Det var et hårdt slag for den ret talrige familie på Bogø: »Svava Jensen« juledag ved middagstid at modtage det rent ud lammende budskab, at deres fader efter mange meget mere farefulde rejser, nu havde fundet sin grav så nær ved den hjemlige trygge havn.

Og kun lidet hjalp det, at hele Bogø sammen med den tabtes nære pårørende viste deres medfølelse på al mulig måde.

I stedet for Dannebrog i top, som altid på en juledag, stod hele det venlige og gæstfrie Bogø klædt i dybeste sorg med flag på halv stang fra hus til hus og fra gård til gård. Alle navigationselever gav deres bidrag til en mindekrans for den afdøde, hvis lig var kommet til øen for at blive jordet på den hjemlige kirkegård.

Det var en dybt tragisk jordefærd, hvor hele øens befolkning var med og viste sin deltagelse.

Og for mig var det en bedrøvelig måde at blive mindet om de forholdsvis gode måneder, da jeg om bord på »Svava« af den stoute sømandsskikkelse, kaptajn Jensen havde modtaget megen god lærdom i faget sømandsskab, som han uden tvivl var en mester i, og som jeg havde meget tilbage at lære af.

Niels Vange

Tidligere skibsfører D.S.B.

En anden version af »Svava«s forlis

fremgår af en beretning

af Kaj Larsen, Greve

I julen 1902 nåede de ikke tidlig nok hjem. Skibet lå i julestormen 1901 for anker i Isefjorden ved Holbæk, kæderne sprang, og skibet drev på en stengrund. Mandskabet, 6 i alt, søgte ud på agterdækket. Skipper Svava Jensen ville gå ud på forskibet og skibsdrengen holdt sig til ham. Da de to stod der, brækkede forskibet over, de faldt begge i søen og druknede. De fire andre blev reddet, blandt dem Lars, som var/blev gift med den ældste datter Marie.

I kirkebogen står der om forliset : "25/12 i 1902 forliste skonnerten »Svava«, hvis eier og fører afdøde, var i orkan. Foruden føreren druknede en skibsdreng, Kristian Julius Henriksen også fra Bogø, ud for Hundested, Thorup Sogn, Strø Hered"

Kirsten Svava Jensen kunne ikke få sin afdøde mands livsforsikring udbetalt, da hans død ikke kunne dokumenteres. Men fire måneder efter blev et lig, en strandvasker, kastet op på kysten. Det var helt ukendeligt, bl.a. manglede den ene arm. Men på den anden arm var hånden intakt og på den sad Kristian Svava Jensen's giftering. På den måde blev han identificeret og Kirsten fik forsikringen udbetalt.