



ALFRED STOLTENBERG

Alfred Stoltenberg blev født i 1871. Hans far var skibsfører og alle i familien søfolk, men mod sin vilje kom han dog selv i handelslære. I 1896 slog han sig ned i Aarhus og begyndte straks som skibshandlerassistent. I en broget branche, hvor konkurrencen var benhård, fik han mange oplevelser i og omkring Aarhus Havn, inden han 'gik i land' omkring 1911.

EN SKIBSHANDLERS OPTEGNELSER

Jeg vilde være Sømand, men maatte ikke, trods det, at min Fader var Skibsfører, og hele Familien Sømænd. Der var ikke noget at gøre, jeg skulde til Handelen, noget jeg ikke dengang havde særlig Lyst til. Der var en Plads ledig i en skibsprovianteringsforretning, og i den kom jeg. Det smagte altid af Fugl. Jeg kunde ro og sejle en Baad under alle Vejrforhold og havde i skolen faaet en god Undervisning – og særlig sprog.

Det var i en lille Søkjøbstad, hvor der kom nogle Sejlskibe med Kul fra England. Dampere var en Sjældenhed. Da sejlskibene i de fleste Tilfælde skulde opankre paa Reden, gjaldt det jo om at komme hurtigt derud og kapre Skibet. Konkurrencen var ikke stor, vi var to Skibshandlere, saa een af os løb jo altid af med sejren.

Der skal en vis Paagaahenhed dertil, alt efter Forholdene, om det er en gnaven eller en gemytlig Kaptajn, alt det opdagedes straks.

Kommer man først og har faaet afleveret sit Kort, talt lidt med ham, givet en Cigar, forespurgt om at tage et Telegram med i Land, eventuelt ønsker noget ombord. Kort sagt, alt hvad der kan gøres for at faa Løfte om at handle hos os. Dampskibene kom jeg dengang meget sjældent ombord i. Det besørgede Principalen selv.

At det var vanskeligt at klare sig, som lige var kommen i Lære overfor en ældre erfaren Mand, siger sig selv, men jeg havde dog straks faaet det Indtryk, at komme først og i god Tid, kan man som Regel notere en sejr.

Det var forresten en meget interessant Periode. Der indtraf nogle store strandinger, der krævede Switzers Bjergningssselskab til Assistance, og samtidig blev alle Fiskerne tilkaldt med og uden Baade for at hjælpe til.

Dels for at forsøge at lette skibet ved at kaste Ladningen overbord – som Regel Kul.

Korn og Foderstoffer blev gerne omladet i de Smaaskibe, der eventuelt var i Havnen. Da vi havde Forsyningen af Switzers Skibe, var der en stadig Ekspedition med Baadene frem og tilbage. Tougværk, Træ (Brædder), Proviant, Post og Telegrammer osv. osv.

Naar Havaristen kom af Grunden, blev den som Kegel slæbt ind paa Reden for at faa det endelige Eftersyn (Sødygtighedsattest) for at kunne sejle til nærmeste skibsværft. I den Tid, skibet laa paa Reden, var det min Tur at udbringe de mange Fornødenheder. Jeg havde ogsaa til Tider Besked med til Fiskerne fra deres Koner om, hvornaar de blev afløste og omvendt. "Sig at jeg kommer til Middag", osv.

Der var Liv glade Dage saa længe det varede. Efter endt Læretid kom jeg i en stor Landforretning, Kolonial, Trælast, Kul, Jern, Korn og Foderstoffer. Vi modtog Tiende for et stort Grevskab. Opkøbte Korn fra de store Herregaarde, og var jeg ofte ude derpaa at udtage Prøver.

Dengang var der stor Eksport fra Byen med Byg til England, og vi afskibede flere Ladninger straks paa Foraaret. Derefter tog jeg Plads i København i en større engros-Forretning og kom derfra ved et pudsig Tilfælde til Aarhus som Skibshandlerclerk.

Den 15. Maj 1896 holdt jeg mit Indtog i Aarhus og begyndte samme Dag. Det første skib var en tysk Damper. Jeg fik den ikke, men det var ikke min skyld. Chefen var gaaet, og jeg var alene hjemme og lukke Butikken kunde jeg ikke godt Kl. 7 Aften. Der var en Rolighedsperiode til først i Juni, og saa begyndte Træslæberne at komme, saa blev der Liv i Kludene.

Naar Vinden var god, kom der een eller to, til Tider flere ad Gangen.

I den Periode var det umuligt at forlade Havnen, og det Dag og Nat. Søn- og Helligdage. Det indtraf ofte, at de fleste kom om Søndagen.

Tog vi endelig i skoven om søndagen, vidste vi, at med den Vind kommer der ikke noget i Sigte de første 2 Timer, men saa skulde der nok komme en Damper listende ind i Mellemtiden.

Det var jo ikke hver Dag, der var Skibe at proviantere, og det, der blev solgt, var ikke altid større Poster. Konkurrencen var skrap, Udgifterne store, saa det at være skibshandler, var ikke nogen særlig indbringende Forretning.

Vi havde ogsaa en Produktforretning samtidigt, der lidt efter lidt voksede os over Hovedet, og en skønne Dag forlod vi Skibshandelen.

Desuden købte vi gamle skibe, der fik en Reparation og udrustet efter Skibstilsynets Bestemmelser. Skibene blev solgt eller ogsaa satte vi en Skipper ind paa Part. Vi købte en stor fransk Bark, der var strandet ovre i Sundet og blev solgt ved Auktion i København. Skibet blev slæbt her til Aarhus, hvor den blev fortøjet ved Nordre Mole og tiltrak sig almindelig Opmærksomhed ved sine flotte Linjer og smukke Rig. Den blev senere solgt til Italien, som den var. Skulde den sælges herhjemme, vilde en Hovedreparation ikke kunde betale sig, da der fordredes meget i den Retning.

Dampskibene var altid mere behagelige at have med at gøre, saavel norske, svenske og tyske. De danske Dampere var til Tider ikke værd at gaa efter. De fik gerne al deres Proviant, Dæk og Maskineri m.m. fra København, hvor Skibshandlerne der havde Aktier i de forskellige Rederier mod at faa Leverancen i dansk eller ogsaa udenlandsk Havn. Vi havde Aktier i et Par Rederier, og havde en god Forretning deraf. For de rigtige store udenlandske Sejl- og Dampskibes Vedkommende blev der ofte sendt hele deres Udrustning. Særlig fra Norge og saagar fra London kender jeg Tilfælde. Nogle fik deres her, men det var en sjældenhed. De fleste anløb England og fik samtidig Last med øst- eller vestpaa.

De tyske Fuldskibe kom med Petroleum i Tønder, fik ogsaa det hele sendt fra Bremen, saa de smuler, der faldt af, var ikke videre bevendt, for det var mest Uejlighed.

Her kom en Del store engelske Baade med Majs og Foderstoffer oversøisk fra. I disse Baade gik jeg aldrig ombord, da de aldrig købte andet end fersk Kød, Grøntsager o.l. Det var ogsaa Slagtere, der gerne konkurrerede indbyrdes, det var et Prisspørgsmål, og saa leverede Skibshandlerne det øvrige.

Nogle af de mest interessante Metoder, hvorved det lykkedes at faa et Skib og omvendt, skal her fortælles. Jeg skal dog hertil bemærke, at det er kun meget lidt af de mange hundrede Skibe, man i Løbet af ca. 15 Aar har været ombord i. Fremgangsmaaden – kan man sige – er altid den samme, men saa uendelig varierende. At een eller flere Damp- eller Sejlskibe kunde komme flere Gange i Aarenes Løb, var ikke ualmindeligt og vakte altid Glæde over Gensynet (kun hvis man selv havde dem).

Her kom nogle faa Gange om Aaret en Tankdamper med Petroleum fra Amerika. Disse Baade var fra Hamburg. Ca. 14 Dage før deres Ankomst fik vi Skibshandlere og Slagtere en Liste fra Rederiet med Fortegnelse over det Kvantum af hver Sort Kød, Flæsk, Pølser osv. med Opgivelse af billigste Pris i god og frisk Tilstand. Vi overgav Ordren til en Slagter og bad ham sætte sine Priser dertil, hvorefter vi regulerede dem og afsendte Resultatet med den Tanke: "Der bliver ikke noget ud deraf". Naa, vi fik imidlertid Leverancen og mødte ved Skibets Ankomst med Rederiets Kontrakt i Lommen. Kaptajnen havde i Mellemtiden faaet sin Post, og fik saa Besked, at henvende mig til Hovmesteren. (Min Slagter var med). Der blev givet Ordre til næste Dag at

møde ombord med Varerne, hvilket ogsaa skete. Til Stede ved Modtagelsen var Hovmesteren. Medens jeg fjernede mig lidt derfra, kom den Slagter, der tidligere havde leveret til samme Rederi, hen til Hovmesteren og hviskede noget til ham. Hovmesteren kaldte paa mig og meddelte mig, at Kødets var ubrugeligt 2. Kl.s Kød og i det hele taget alt det onde, der kunde siges derom. Det var jo en ubehagelig Overraskelse og tilmed ubegrundet, vidste jeg. Jeg undersøgte Kødets for at overbevise mig om rigtigheden deraf og kom til det Resultat, at der ikke var nogen som helst Grund til Klage, hvorefter jeg sagde til Hovmesteren: "Der er ingen, der har solgt Skibet 1. Kl.s Kød. Der er solgt Kød osv. til den og den pris, friskslagt, og det er alt, hvad De kan forlange". Kaptajnen og Styrmand overværede Begivenheden, ogsaa de undersøgte Kødets og fandt det friskt og godt. Min Slagter kom senere ombord og forklarede, at Kødets var slagtet Dagen før, hvilket han beviste ved Dyr lægeattest.

Saa onskabsfuld kunde en Konkurrent være, trods det, at han helst skulde holde sin Næse fra andres Sager, saa vi regnede ham heller ikke til de "fine". Det var jo en let og behagelig Ekspedition, hvor det største Arbejde var at skrive Regningen. – Men saa let gik det ikke altid. Trælasterne, af hvilke der stadig kom en Del, gav én rigeligt at bestille, store og smaa, og ombord i dem alle, var en Nødvendighed. Det foregik til Søs, og saa kunde man se en fire, fem Baade roede af alle Kræfter for at komme først.

En sommeraften ved 7–8–Tiden, til dels blikstille, kom en stor norsk Bark med Trælaster listende ind over Bugten. Den var temmelig langt inde, før jeg opdagede den, og mente derfor, det var for sent at gøre nogen ekstra Anstrengelse for at komme af sted, da hele Korpset nok allerede var derude. Mærkeligt nok. Da jeg kom ned til Baaden, saa jeg de andres Baade ligge paa deres Plads, men det var ingen Garanti, for de kunde i en anden Ende af Havnen havde laant en Skibsjolle.

Jeg gav mig god Tid og halede min Baad op paa en Flaade og gav den en Hovedrengøring i Bunden, hvorefter jeg startede med en ganske jævn Fart. Kommende uden for Molen ser jeg ikke en eneste Baad paa Bugten eller ved Skibet, en behagelig Overraskelse, og giver mig til at hale paa Aarene for at faa et Forspring. Jeg kan omsider derud og entrede Skibet, (hvorfra jeg saa de øvrige runde Molen). Jeg kom ombord og ønskede Kaptajnen Velkommen, gav ham mit Kort, gav ham en Cigar, sludrede da lidt om, hvorfra han kom, om

Fragter osv. Han bad mig tage et Telegram med i Land, og fik saa den Ære at være hans Skibshandler. Saa kom hele Banden. De fik en lang Næse. Vi forberedte Hjemturen, og kort efter kunde ses 5 Baade forlade skuden med hastige Aaretag indefter. Skibet blev liggende til Ankers, det var nu fuldstændigt stille.

Telegrammet blev ekspederet omgaaende, og alt var i Orden. Ja, det troede jeg da, for jeg var særlig godt tilfreds med Resultatet.

Næste Morgen blev alle vi Skibshandlere, Mæglere m.m. tilsagt til at møde paa Toldboden Kl. 10 til "Klør" hos Toldinspektøren, han havde fra sin Lejlighed paa Kystvejen observeret i Kikkerten vort Forehavende. – Toldinspektøren foreholdt os i meget kraftige Vendinger, hvorledes vi herefter havde at rette os.

Før den Tid gik vi altid ombord førend Toldvæsenet, men trak os ved dets Ankomst tilbage fra vor Underhandling med kaptajnen til de var færdige, og saa begyndte vi igen. Fra den Dag af maatte vi ikke gaa ombord før Toldinspektøren, hvilket vi ogsaa til Dels overholdt. Det vil sige, kunde vi i Ly af Skib og Land snige os ombord, gjorde vi det.

Toldassistenterne og Rorsbetjentene greb meget sjældent ind, undtagen naar det blev for groft. Vi vidste ogsaa, hved der stod paa Spil for os, nemlig, at vi vilde miste Retten til at sejle ud i Havnen til Skibene, førend de blev fortøjet, og det vilde vi ikke gerne udsætte os for.

I Dampskibene maatte vi ikke gaa ombord, førend Tolderne gav os Lov.

Det skulde blæse meget, for at vi skulde holde os tilbage.

En 2. Juledags Formiddag kom en 3-Mastet Skonnert med Koks fra England krydsende Bugten ind. Jeg roede ud i en haard Fralandskulling og søgte første Gang, da den skulde vende, at borde den nede ved Silistria, men kom et lille Minut for sent. Jeg opdagede, at der allerede var en Konkurrent ombord.

Der var ikke andet for mig at gøre end at vende hjem. Skibet skulde slaa et Slag op til Risskov, og saa kunde jeg tage den i Havneindløbet.

Det var nu godt nok. Da jeg vendte Baaden, havde jeg Vinden lige i Stævnen.

Det var næsten umuligt at avancere, og tænkte saa smaat paa at ro i Land og hale Baaden op, men saa skulde jeg jo gaa hjem, og det var jeg ikke særlig begejstret over. Da jeg kom lidt under Land, var der mere Læ og smult Vande, og ved at holde Landet rundt og langs Molen, kom jeg tidsnok til at tage Mæglerne med, der stod paa Molen og ventede. Skibet kom straks efter. – Vi

blev fotograferet af Fotograf Monsrud før og efter vi bordede Skibet (Nicolajsen har Billedet). Havde det bare været et ¼ Minut før, kunde vi havde set det morsomme Syn, at Mægleren laa og sprællede bag en Toft med begge Ben i Vejret. Det gaar altid saaledes til, at i det Øjeblik, man tager fat i et Skib med megen Fart, giver det en meget hurtig og kraftig Fremdrift af Baaden, – da Mægleren stod ret op, kan De tænke Dem Resultatet. Jeg havde advaret ham i Tide, han kunde lige saa godt være gaaet udenbords. Skibet fik jeg ikke. Det blev efter endt Losning oplagt her for Vinteren og Imidlertid solgt. Skibet skulde derefter i Dok, saa der blev ingen Forretning for dets Skibshandlere.

Det var første og sidste Gang, jeg ikke kunde borde et Skib til Søs.

Som tidligere bemærket kom her store Skibe med Petroleum i Tønde. Det vidste vi altid forud, men hvornaar? Den er afgaaet den Dato, og regner vi ca. 25–28 Dage. En skøn Dag fortælles det, at den har passeret Skagen og kunde saa ventes, saafremt Vinden er god, hvert Øjeblik. Der var Spænding i Luften. Udkik hver ½ Time. Endelig kom den en Morgenstund ved 4–Tiden med mindsket Sejlføring ind paa Bugten. Det var jo ikke saa morsomt at tage den under Farten, der er Drift i et saa stort Skib. Jeg var i Tvivl, om jeg skulde vente, til den ankrede op, eller gaa til Søs. Vejret var straalende, og en frisk Vind af sydlig gav lidt Sød at bakse med. Jeg var kommen godt forbi Molshoved og mødte da Skibet der og var saa heldig at faa fat i en tilkastet Trosse fra Skibet. En sjælden Gunstbevisning. Jeg kom ombord, hilste paa Kaptajnen og forebragte mit Ærinde, der resulterede i, at jeg fik Skibet. Imidlertid kom der en Mængde Handlende af alle Slags. Efter at Skibet var klar, tog Kaptajnen i Land for at melde sin Ankomst til Mægleren og Modtageren af Lasten. Grundet Skibets store Dybtgaaende skulde det lægtes. Der skulde frisk Kød, Grøntsager, Brød og Øl osv. ombord. Kaptajnen tog mig dog ikke saadan uden videre. Han skulde først spørge sin Mægler, om vi var reelle og solide nok. (Forsigtighed er en Borgermesterdyd). Svaret var tilfredsstillende. Da Skibet kom i Havn, blev Mandskabet afmønstret. Det tog lang Tid, at losse ca. 23000 Tdr. Medens Skibet laa her, kom der Proviant, Skibsinventar, 36 Ruller sejdug, Towværk m.m. Hele hans Regning var ca. 13–1400 Kr., hvoraf flere kontante Udlæg. Det var ikke mere, end hvad vi solgte til de Dampere, vi havde Aktier i, og det var egne Varer. Det er ofte blevet spurgt mig, om det ikke var et farligt Erhverv saaledes at

rakke til Søs i alt Vejr og Vind. Det kunde maaske siges, men vi var trænedede, saa det tænkte vi ikke paa. Kun een Gang kom jeg i Tanker om det bagefter.

Det var i Slutningen af November, en Lørdag Aften Kl. 8, jeg saa en rød Lanterne paa Bugten. Afstanden mellem Sidelanternen og Agterlanternen viste, at det var en større Sejler, hvorefter jeg gik ned for at gøre Baaden klar for at tage ham i Indsejlingen. Da jeg havde god Tid, roede jeg ned forbi Østbanen, hvor jeg saa, han vendte. Skibets Afdrift kunde jeg stadig følge, men ikke se, og maatte derfor stadig manøvrere efter Lanterne. Øjeblikket var inde, klar til at gribe fat, alt i et Bælgmørke ude til Søs. Aarhus Havn var dengang mørkelagt. Kaptajnen blev meget forbavset ved at se mig dukke op over Rælingen. Vi kendte hinanden, og i Mellemtiden kom vi ind i Havnen. Da det hele var overstaaet og vi sad i Kaptajnens Kahyt, fik jeg en lille venskabelig Overhaling, at det var meget dumdrigtigt at borde et Skib i et Saadant Mørke osv. osv. Jeg indrømmede det forkerte deri og tænkte, det kunde være rigtigt nok, Jeg gjorde det ikke senere.

Et af de Skibe, vi aldrig kunde lære at kende, var en svensk Skonnert, der kom med Tømmer fra Halmstad. Den kom utallige Gange hvert Aar, og trods det roede vi mange Ture forgæves ud efter den.

Naar vi saa kom godt Halvvejen, kunde det hænde, at en af Kollegerne ventede lidt for at høre den andens Mening. "Er det ikke "Eliz"?" – "Jo, jeg synes det ligner den!" Tvivlende: "Ja" – "Nej" – "Jo". – "Det kan godt være". – "Det ligner den" osv. osv. – Naa, da vi var kommen saa langt maatte vi fortsætte derud, for vi vilde ikke ro hjem. Det var nemmere at blive taget med paa Slæb ind.

Kaptajnen modtog os gerne med den Bemærkning« "Har I ikke andet at bestille end at sejle ud til mig? – Kender I mig ikke?" – Nej, det gjorde vi ikke, for vi kunde tage lige saa meget Maal af den, vi vilde, hver Gang tog den sig anderledes ud. – Det var et Problem, vi stadig diskuterede uden nogensinde at blive klogere deraf.

Efter en meget travl Dag. Jeg var omtrent færdig med at gøre alt klart til en stor Fanø Brig, der skulde paa Langfart. Der manglede et Par Smaating, som jeg lod ligge til næste Dag. Lukkede "Biksen" og gik op, hvor jeg boede for at se, hvorledes Bugten saa ud. Fik fat i Kikkerten og spejdede ud. Langt, langt ude observerede jeg nogle smaa Prikker, der blev opgjort til 6 Skibe.

Det var jo ikke saa morsomt at faa saa mange paa een Gang. Jeg skulde til Fødselsdag hos en Familie oppe i Byen og gik saa. Da det var blikstille, var jeg klar over, et et Par Timer gik, førend de var nogenlunde inde. Efter et kort Ophold hos Familien begav jeg mig af Sted (Spændingen var mig for stærk) i god Fart ned til Havnen, gaar op og ser, at de 6 er kommet nærmere. Efter at have beregnet, hvor jeg skulde begynde først.

Idet jeg hurtigt træder ud af Gadedøren, træffer jeg min ene Konkurrent, der med Udbruddet: "Hvorhen i en saadan Fart. Er der nogen derude?"

"Nej, jeg skal hen paa W.C. Jeg har travlt!" – Han havde nemlig indtaget en saa rigelig Ballast, at han var undskyldt ikke at kunne se ret langt til Søs.

Han gik ind i den nærmeste Restauration, saa var jeg klar af ham, og én mindre at slaas med. Jeg kom af Sted, og saa begyndte Arbejdet. Det var en lang Rotur. Jeg maatte et godt Stykke uden for Molshoved.

Den første jeg kom ombord i, havde været hos os før. Jeg kendte ham ikke. Det var før min Tid, han havde været her. Men det var jo en god Start for mig.

Kaptajnen havde yderligt truffet Aftale paa deres fælles Lastepads med de øvrige 5 skibes Kaptajner, at de skulde handle hos os.

Det kan ikke nægtes, at det var en sjælden og behagelig Overraskelse, men derfor skulde jeg alligevel igennem det hele, førend de andre kom til. Intet er sikkert, førend man har det fast og afgjort.

Efter saaledes at have været det hele igennem, roet Bugten frem og tilbage, kom der omsider lidt mere Luft hen ad Morgenstunden.

Imidlertid kom det 7. Skib, en 3 Mastet Skonnert frem som den sidste i Rækken. Da jeg var saa langt ude, gik jeg ombord i ham, men der var ikke noget at gøre for mig. Kaptajnen havde været her før. Han var fragtet for 3 Rejser hertil, og hver Gang han kom, var jeg mærkeligt nok den første ombord. Sidste Gang sagde han ogsaa, at jeg fortjente at faa et Resultat, men det blev der selvfølgelig ikke noget af. Naa, med dette Skib sejlede jeg paa Slæb ind i Havnen, hvor mine 6 Skibe imidlertid var kommen og laa ved Bøjen. Klokken var da halvsyv.

Samtidig ser jeg min Konkurrent fra i Aftes gøre sin Jolle klar, og da han kom ud til Skibet skældte og rasede han, ganske ude af sig selv, at det var overgaaet og undgaaet ham i Aftes osv, osv. – Jeg morede mig godt over ham men for at lægge et Plaster paa Saaret, anmodede jeg ham om at gaa ombord i Skibet her, "saa kan De faa den. Det er Deres". Lidt efter blev Toldvæsen og Mæglere færdig

og hilste paany paa Kaptajnerne, om der var noget, de manglede ombord, hvilket var Tilfældet. Frisk Brød m.m. De vilde gerne til Køjs, da de havde været paa Vagt, siden de forlod Sundet.

Det var det største Kup, der nogensinde var blevet udført i min Periode, at faa 6 Skibe paa een Gang og alene. Der var ingen, der vidste, hvorledes det var foregaaet.

Efter at det hele var i Orden, kunde jeg begynde at fortsætte med at gøre mit Skib færdigt.

At sove senere hen paa Dagen blev der ikke Tid (til). Søvn var et Lejlighedsarbejde. Jeg sov en Grundlovsdag fra Kl. 2 Eftm. til 11 Aften ud i eet Træk, saa klædte jeg mig af og gik i Seng og sov videre til næste Morgen.

Jeg havde paa een Gang 3 tyske Kuldampere, ved at være saa heldig, at faa den første. Den næste, der kom op ad Dagen, kendte Kaptajnerne hinanden, og den tredie, der kom et Par Dage efter, fik jeg, fordi de andre 2 handlede hos os. Den sidste var en meget stor Baad, der var bygget i England og var paa første Rejse. Den skulde til Hamburg herfra og laste ud (oversøisk).

Det er et Held at faa saa meget paa een Gang. Uheldet kan jo ogsaa ramme een, da man ikke med sin bedste Vilje kan faa alt, hvad der kommer. Det kan ikke nægtes, at der var en vis Spænding, alle Nerver spændt til det yderste, og naar saa Resultatet fremkom, var Spændingen udløst, hvorefter man begyndte at udforske, om man havde begaaet en Bommert el.lign. – eller det var et hædeligt Uheld. Med den største Ro slog man sig til Taals med, at der var gjort, hvad der kunde gøres, og derved kunde ikke rokkes. Hjemme saa de jo gerne, at vi fik det hele.

En Søndag Morgen ved 3½-Tiden laa en stor svensk Skonnert nede ved Varna for stille. Hurtigt i Tøjet og saa af Sted. Kommende ombord og fremførte sit Ærinde, hvorefter megen Snakken frem og tilbage, fik jeg ingen Resultat, trods det, at jeg var alene. Det var for Resten et sølle Drog til Kaptajn. Der kom lidt Luft og imidlertid kom min Konkurrent anstigende. Det gik ham lige som mig. Han fik heller intet Resultat. Efter at være fortøjet ved Kajen, Klokken var ca. 7, drak Kaptajnen sin Morgenkaffe og gik til Ro, blev vækket til Middag, spiste, hvorefter vi fik Anledning til at tale med ham igen uden Resultat. Derefter gik han ned i Kahytten og kom op Kl. 5. Vi begyndte igen, men Nej, han var ikke til at bide eller stikke i. Endelig langt om længe kom det saa, at han handlede hos

N.N. Da kunde jeg ikke holde mig længere. Jeg gav ham en meget kraftig Skylle med Bebrejdelser af det urigtige i, at holde os gaaende i over 12 Timer i Stedet for at kunne afgang det straks. – Jeg har aldrig bebrejdet nogen Kaptajn noget, fordi de ikke vilde handle med een, men dette Tilfælde var ogsaa ret enestaaende. Jeg syntes, han skulde have det at vide, saa han forstod, at det ikke var for Fornøjelse for os.

De vil vel sige: Hvorfor gik vi ikke hjem og kom igen, det vilde jo være ligetil?" – Saaledes var vi ikke indstillet. Hvis vi aftalte at mødes om en Time eller 1½, kunne de være evigt forvisset om, at vi, efter at være kommen hjem, omgaaende vendte tilbage ad naarmeste eller længste Omvej for derefter at træffe hinanden samtidig ved Skibet igen. Der var jo ingen anden Udvej end at lade Linen løbe ud. I de 12 Timer fik vi hverken vaadt eller tørt.

Én Søndag Aften ved 6-Tiden kom en tysk Damper med Kul. Vi kom som sædvanligt ombord og forebragte vort Ærinde. Vi manglede egentlig den 4. Skibshandler, men var han der ikke, kom han heller ikke senere, vidste vi. Vi savnede ham ikke. Kaptajnen tog det hele som ham Sagen uvedkommende og vilde ikke bestemme sig for nogen af os. Jeg havde givet ham mit Kort først. Det hjalp heller ikke. Vi saa lidt raadvilde paa hinanden. "Hvad er den af?" Da spørger Kaptajnen: "Hvorledes haar N.N. det?" – "Han er død!" svarer min Sidemand ganske roligt. – "Hvonaar er han død? Jeg havde Brev fra ham for 4 Dage siden i England, det maa være en Misforståelse!" sagde kaptajnen. – Kort og godt blev vi affærdiget med den Besked, at ingen af os blev hans Skibshandler. Naa, vi begyndte at gaa fra Borde, og hvem træffer vi ved Landgangen i fuld Galla – høj Hat m.m.? Den "døde" N.N. – Vi luskede af Sted til vi var ude af Syne, hvor vi fik os en kraftig Udløsning over den grove Spøg. Der gik et Par Dage og jeg tænkte ikke mere derpaa, saa fik jeg at høre, at N.N. var knusende gal paa mig, de skulde have sagt, at han var død. Jeg lod Vedkommende sige, at det ikke var mig, saa kunde han tænke sig, hvem – og det gjorde han. Næste Gang vi mødtes, var vi paa Hat som sædvanlig, og saa vidste jeg Besked.

I Slutningen af November kom en Dag en norsk Bark med Pitch pine fra Amerika. Det blæste en halv Storm af østlig, saa vi var afskaaret fra at komme til Søs og foretrak at ligge i Læ af søndre Molehoved, til den kom ind i Havneindsejlingen.

Flere Baade var herude, end der plejede, og det syntes at være vanskeligt i den Sø og ringe Plads at manøvrere Baadene paa det Tidspunkt, naar skibet indtraf, da alle vilde til paa een Gang. Det gik saa nogenlunde.

Ved at vente lidt fik jeg den bedste Plads, nemlig helt agterude. Staaende paa Lønningen er jeg saa heldig at faa afleveret mit Kort til kaptajnen.

I det samme slaar et ret kraftigt Vindstød min Frakke helt op til begge Sider, saaledes at et Batteri af Cigarer kom til Syne i Vestelommerne. Kaptajnen strækker Haanden ud udbryder, fuld af Glæde, "aah, De har Tobak hos Dem!" Jeg rækker ham nogle Stykker samtidig med en Æske Tændstikker, kalder paa sin Styrmand, der faar Ild paa en Cigar. Kokken kom ogsaa farende, da han saa det Syn. Han fik ogsaa een. Det viste sig, at de havde manglet Tobak i flere Dage grundet en lang Rejse.

Alt dette foregik i et Minimum af Tid, at jeg var vis paa, at ingen havde observeret noget særligt. At jeg derefter følte mig som Situationens Herre, siger sig selv. Efter at skibet havde fortøjet ved Molen, Toldvæsen og Mægler var færdige, kom saa Turen til os. Efter at vi for anden Gang havde givet Kaptajnen vort Kort, ser han sig lidt omkring og spørger: "Hvem var det, der gav mig Tobak?" "Det var mig, Kaptajn", sagde jeg, hvorefter jeg fik Ordre til at henvende mig til Kokken for at faa en Del Proviant ombord, "men glem ikke at medtage 1 Kasse Cigarer og et Par Pund Tobak". Jeg havde en Jolle godt lastet med Proviant med ud til ham. At jeg havde en Cigar med til hver af Mandskabet, siger sig selv. Det var Meningen, at Skibet skulde hjem, men det var jo sent paa Aaret og tog lang Tid at losse den store Last. Samtidig kom Frosten og lukkede Havnen med Is. Mandskabet blev afmønstret og hjemsendt. Kaptajnen, Styrmanden, Kokken og 1. Matros forblev ombord.

Denne Kaptajn var en usædvanlig sjælden fin Mand at omgaas. Sammen med Mægleren og nogle Venner fra Byen var vi meget sammen i den lange Tid, han maatte opholde sig her for Is. Der var Piano ombord, og da en af os kunde spille, blev det ofte benyttet, naar vi var til Aften hos ham. En skøn Dag brød Isen op, og kort efter kom Mandskabet. Der blev gjort klar til at rigge op og sejle hjem. Vi savnede ham længe efter.

Vi havde en Skibsfører til Hjælp i vor Produktforretning. Bl.a. at rejse og varetage Indladningen af gammelt Jern i de forskellige Havne.

Hans Hovedbeskæftigelse var, som kendt Mand, at føre de store udenlandske

Baade til de forskellige Pladser her i Landet. De fleste af disse Skibe lossede ikke helt ud, men skulde losse i to eller flere Havne. Paa den Maade havde han en stor Bekendtskabskreds blandt Lodserne. Da han en Dag var i Helsingør, besøgte han sine Venner og fik at vide, at der paa Reden laa en stor norsk Bark med Copra fra Østen, der skulde til Aarhus. "Se at faa den Tjans!" Som sagt saa gjort. Forsøget lykkedes. Skibet var af Modvind og Storm søgt ind til Helsingør for at afvente god Vind. Efter nogle Dages Forløb kom Skibet hertil. Kaptajnen afskar yderlig Parla- mentering med de øvrige Skibshandlere. Vi fik Skibet. Vor gode Mand havde gjort sit Arbejde godt.

Skibet skulde til Østen igen herfra, saa der blev en meget stor Proviantering. Vor Mand førte Skibet til Skagen, hvor han blev landsat. Gensynets Glæde var stor, da Skibet kom igen, efter adskillige Maaneders Fravær, en Sommeraften Skibet laa for Anker ved Fornæs. Den kunde ikke avancere for Stille og stærk udgaaende Strøm. Da en af samme Rederis Baade kom forbi, der ogsaa skulde til Aarhus, tog den den paa Slæb. Et heldigt Træf! Dampere kom først ind, og det var en let Sag for mig at faa den.

Der kunde til Tider være lidt Fornøjelse ved at slippe saa let over det.

En Middag kom en tysk Dampere med Kul. Vi kom ombord efter Toldvæsenets Tilladelse, og skyndte vi os ind i Kahytten til Kaptajnen. Jeg var kommen til at staa i en Krog, men havde dog faaet afleveret mit Kort. Hvorledes det gik til, vides ikke. Af een eller anden uforklarlig Grund, da ingen senere kunde give Oplysning derom, kom de 5 Handlende i et voldsomt Skænderi med hinanden. Kaptajnen var i øjeblikket ved at aabne sin Post og ser lidt forbavset op. Jeg udtaler med høj Røst: "Hold op med det Skænderi! Det kan i ikke være bekendt, at skændes ombord paa et fremmed Skib." Kaptajnen brøler: "Herud!" – Vi forlader Kahytten, og da jeg, som den sidste, gaar, holder Kaptajnen mig lempeligt tilbage og lukker Døren. "De skal være min Skibshandler". Jeg takkede og saa var den Sag i Orden. De øvrige savnede mig straks og forsøgte et Par Gange at komme ind, men blev vinket af. Saa forstod de. Medens jeg ventede til Kaptajnen var færdig med at gennemlæse sin Post, studerede jeg Frimærkerne, og da han saa det, viste det sig, at han var lige saa ivrig Frimærkesamler som jeg. Han gjorde en Rejse senere hertil.

En Sommereftermiddag kom et Par Trælaster. Af den første fik vi at vide, at det var en stor 3 Mastet Skonnert "Gefion". Vi var da klar over, at den kendte vi. Den

havde nemlig været her en Rejse forud. Da den ene var temmelig langt ude, blev vi for en Gangs Skyld enige om det urigtige i at tage derud, og særligt da jeg ikke havde noget med det at gøre. Vi gik hjem og ventede, til den kunde tages i Havneindløbet. Efter en Times Forløb kom den, og vi mødte alle som sædvanligt paa Pladsen. Vi skulde altid passe paa i Indløbet, ikke at komme paa tværs af hinanden, for det kunde let ske, at vi blev slæbt under alle, ligesom det gjaldt om at komme paa den rigtige Side af Skibet, at vi ikke kolliderede med vore Baade mod Bolværket i Tilfælde af, Ankeret svigtede. Eventuelt hvis det var fint Vejr og Vind, da stille glide ind til Kajen og faa Trosse i land.

Jeg fik derefter fat paa et meget uheldigt Sted, men fik mig dog arbejdet op ad den høje Skibsside. Staaende paa en lille fremspringende Kant med Fanglinen i venstre Haand forsøgte jeg med den højre at faa Tag over Lønningen. Der stod jeg. Lønningen var saa bred, da jeg med en Kraftanstrengelse fik hele Armen op, (at jeg) ikke kunde naa at faa fat bagved. Altsaa, op kunde jeg ikke komme ned i Baaden heller ikke. Tilsidst kunde jeg ikke holde mig længere og valgte den eneste Udvej, nemlig at springe i Vandet. Som tænkt saa gjort. Holdende i Fanglinen satte jeg af fra Siden og gik saa lodret ned. Der var ingen paa Skibet, der havde observeret mig, førend de saa mig agterude i Vandet. En af Mæglerne, der var paa Vej ud, styrede hen til mig. Jeg var dog halvvejs oppe, da han kom ombord i min Jolle og hjalp mig det sidste stykke ind over Kanten. Det hele gik som en Leg for mig, da jeg svømmede som en Fisk og var ovenikøbet saa ligevægtig, at jeg af Vanen tog mine Tændstikker op for at tænde min udslukte Cigar, der stadigt sad i Munden. Mægleren sagde: "Nej, den gaar ikke!" Efter nogle oplysende Bemærkninger om, hvad Skibet hed osv., takkede jeg for Assistancen og roede hjem, for at faa tørt Tøj paa, og det vaade udvandet i fersk Vand, Uret til Urmageren og nogle smaating ødelagt.

Det blev fortalt mig senere, at der var slaaet Alarm, men den var blevet stoppet med den Bemærkning: "Lad ham bare klare sig selv, det er han Mand for!" De havde med Interesse overværet det hele fra Skibet. Det er jo ikke hver Dag, de overværer en Vandpantomime. Hvem der var kommen med Udtalelsen, var jeg straks klar over, hvem var.

Mangelen af en Slæbedamper synes altid at være stor og paakrævet i de Tider, hvor Sejlskibe af alle Størrelser indkom under forskellige Vejr- og Vindforhold. Ganske vist havde Havnen en saadan ved Navn "Dykkeren", og den blev opgivet

at have 7 Hestekræfter. Efter nærmere Eftertanke, ved at se, hvad den præsterede, havde Vedkommende ganske sikkert glemt, at det var Gyngheste. For det meste havde den ingen Damp oppe, da dens Hovedformaal var at slæbe Mudderpramme ud. Aarhusbugtens S/S "Samsø" maatte gerne træde hjælpende til, naar de store oversøiske Skibe kom, ogsaa for den kunde det til Tider knibe. Da den engang skulde slæbe en af disse ind fra Reden, blæste det en ret kraftig Fralandsvind. Skibet lettede Anker, "Samsø" spændte sig for, udspyede Masser af Røg, men med det Resultat, at Skibet stadigt gik tilbage, og Skibet maatte lade Ankeret gaa. Den vældige store Rig tog et Vindfang, der i Kraft var for stor for den lille Baad.

Der hengik dog et godt stykke Tid, førend Aarhus Havn fik et Par gode Slæbebaade.

En tidlig Morgenstund kom en dansk Damper med Kul. Jeg var paa Vej derover og indhentede Mægleren, der havde Skibets Post med. Jeg saa et særligt Brev med gode og fine Mærker, just lige netop noget for mig. Vi kom omsider ombord, og noget af det første, jeg saa, var Brevet. Efter at have fremført mit Ærinde, pegende paa Brevet, spørger jeg, om jeg maa faa disse Mærker. "Nej, det ku' De li'! Jeg samler selv". "Ja, det gør jeg ogsaa", og saa var spillet gaaende* Mine Konkurrenter fik en hastig Afvisning, og lidt efter lidt forlod de Baaden. De forstod, at her var alt Haab ude.

Foruden de store svenske og finske Sejlskibe, der kom fra Nordsverrig og Finland, kom der en Mængde mindre med Trælaster fra de sydligere Distrikter. Ligeledes fra Venern og Mälaren. Disse Skibe skulde være af en bestemt Størrelse for at kunne passere Sluserne i Götakanalen.

Og ikke at forglemme de smaa morsomme Kanalbaade med Maskinen agter, der – naar de var udlosset, – stak Næsen højt op i Luften. Der var andre smaa svenske Dampere, der stadig kom med Østersø-Rug, saa længe Isforholdene tillod det dernede.

Det kunde hænde paa Slutningen af Aaret, at der kom en større Damper med Trælaster, ca. 1000–1200 Standard. Vi var ikke saa glade ved det, for det betød, at vi gik Glip af 8–10 Sejlskibe. Da Damperen som Regel var dansk, gav den ikke meget i Kassen. Selv om Sejlskibene blev fordelt mellem os, fik vi jo alle lidt ud af det. Damperen gav kun een Chance.

Fra Lysekil kom der stadig store Mængder Bro- og Kantsten. Disse Smaaskibe

fra 65–100 Tons kom og gik ustandseligt hele Sommeren. Der kunde til Tider komme en halv snes Stykker ad Gangen.

Vi Skibshandlere var et Folkefærd for sig selv, og vi kunde ved alle til raadighed staaende Midler gøre alt for at dreje hinanden en Knap. Skælde hinanden Huden fuld efter Noder, saa længe vi var i Forretning ombord. Naar saa en af os blev antaget til Leverandør, forlader vi Skuden, og saa er vi lige gode Venner for det, til vi atter mødes ombord i næste Skib.

Det kunde ske, at en Kaptajn ikke bestemte sig straks. Saa ventede vi, til han gik i Land, hvorefter vi Plageaander begyndte igen, til vi naaede Mægleren. Saa ventede vi atter en god Stund, inden Kaptajnen var færdig, og atter begyndte vi med at faa et Resultat. Kunde man faa ham dirigeret hen til ens Gadedør, blev han paa en lempelig Maade indbudt paa et Glas Øl og en Cigar, og som Regel gik det. Man var bedre tilpas, naar Kaptajnen var indendørs. Vi var jo vant til Skuffelser, men vi vidste jo ogsaa godt, at det var umuligt, at een kunde faa alle Skibene alene.

Med skiftende Held fik vi alle noget og nogenlunde ligeligt fordelt.

Det kunde ske, at vi alle var i samme Baad ud til et Skib i Havnen, og saa gjaldt det om at være den første, der sprang ombord, men saa skete det ogsaa, at Vedkommende skubbede Baaden ud, saa det varede et Øjeblik, inden vi fik fat igen, men saa gik det ikke længere. Den sidste, der blev tilbage, var nødsaget til at blive og gøre Baaden fast, uanset hvem der var Ejer af den.

Mæglerne havde vi til Tider med ud paa korte Ture. Det var nu heller ikke altid saa rart, for de optog Kaptajnen, saa vi ikke kunde komme til at foretage os noget.

Mægleren var et højere Væsen. Vi andre Nul. Det var noget af det mest kostelige at overvære de 4 Mæglere, naar de kom ombord, for at faa Klareringen af et skib, der ikke havde bundet sig til bestemt Mægler af sin Befragter.

Der kunde vi ikke hamle op med at sige hinanden "Artigheder", Ordkløveri og alle Sprogets Vildskud (vort Modersmaal er dejligt), men da vi jo ikke kunde høre os selv, syntes vi at være langt mere "beskedne" i vor Optræden.

Da var en efter Aftale vigtig Grundsætning inden for vor Stand, nemlig at den, der havde faaet Skibet, fik Lov til at beholde det, og ikke forsøge bagefter at tilrane sig det paa een eller anden underfundig Maade.

Det gik som Regel ogsaa godt, men der kunde komme en Mand med en Slæde i Vejen, og saa var vort Arbejde spildt.

Senere kom der et Par Skibshandlere til, og som Nybegyndere tog de ikke noget Hensyn til, hvem der havde Skibet. Disse Herrer beredte os utallige Kvaler og meget Ekstraarbejde.

Som De vil se, var Livet ved Havnen for os "Sørøvere" (saaledes blev vi altid betegnet af Landkrabberne), en Stand, der arbejdede under meget forskellige og besværlige Forhold. Nat og Dag, Søn- og Helligdage, altid maatte vi være paa Vagt.

Intet Skib fik Lov at komme uantastet ind af os. Undtagelser var de Smaaskibe, der kom og gik utallige Gange om Aaret. Dem kendte vi paa Afstand.

Sejlskibene var jo Sommerens Glansperiode. De fyldte godt i Havnen de store svenske og finske Skibe, der kom med Træ fra Botten og Finland. De gjorde altid 3 Rejser om Aaret. Enkelte kunde opnaa 4, men det var sjældent. Den første Rejse, de kom, var der ikke saa meget at sælge til dem, for de havde faaet deres Udrustning i deres Hjemstavn. Den 2. Rejse var god, men den 3. ikke. De fleste sejlede tomme hjem for at lægge op og være paa Lasteplade til Foraaret. Nogle enkelte blev her tilbage og oplagde ved Nordre Mole. Det var saaledes rart at have nogle at udproviantere til Foraaret, naar de skulde ud igen. Skibene laa under Tilsyn af en Skipper her, der sørgede for fortøjningerne, Pumpning osv. Naar Slutningen af Marts indtraf, kom Kaptajnerne med deres Mandskab hjemme fra. Skibene blev gjort klar. Der blev Liv i Havnen en kort Stund.

Een efter een forlod de Aarhus. Nogle kunde saaledes være befragtet for 3 Rejser hertil, andre eet eller andet steds. Naar det var hertil igen, var Glæden jo stor, for saa blev der Forretning igen, naar de kom.

Desuden kom der en Del mindre Skibe, der gjorde flere Rejser. De havde ikke de lange Distancer som de store, men til Gengæld havde de i Forhold saa meget mindre med af Last.

Fra Halmstad var der en livlig Trafik. Ustandseligt kom og gik disse Skibe det meste af Aaret.

Isen kunde til Tider lægge Hindringer i Vejen.

Efter 1911 maatte jeg trække mig tilbage til vor Produktforretning. Det blev umuligt at bestride det daglige Arbejde i begge Afdelinger, da jeg var til Dels alene om det hele

A. Stoltenberg.

□

Til ovenanførte maa jeg tilføje, at vi Skibshandlere ikke var de eneste, der gik ombord for at kapre, men det var kun os, der sejlede ud til Sejlskibene.

Naar Skibene var fortøjet ved Bolværket, blev de stormet af Slagtere, Skomagere, Skræddere og Vaskekoner og flere andre Erhverv.

Jeg har talt ved særlige Lejligheder op til 21 Personer, der alle vilde handle med Skibene. Det normale var gerne 3 a 4 Skibshandlere, 2 a 3 i Slagtere, 1 Par Skomagere og 1 Par Skræddere, 5 Vaskekoner, Losseformænd m.m.

Saa kan De nok forstaa, naar en Kaptajn ser en saadan Invasion i sin Kahyt, maa han have en vis humoristisk Indstilling til at modtage en saadan Mængde (Bande).

I mange Tilfælde staar jo Kaptajnen noget raadvild, hvem skal han tage, (Hvis han ikke har været her før) og siger ganske oprigtigt: "Ja, men jeg kan da ikke handle med jer alle!" Saa kommer det Øjeblik, hvor den, der først har overbragt Kaptajnen sit Kort, udbryder: "Jeg var den første, der afleverede mit Kort, Kaptajn, tag mig!" Det er gerne det forløsende Ord, og saa er alt i Orden. Saa kommer de næste for Tur. Resten foregaar ret hurtigt.

Det er ogsaa hændet, at en Kaptajn nu og da forsøger at jage os ud, naar vi kommer. Men saadan lader vi os ikke behandle. Med den største Sindsro af Verden afleverer man sit Kort efter at have ønsket ham Velkommen til Aarhus, eventuelt med een eller anden Bemærkning, alt efter Forholdene. En bestemt og høflig Optræden forfejlede aldrig sin Virkning paa en træt Fører, der maaske har staaet paa Broen og vaaget i mange mange Timer.

A. S.