

ALLERØD, DANMARK, 2012  
LISBET PALS SVENDSEN

# JERNBARKEN 'ELSE' OG LAURIDS FREDERIKSEN JESSEN.

---

HISTORIEN OM JERNBARKEN  
'ELSE' AF FANØ  
OG MIN OLDEFAR  
LAURIDS FREDERIKSEN JESSEN.



# Jernbarken 'Else' og Laurids Frederiksen Jessen

HISTORIEN OM JERNBARKEN 'ELSE' AF FANØ OG MIN OLDEFAR  
LAURIDS FREDERIKSEN JESSEN

---

## INDLEDNING

---

Historien om jernbarken 'Else' af Fanø og min oldefar Laurids Frederiksen Jessen er en historie, jeg har haft lyst til at skrive, siden jeg tilfældigt stødte på en indrejseformular fra 1. august 1889 fra Sydney, Australien, hvor der står, at 'Else' med L.F. Jessen som 'mate' (styrmand) var anløbet Sydney fra Brisbane som 'unassisted immigrants'.

Tanken om at Fanø-sejlskibene drog så langt væk var spændende, og jeg fik lyst til at efterforske, hvad 'Else' mon kunne være for et skib, når hun kunne sejle så langt uden risiko for last og besætning.

---

## EN FAMILIE AF SØFOLK

---

Laurids' far Peder Thomsen Jessen (13. april 1827 – 11 februar 1888) var i sine yngre år kaptajn og skibsreder. I 1854 lod han skonnerten HEKLA (40 kommercelæster<sup>1</sup>) bygge på A. C. Wolters værft i Haderslev. Om dette værft og om HEKLA skrives der på webstedet Mit Fanø følgende citeret fra Kolding Avis den 30. oktober 1854:

"Vi have her i Haderslev hidindtil egentlig kun ved Markederne bemærket de vindskibelige Fanøboere, naar deres Fruentimmere i den for dem ejendommelige Dragt, der har stor Lighed med Amagerindernes, droge hid for at sælge deres tørrede Fisk. (se mere her) Men i indeværende Aar gæste ogsaa Mænd fra Fanø vor By, idet disse til Søen opvoksede Folk have kastet deres Blikke paa Hr. A. F. C. Wolters Skibsværft og sat denne dristige og samvittighedsfulde Skibsbygger i stand til paa én Gang at lægge Kjølen til flere Skibe af ikke ubetydelig Størrelse. Derved sysselsættes ved Værftet en Mængde af Byens Beboere, som nu med Rolighed og let Sind se den kommende Tid i møde.

Den Velstand, der hersker paa den lille Ø Fanø, der saa smukt er besunget i "Slægtningene", kommer saaledes ogsaa os til gode, uden at de derværende Skibsbyggere lide noget derved, thi de trende Mestre der ere, have for Tiden 7 nye Skibe paa Stabel. Her paa Hr. Wolters Værft staaer

---

<sup>1</sup> Kommercelæst, ældre skibsmål, indført i 1672 af Kommercekollegiet, der fastsatte kommercelæsten til 5200 pund, dvs. 2600 kg, hvilket svarede til vægten af 22 tønder rug. I 1867 gik Danmark over til britisk skibsmålingssystem baseret på registerton (1 registerton = 100 eng. kubikfod = 2,83 m<sup>3</sup>), og her blev der af praktiske grunde fastsat et omsætningsforhold, hvor en kommercelæst blev sat til to registerton, skønt de to størrelser er usammenlignelige, da kommercelæsten er et vægtmål, mens registertonen er et rummål. (Kilde: Den Store Danske Encyklopædi på nettet).

Kommercelæster er en ældre måleenhed for et skibs rumfang eller et vægtmål i ældre tid. Læsten har forskellig størrelse gennem tid og lokalitetskibsmål for skibes volumen. 1840 var definitionen stadig tæt forbundet til vægt, idet 1 kml. var = 4.000 pund med tilføjelsen, at et vist kvantum varer af anden art efter aftale sættes til 1 kml. Kommercelæst blev brugt til måling af skibe i Danmark indtil 1867. Målet var lig 5.200 danske pund = 2.600 kg, eller et rumfang på 82,5 kubikfod à 63 pund, der var vægten af 1 kubikfod søvand. Et skibs indvendige mål divideret med 150 gav antallet af kommercelæster. Omregning mellem danske kommercelæster og engelske registerton var: 51,282 læster = 100 reg.ton. Næsten ingen lande benyttede samme omregningsfaktor. Omkring 1866 var den norske kommercelæst = 2955 kg og den svenske = 4261 kg. Den engelske last er angivet som 2 tons af og til 1 tons med citater fra 1643 til ca. 1800. Hentet fra <http://da.wikipedia.org/wiki/Kommercel%C3%A6ster>

for Øjeblikket for Fanøboeres Regning en Skonnert paa ca. 40 Commercelæster til Kapt. P. N. Jensen halvfærdig. Til en anden Skonnert ca. 50 danske Commercelæster, for Kapt. N. L. Nørby er Kjølen lagt; en Galease, tilhørende Kapt. Peter Ankersen, er i disse Dage løbet af Stabel, efter at have undergaaet en dygtig Reparation, og en Galease tilhørende Kapt. Aarre, ligger paa Stabel for at forlænges og omdannes til Skonnert.

For at kunde modtage Skibe til reparation har Hr. Wolters ladet forfærdige en Opslæber Holding til Skibe fra 30 til 60 danske Commercelæsters drægtighed.

Skonnerten Hekla, som i Foraaret løb af Stabel fra samme Værft, tilhører ligeledes en Fanøboer og ligger for Øjeblikket her i Havnen, kommende fra England med en Ladning Kul. Dens fører og Ejermand Kapt. P. Th. Jessen, agter at afgaa til England med en Ladning Korn. Paa denne Maade spille Fanøboerne en ny og vigtig Rolle i Haderslev".

I 1871 (muligvis tidligere) gik Peder i land og overtog møllen i Sønderho fra sin svigerfar, Laurids Frederiksen (som også var tidligere kaptajn, og som i 1838 havde overtaget møllen fra sin egen far (halvparten) og fra "Lille Jes", Jes Jessen Sonnichsen d.y., (halvparten). Ved Peders død i 1888 solgtes møllen ud af slægtens eje. Møllen ejes i dag (2012) af Fonden Gamle Sønderho.



Sønderho Stubmølle, opført 1770, nedbrændt 1894.

Laurids' bror Jes Sonnich Jessen sejlede som skibsfører på barken ELIZA på 489 RT, som blev anskaffet til Sønderho i 1888 formedelst 34.000 kr. ELIZA forliste den 1. Oktober 1899 ud for kysten mellem Berwick og Dunbar (på Skotlands østkyst), og man fandt kun de tome redningsbåde – hele besætningen omkom. Jes Sonnich Jessens navn står på mindesmærket for søfolkene på den nye kirkegård i Sønderho på Fanø.



Efter Jes' død ved vi, at hans enke fik overdraget ejendommen Vester Land 48-50 i 1903 fra Jes' (og Laurids') far Peder Thomsen Jessen.

---

### LAURIDS FREDERIKSEN JESSEN

---

Laurids Frederiksen Jessen (min oldefar) – søn af Peder Thomsen Jessen (1827-1888) og Anne Lauridsdatter (1829-1900) – blev født i Sønderho på Fanø den 21. oktober 1853 og blev døbt i Sønderho Kirke den 30. oktober 1853. Den ene af hans gudforældre var hans morfar, Laurids Frederiksen.

Laurids var den ældste af otte børn, fire sønner og fire døtre. I følge bogen “Lille Jes og de ældste slægters historie”, som handler om Laurids' bedstefar (‘Little Jes’), var alle børnene særdeles kønne, og pigerne var kendt som “de kønne møllerpiger”.

Vi ved ikke meget om Laurids' tidligste år, men vi kan formode, at han har været elev på Fanø Navigationsskole. Og da han kom fra en familie af søfolk, kan vi formode at han har arbejdet sig op gennem rækkerne på et antal Fanø-skibe indtil han fik søfartsbog som styrmand og kunne sejle som sådan.

I sejlskibenes dage, kunne de forskellige skibes rejser til fjerne egne på kloden vare alt fra et par måneder til et par år; vi ved med sikkerhed, at Laurids anløb Sydney Harbour fra Brisbane (Australien) den 30. august 1889, en rejse der tog mindst 80 dage fra Danmark under gunstige vejrforhold, så søfolkene var væk hjemmefra i lange perioder ad gangen, og af samme årsag tog mange af kaptajnerne deres hustruer og børn med på rejsen, i hvert fald så længe der ikke var alt for mange børn! Et fælles træk for mange af søfolkernes familier er, at når man ser på fødselstidspunkterne for deres børn, kan man se hvornår og hvor længe mændene var væk, da børnene i disse familier tit fødtes med bestemte intervaller. I vores egen familie blev børnene født som følger:

- Mads Peter Laurids Jessen – 1884-1963 (USA)

- Mathias Johannes Anton Jessen – 1886-1969 (USA)
- Peder Thomsen Jessen – 1888-1939 (?) (USA)
- Martin Cornelius Jessen – 1891-1911 (DK)
- Emil Rohde Jessen – 1895-1930 (USA)
- Laura Jessen – 1898-1970 (USA) og Clara Jessen – 1898-1939 (DK)
- Arthur David Tibball Jessen – 1900-1918 (DK) og Bertha Marie Jessen – 1900-1996 (USA)

Efter at have sejlet med ELSE, antages det, at Laurids har sejlet med S/S FREJR, formentlig som styrmand. Denne antagelse baserer sig på udskrift af søforhør af 28. maj 1918 med kaptajn Svarrer fra S/S SAMSØ, der den 1. maj 1918 forliste i Nordsøen, formentlig som på grund af en tysk torpedo. Om bord på S/S SAMSØ tjente Arthur David Tibball Jessen som koksmat/messedreng, og kaptajn Svarrer citeres for at have sagt 'jeg tror at hans Fader sejler som Styrmand med S/S Frejr'. I hvilken periode Laurids har sejlet med S/S FREJR har det ikke været muligt at opspore, men om S/S FREJR vides det, at hun blev bygget i 1883 af Lobnitz & Company Renfrew, Clydeside, at hun var et kombineret passager- og fragtskib bygget af jern, BRT 473, NRT 291, DWT 532, længde 164,3/173,2 fod, bredde 26,3 fod, dybgang 14,7 fod. Hun ejedes A/S Randers D/S af 1866, Randers, 1897 A/S Det Jydske D/S, Randers, 1900 Det Forenede D/S, Copenhagen. Ophuggedes 24. september 1927.



Det vides ikke, hvornår Laurids gik i land for sidste gang, men vi ved, at han besøgte USA et par gange; den seneste indrejse i USA jeg har været i stand til at spore var den 9. Maj 1922, hvor han rejste ind i USA sammen med sin yngste datter Bertha (tvillingesøster til Arthur Tibball Jessen, som omkom på Nordsøen i 1918, da hans skib M.S. Samsøe blev ramt af en tysk torpedo) og hendes fem måneder gamle søn Orla (Krause), som blev født uden for ægteskab i oktober 1921. Deres billetter var betalt af Laura Schlums, datter af Laurids og tvillingesøster til min mormor Clara. Ved ankomsten blev Laurids, Laura og Orla holdt tilbage for yderligere udspørgen af myndighederne, da de havde fået betegnelsen 'LPC' – *likely public charge*, altså en mulig byrde på det amerikanske samfund. Udover betegnelsen LPC viser registreringen også, at Laurids havde en tatoveret ørn på venstre overarm.

Min mor Inge husker at have besøgt Laurids på et sømandshjem i enten Esbjerg eller København omkring 1937 sammen med sin mor Clara, som døde i 1938; Inge husker ham som en meget bestemt ældre mand, som insisterede på at være den første, der fik fat i morgenavisen, og som kunne finde på at sætte sig på den for at andre ikke skulle få fat i den først.

Ifølge Carla Vanderbaan (datter af John A. Jessen Jr.) er historien følgende "Min far fortæller, at hans farfar netop var rejst tilbage til Danmark, da han døde. Han fortæller, at det skete den 9.

april 1940, den dag hvor Danmark blev besat af tyskerne. Han kan ikke huske, hvor hans farfar blev begravet. Far fortæller, at når hans farfar kom til USA på besøg, delte de værelse, og han havde masser af historier at fortælle om sin tid i handelsflåden. Han talte flere sprog. Jeg kan huske at min far har fortalt, at når hans farfar var på besøg, talte de dansk; hans far sagde så, at de var i Amerika, og derfor taler vi engelsk. Efter den tid talte de aldrig dansk i hans hus igen.”

Inge mener dog at vide, at Laurids tog tilbage til USA på en billet betalt (igen) af datteren Laura, og at han døde i Massachusetts hos Laura den 19. januar 1941.

---

#### SKIBSVÆRFET HARLAND AND WOLFF, BELFAST

---

Edward Harland og Gustav Wilhelm Wolff indgik formelt partnerskab af en planlagt varighed af otte år den 11. april 1861. Deres partnerskab var planlagt til at afsluttes den 1. januar 1869, men nu i 2010 eksisterer virksomheden stadig og trives. Firmaet arbejder stadig inden for værftsindustrien, men har derudover aktiviteter inden for offshore- og vindmølleindustrien.

Som ved grundlæggelsen er virksomheden stadig beliggende i på Queen's Island, Belfast, Nordirland.

En interessant detalje ved Harland and Wolff's historie er, at det var på det værft, at Titanic i sin tid blev bygget.

Jernbarken ELSE, som Laurids sejlede med, blev byttet af Harland and Wolff i 1866 under navnet 'The WORRALL'.

---

#### THE WORRALL

---

Jernbarken WORRALL er registreret som skib nr. 18 bygget af værftet Harland and Wolff i Belfast. Skibet er registreret i jubilæumsskriftet som et sejlskib på 484 tons, som blev søsat i december 1862. Ejeren er registreret som J. Worrall. Ifølge Lloyd's Register for 1862/63-1881/82 var Worrall registreret med 483 tons bruttovægt/483 tons nettovægt/471 tons under dæk; hun målte 166,6 x 25,2 x 16,9 fod (længde x bredde x dybde), var en jernkonstruktion med 2 skotter, 1 dæk, 2 lag bjælker, forhøjet skanse 41 fod lang. WORRALLS officielle nummer var 45441, signalkode VDJK. Skibsførere var: 1862/63 - Parfott; 1862/63-1868/69 - Power; 1868/69-1870/71 - Row; 1870/71 - W. Cholerton; 1871/72 - W. Charlton; 1872/73-1875/76 - W. Charlton; 1875/76-1876/77 - W. Cholerton; 1876/77-1879/80 - G. Bowden; 1879/80-1881/82 - Smith. Redere var: 1862/63-1870/71 - J. Worrall; 1870/71-1876/77 - W. & J. Tyrer; 1876/77 - G. P. Wakeham; 1877/78-1881/82 - S. Wakeham & Son. Inspiceret i følgende havne: 1862/63 - Belfast; 1862/63-1881/82 - Liverpool. Planlagt rejsemål (-1873/74): Sydamerika.

WORRALL sejlede stadig under dette navn i 1881/82. (Herefter har kilden ikke længere adgang til Lloyd's Register. Kilde: the Emigration-Ships Mailing List, Michael Palmer, 20. januar 1998).

Om Kaptajn Power (1868/69-1870/71) skriver hans tip-tip-oldebarn Antony Maitland følgende: Thomas Power blev født den 23. juni 1819 i Plymouth og døde den 18. oktober 1890 i Toxteth, Liverpool. G.m. Elizabeth f. JEFFERY (1818) den 12. august 1839. Familien flyttede fra Plymouth til Liverpool omkring 1855-60. Den 16. juli 1851 fik Thomas sit søfartsbrev som kaptajn. Han var derefter kaptajn på jernbarken WORRALL, som sejlede som handelsskib fra Liverpool og rundede Kap Horn på vej til Valparaiso, Chile. Thomas var også kaptajn og styrmand på flere andre skibe. Der var to børn i ægteskabet, og folketællingen fra Plymouth for 1851 viser hustruen Elizabeth hjemme med sønnen Thomas Mathew, da 7 år gammel, og

datteren Norah, 1 år gammel. Thomas var til søs. Sønnen Thomas Mathew blev indsat af sin far Thomas som forretningsagent i Valparaiso, Chile på et tidspunkt mellem 1861 and 1866. Thomas Mathew fik senere besøg af sin søster Norah, som kom til Chile på WORRALL den 8. juli 1866 med sin far Thomas som kaptajn; i marts 1867 var Norah retur i Liverpool. (<http://www.antonymaitland.com/power001.htm>)

Fra WORRALL blev bygget i 1862 ejedes skibet angiveligt af J. Worrall, men fra 1875 og til 1883 var ejerskabet tilsyneladende delt ud på flere hænder – således ejede værftsejer Edward James Harland personligt 22/64 af WORRALL (ifølge jubilæumsbogen om Harland and Wolff inddelte man sædvanligvis et skib i 64 ejerandele). Værdien af denne investering svinger mellem £ 1.751 i 1875 og £ 1.914 i 1883, hvor Edward Harlands medejerskab af WORRALL tilsyneladende ophører.

## ELSE AF FANØ

I 1889 blev jernbarken WORRALL købt af en gruppe Fanø skibsredere – heriblandt Anders Mathias Knudsen som købte møllen af Peder Thomsen i 1888 – for 54.000 kroner. Hun blev omdøbt til ELSE, og ført af kaptajn H. J. Thomsen (1859-1945).

Vi ved at Laurids sejlede med ELSE som styrmand, da vi har en indrejseregistrering for ELSE dateret 30. august 1889, hvor hun anløb Sydney fra Brisbane. Laurids står anført som styrmand på ELSE.

The image shows a page from a ship's arrival register. The title is "Arrival of the Crew and Passengers arrived in the Ship". The ship's name is "Else" and the destination is "to Sydney, New South Wales, 31 August 1889". The master is "Hans Jan Thomsen". The table below lists the crew and passengers with their names, positions, ages, and descriptions. There is a large handwritten "11" in the left margin and a signature in the bottom right.

PERSON'S NAME	RANK	AGE	OF WHAT NATION	NAME OF FAREGIVER	DESCRIPTION	REMARKS
A. J. Brown	Master	31	Denmark			
A. A. Kille	2 <sup>d</sup>	25	"			
W. G. Brown	Captain	24	Denmark			
W. G. Brown	2 <sup>d</sup>	19	Denmark			
Joseph A. Proctor	2 <sup>d</sup>	18	Denmark			
C. O. Brown	Cook	18	Denmark			
John Mathiasen	Steward	24	Denmark			
L. H. Mathiasen	2 <sup>d</sup>	18	"			
L. H. Mathiasen	2 <sup>d</sup>	18	"			
George A. Mathiasen	2 <sup>d</sup>	18	Denmark			
Anders H. Mathiasen	2 <sup>d</sup>	18	"			

Anskaffelsen af jernskibe til Fanø begyndte i midten af 1880'erne, og de fleste af disse skibe kom til at sejle mere end én gang rundt om jorden.

ELSE forliste to gange, mens hun var ejet af skibsrederne fra Fanø. Første gang forliste hun i 1893 på vej retur fra Guayaquil til Hamborg. Hun lagde op i Cuxhaven ved Elbens udmunding I januar 1893 og blev påsejlet fra agter af den italienske bark *Nuova Rosa* som var blevet sat i drift ved et andet skibs ankomst. Kollisionen medførte betragtelig skade på ELSEs skanser, men hun blev bugseret mod Hamborg den 31. januar. Grundet den tykke is på Elben sprang tossen, og ELSE drev på grund ved isens kraft, men sprang dog ikke læk. Slæbebåden fastgjorde en trosse på ELSE, men hun ankom først til Hamborg den 2. februar efter mere end 41 timers bugsering.



ELSE forliste for anden gang den 17. januar 1894 i Nordatlanten på positionen 46° 54' N, 16° 30' W, hvor hun blev forladt og sank. Der blev afholdt to søforhør hhv. den 30. januar 1894 i Hamborg, Germany og den 20. marts 1894 i Nordby på Fanø. ELSE var her afsejlet fra Guayaquil den 15. november 1893 med en last på 750 tons taguanødder fra Guayaquil.



Guayaquil ca. 1890 (<http://www.tramz.com/ec/g/g.html>)

”Søforklaring dat. Hamburg Amtsgericht d. 30/1 1894. Søforhør i Nordby p. Fanø d. 20/3 1894.

Under «Cap Horn» d. 15/11 93 kastede orkanagtige Vindstød E. paa Siden. Ladningen forskød sig; men det lykkedes i de nærmeste Dage at faa E. paa ret Køl. Heftige Storme hele December Md. Fra d. 9/1 94 orkanagtige Storme med voldsomt oprørt Sø. Forremærsejl og Stagesjlene blæstes bort. E. tog stadig Styrtesøer over og Olieposerne havdes derfor ude. D. 12. kastedes E. paa Siden med Ræerne i Vandet. Efter afholdt Skibsraad kappedes Masterne. E. rejste sig; men med betydelig Slagside paa Grund af Ladningens Forskydning. Søerne skyllede ned gennem Mastesporene og sloge efterhaanden alt paa Dækket over Bord. D. 14. efter afholdt Skibsraad kastedes en Del af Ladningen over Bord, hvormed fortsattes d. 15. og 16. D. 17. saas et fuldrigget Skib, der holdt ned i Læ af E., og som viste sig at være «Castle Rock» af Glasgow,



Kapt. C. Proust. Da E.'s Tilstand var haabløs og Mandskabet udslidt, besluttedes det at forlade Vraget. Trods den voldsomme Sø lykkedes det at faa Baadene i Vandet og i Løbet af 1 Time reddede hele Besætningen sig om. Bord i det engelske Skib. Efter Aftale med Kapt. P. sendtes en Baad med hans Styrmand til Vraget for om muligt at fremskynde dets Synken da det laa farligt i Passagerskibenes Rute. Det viste sig imidlertid at Vraget sank saa hurtigt, at det maa være forsvundet i kort Tid. E. forlodes ca. 600 Kml. SV. for «Lizard». Dets Besætning landsattes d. 20. i Plymouth.

Aarsagen fremgaar af det Ovenanførte. Søforhøret indeholder ingen Oplysning om hvorvidt den engelske Kaptajn har modtaget nogen Anerkendelse eller Erstatning for sin sømandsmæssige og hensynfulde Optræden.” (Kilde: Dansk Søulykkesstatistik 1894).

Efter ELSEs andet forlis i 1894, anskaffede H. J. Thomsen en ny bark, som også blev døbt ELSE, og dette skib sejlede også på langfart; bl.a. har man i Sønderhoskibenes positionslister noteret, at ELSE (II) den 2. april 1895 er ankommet til Guayaquil fra Hamborg, og den 17. juli 1896 er ELSE (II) ankommet til Santos fra Rosario.

---

## REJSERNE

---

Livet om bord på Fanø-sejlskibene var barsk, og heldigvis har kaptajn H. J. Thomsen nedskrevet en del beretninger om livet om bord, heriblandt beretningen om to rejser med ELSE:

“Jeg skal så vidt muligt i Korthed skildre 2 Rejser rundt Kap Horn med mit Skib “ELSE I”, én Rejse vestpaa og én Rejse østpaa. I Parentes bemærket havde jeg begge Gange om Bord dygtige, erfarne og udsøgte Folk, som i Farens Stund kunde stoles paa, Folk, der til enhver Tid kunde se Døden stift i Øjnene uden dog at glemme at gøre deres Pligt til det yderste.

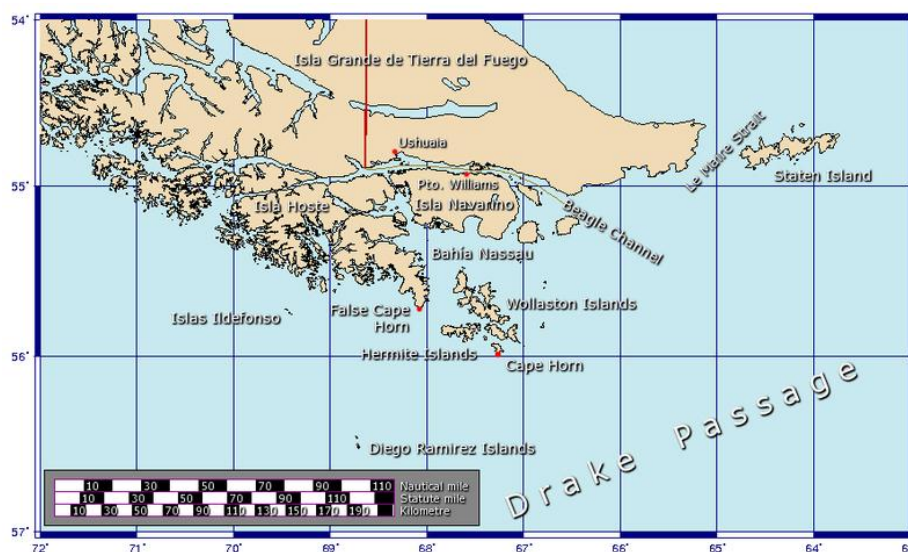
Først I Halvfemserne var jeg paa Rejse fra Hamborg til Central Amerika, og som sædvanlig begyndte Kampen med de vestlige Storme under Kap Horn med Hagl og Snebyger. Jeg lod, som jeg plejede, Skibet ligge syd over, op under Syd Shetlandsøerne for mest mulige Sejl. Midt paa Natten fik vi en Braadsø over. Den fyldte Skibet, knuste og bortrev det halve af et nyt Dækshus, hvori Folkelukaf, Kabysse m.m. var. Da Søen var borte, stod Frivagt-Mandskabet paa Dække halvnøgne. Heldigvis var dog alle Mand i god Behold. Dækket flød af Beklædningsgenstande; nogle mistede Støvler, andre Sko og Køjetøj, og de stod nu der uden et tør Trevl til Skiftning, i rædsom Storm og streng Kulde. Efter at der var reddet, hvad der var muligt, og gjort hvad man kunde, blev Mandskabet logeret ned Agter i Sejlkøjen, indtil Skibet kom rundt Hornet. Da vi atter kom mod Nord til et mildere klima, fik vi Skaderne repareret med de altid ombordværende Reservedele, saa vel af Brædder, Planker som Rundholdter og Sejl. Ikke sjældent mistedes Sejl, ligesom Ræerne, især Bramræerne, brækker; men i Løbet af et Par Dage var der ny i Stedet. Der maatte dog mases paa Nat som Dag, uanset Barometerstanden, der til Stadighed viste paa Jordskælv. Der var en uafbrudt Sejlsætning og Sejlindtagning efter Bindstyrken. Selve Søen er for det meste ikke farlig; den er høj, vel de højeste Bølger, der nogensteds forekommer; men der er lang mellem Søerne, hvilket vel har sin Aarsag i, at de har frit Løb uden Hindringer Halvkuglen rundt.

Ca. et halvt Aar efter kom jeg paa Hjemrejse fra Ecuador, østgaaende lastet med Stennødder, runde Nødder af Størrelse som et Hønsæg. Det er en tung, farlig last; den laa løs i Skibet og var slem at holde paa Plads i Uvejr, skønt godt sikret ved Langsskibsskotter i Lastrummen, som Loven paabød. Vi fik en særlig slem Orkan vest for Kap Horn med sædvanlig Hagl og Smaabyger. Under Lænsningen for Undermerssejlene og Fokken tog Skibet svære Vandmasser over, saa der maatte drejes under Vind og Sø for Stumperne, d.v.s. det halve af Undermerssejlene og en Stump Mesan.

Idet Skibet kom tværs af Vind og Sø, kastedes Ladningen, saa Skibet laa under vand i Læ til midt paa Storlugerne. Resten af Skibet bjergedes paa nær Mesanstumpen. Alligevel gik Skibet mere over for hver Time, saa Vandet trængte ind højt på Halvdækket, og der var Fare for, at det skulde fylde Skibet. Bølgedæmper blev hængt ud. Da Liv og Skib stod i den største Fare, holdt vi Skibsraad, hvor da bestemtes atter at lænse for Vind og Sø, hvis det var muligt at faa Skibet under tyr. En Stump Forsejl blev hejst, Agtersejlet bjerget (Mandskabet maatte kravle langs Luvløningen), og mod Forventning faldt Skibet af nok til, at Vinden var ind i den blotte Rigning i det forfærdelige oprørte Hav. Søen brød ustandselig ind over Skibet allevegne, og dog maatte den farlige Manøvre risikeres: at faa Vind og Sø ind fra den svage Side på Skibet, for om muligt at faa det ved Søens Hjælp til at kaste en Del af Ladningen tilbage, hvilket ogsaa til Dels lykkedes. Derefter fortsatte vi med Lænsningen i 2 Døgn, indtil Østsiden af Staten-Øen naaedes. Dér fik vi Ladningen dæmpet, og atter var Liv og Skib reddet.

Kap Horn er nu engang daarlig berygtet, men kan dog til Tider være medgørlig hvilket heller var andet end godt. Jeg forlod et af nævnte Aar med mit Skib Bordeaux for med Stykgods at gaa til Guayaquil (Ecuador); vi passerede Kap Horn på 57. dag. Valparaiso på 66. dag og ankrede på Guayaquils Revir efter 80 Dages Rejse. Til Sammenligning havde en Kollega med sit Skib ”Professor” 180 Dages Rejse til samme Plads. Vi præjede hinanden paa Udrejsen ved Madeira. Hjemrejsen fra Central Amerika på Vestkysten var altid langvarig, gennemsnitlig 150 Dage, grundet paa, at Skibene altid af Vandet fra Kysten og Floderne efter langt Ophold blev uhyggeligt tilgroet i Bunden med Muslinger, Søgræs o.l., der naaede en Længde af indtil 1½ Alen, saa Skibet tilsidst hverken kunde sejle eller manøvreres.

Øst paa rundt Kap Det gode Haab gaar det forholdsvis let. Der er Medbør af uafbrudte Storme; for mit Vedkommende løb jeg Længden ned paa 45° Bredde for at gøre en Afstikker enten til Avstralien eller til en af Sydhavsøerne; derefter atter rundt Kap Horn tilbage til Udgangspunktet, et ubestrideligt Bevis paa, at Jorden er rund.”



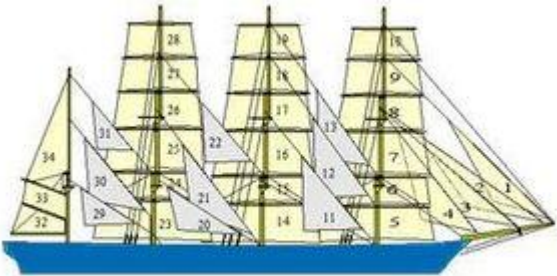
Efter ELSEs forlis I 1894, købte H. J. Thomsen endnu en bark, som blev døbt ELSE II; også hun sejlede verden rundt – i positionslisterne for Sønderhoskibene er det anført, at ELSE II er anløbet Guayaquil fra Hamburg den 2. april 1895, og den 17. juli 1896, anløb ELSE II Santos fra Rosario. ELSE II hed oprindeligt *Isolda*, var på 687 BRT og blev bygget i Fairfield, Glasgow, i 1876. ELSE II løb på grund på et koralrev ved indsejlingen til Apia på Samoa den 30. maj 1900; ELSE II blev slæbt i havn og blev solgt.

---

## EN BARK OG DENS SEJLPLAN

---

**En bark** kunne sejles af en besætning på 25-30 mand, havde en totallængde på ca. 110 m, en bredde på ca. 15 m og en lasteevne på ca. 3500 t. Største mastehøjde var på ca. 50 m, og det totale sejlareal på ca. 4000 m<sup>2</sup>. En rejse fra Nordeuropa til Australien kunne under heldige omstændigheder gøres på ca. 80 dage (Kilde: Den Store Danske Encyklopædi på nettet). En firmastet barks sejl kan være som vist herunder. ([http://da.wikipedia.org/wiki/Bark\\_\(skibstype\)](http://da.wikipedia.org/wiki/Bark_(skibstype)))

	<ul style="list-style-type: none"><li>• 15 storundermærsejl</li><li>• 16 storovermærsejl</li><li>• 17 storunderbramsejl</li><li>• 18 storoverbramsejl</li><li>• 19 storøjl</li><li>• 20 krydstængestagesejl</li><li>• 21 krydsbramstagesejl</li><li>• 22 krydsrøjlstagesejl</li><li>• 23 berginer</li><li>• 24 krydsundermærsejl</li><li>• 25 krydsovermærsejl</li><li>• 26 krydsunderbramsejl</li><li>• 27 krydsoverbramsejl</li><li>• 28 krydsrøjl</li><li>• 29 mesanstagesejl</li><li>• 30 mesanstagestagesejl</li><li>• 31 mesanbramstagesejl</li><li>• 32 undermesan</li><li>• 33 overmesan</li><li>• 34 mesantopsejl</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1 jager</li><li>• 2 yderklyver</li><li>• 3 inderklyver</li><li>• 4 <a href="#">forstængestage</a></li><li>• 5 fok</li><li>• 6 forundermærsejl</li><li>• 7 forovermærsejl</li><li>• 8 forunderbramsejl</li><li>• 9 foroverbramsejl</li><li>• 10 forrøjl</li><li>• 11 storstængestage</li><li>• 12 storbramstage</li><li>• 13 storøjlstage</li><li>• 14 storsejl</li></ul>	

---

## ELSE SOM KIRKESKIBSMODEL I KØGE KIRKE

---

Fundet i Register over Kirkeskibe i Danmark – ELSE som kirkeskibsmodel i Køge Kirke.



Kirkeskibet ELSE er ifølge Køge Kirkes optegnelser skænket af styrmand Anders Martin Erichsen og ophængt i 1890'erne.

---

#### BIBLIOGRAFI

---

Hahn-Pedersen, Morten (1989): Fanø i sejlskibstiden – et overblik (Fiskeri- og Søfartsmuseet – Saltvandsakvariet – Esbjerg)

Holm-Petersen, F. & Rosendahl, A. (1951-1953): Fra sejl til diesel – dansk skibsfart; bind 1-4 (Skandinavisk Bogforlag)

Holm-Petersen, F. (1956): Fanø-Sejlskibe. Beretninger og breve fra de hvide sejls dage. (Henning Clausens Boghandel, Aarhus)

Holm-Petersen, F. (1983): Logbog over Fanø Sejlskibsflådens Rejser (Privat Tryk)

Kromann, N. M. (1933): Fanøs Historie; bind I-III. Esbjerg: Eget Forlag. ISBN 87-87293-19-6.

Kromann, N. M. (1960): Fanø-sømænd i Storm og Stille – deres oplevelser på hav og i havn fortalte af dem selv.

Moss, Michael & Hume, John R. (1986): Shipbuilders to the world – 125 years of Harland and Wolff, Belfast, 1861-1986. Belfast: The Blackstaff Press.

Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske skibe i aarene 1914-1918 med et tillæg udgivet efter foranstaltning af Handelsministeriet (1921). København: H. Schultz A/S

---

#### WEBSITES

---

Dansk Søulykkes Statistik 1893:  
[http://www.sbib.dk/documents/Dansk\\_soelykkestatistik/1893\\_001-010.pdf](http://www.sbib.dk/documents/Dansk_soelykkestatistik/1893_001-010.pdf)

Dansk Søulykkes Statistik 1894:  
[http://www.sbib.dk/documents/Dansk\\_soeulykkestatistik/1894\\_001-039.pdf](http://www.sbib.dk/documents/Dansk_soeulykkestatistik/1894_001-039.pdf)

Den Store danske Encyklopædi: <http://www.denstoredanske.dk>

Harland and Wolff: <http://www.harland-wolff.com/home.asp>

Køge Kirkes oplysninger om kirkeskib: <http://www.koegekirke.dk/Kirkeskibene.htm>

Mit Fanø: [http://www.mitfanoe.dk/Sejlskibstiden/fanoe\\_i\\_sejlskibstiden1.htm](http://www.mitfanoe.dk/Sejlskibstiden/fanoe_i_sejlskibstiden1.htm)

Register over kirkeskibe i Danmark: <http://netkontor.dk/ks/index.php>

Worrall (Kaptajn Power): <http://www.antonymaitland.com/power001.htm>

Worrall: <http://www.fortunecity.com/littleitaly/amalfi/13/shipuz.htm>