

Briggen "Industrie" af Thisted

Af ROBERT SVALGAARD

DEN 28. januar 1845 om aftenen stod en stor preussisk brig op gennem Kattedag på vej mod Nordsøen. Det var briggen "Industrie" af Memel, der ført af kaptajn J. J. Schultz var undervejs fra Memel til London med en ladning tømmer. Vejret var hårdt, idet det var en storm af sydost med stærk snefygning, der gjorde det helt usigtbart.

I dette forrygende vejr strandede skibet på Skagens gren, og snart fyldtes det med vand. De gamle aviser fortæller intet om omkomne ved strandingen, hvilket tyder på, at hele besætningen er blevet reddet. Kort efter strandingen gik man i gang med at bjerge skibets inventar m. m. samt lasten.

Ved den påfølgende strandingsauktion, der blev afholdt den 21. april 1845, dels på stranden og dels i strandingskommissionær Reinerts pakhus i Skagens Østerby, blev der bortsolgt sejl, ankere, ankerkæder, tovværk, kahytinventar samt den bjergede ladning, der bestod af bjælker og planker af fyr samt 900 stk. tøndestaver af eg.

Vraget af skibet blev for en sum af ca. 300 rigsdaler købt af 2 Ålborg-købmænd: Poul Pagh og C. Winkel, der agtede at forsøge at bjerge det, for at lade det istandsætte.

Der forestod nu et vanskeligt arbejde med at få skibet fri, men i juli måned lykkedes det ved hjælp af bjergningsdamperen "Hertha" at få "Industrie" af grunden, og den 17. juli 1845 ankom "Hertha" til Frederikshavn med "Industrie" på slæb.

Det havde imidlertid ikke været nogen let opgave at bugser skibet, der var læk og trak masser af vand, og det skyldtes kun det gode vejr, at skibet kunne holdes på pumperne, og at bugseringen lykkedes.

"Industrie" var ikke noget helt lille skib det målte 137 commercelæster (circa 274 register tons) - hvilket fremgår af, at "Hjørring Amtstidende" skriver, at det var det største fartøj, der indtil da havde anløbet havnen i Frederikshavn.

Efter planen skulle "Industrie" i Ålborg gennemgå en hovedistandsættelse, men da skibet under opholdet på stranden i Skagen havde lidt megen overlast, måtte det først gennemgå en foreløbig reparation i Frederikshavn, hvilket varede måneden ud. Den 30. juli 1845 gik rejsen så videre mod værftet i Ålborg.

Denne gang var det en gammel kending fra Thisted havn, der forestod bugseringen, nemlig den lille hjuldamper på 14 commercelæster "Liimfjorden", så det har i dette tilfælde været David, der trak af med Goliat. "Liimfjorden", der tilhørte købmand Pagh, gik ellers i rutefart mellem Ålborg og limfjordsbyerne.

Skibsbygmester B. J. Bonnesen i Ålborg fik nu til opgave at sætte "Industrie" i sødygtig stand et arbejde, der blev udført meget samvittighedsfuldt. Ved reparationens afslutning i november måned 1845 udstedte skibsbygmesteren et såkaldt rekonstruktionsbrev, der er dateret den 25. november 1845 og bekræftet på Ålborg rådstue den 28. november 1845. Af dette dokument fremgår i grove træk, hvad der er blevet foretaget med hensyn til skibets istandsættelse og endvidere skibets dimensioner.

"Industrie" indgik nu i Ålborgs flåde af handelsskibe, men det er i dag kun lidt, man ved om skibets rejser. Den 18. december 1849 om aftenen stod skibet Limfjorden ind, men grundstødte udfor Sønderhaven ved Hals.

Een begivenhed i skibets historie fortjener imidlertid at blive fremdraget. Det var en bjergningsaktion, der fandt sted i november-december måneder 1847, da de 2 danske skibe: barken "Najaden" af København samt briggen "Industrie" af Ålborg i Biscayen bjergede et såkaldt "dødt" skib, nemlig den engelske ostindiefarer "Lady Kennaway".

Den 3. juni 1847 havde dette skib forladt Bombay med en værdifuld ladning bestående af cattun, ris og kaffe. Rygtet sagde videre, at der var silke og shawler om bord til en værdi af £ 10.000.

Efter at have passeret øen Terceira fik "Lady Kennaway" den 2. november 1847 den første svære storm, og mere skulle følge efter. Den 7. november var den næste storm over skibet, som denne gang mistede roret. Den følgende dag revnede nogle af sejlene, og endelig måtte mandskabet til pumperne, idet der nu var vand i lastrummene.

En del af ladningen blev kastet overbord, og mandskabet gik tillige i gang med at rigge et nødror til. Flere skibe passerede Lady'en uden dog at reagere på nødsignalerne herfra. Ved daggry den 9. november trak det påny op til storm, og kaptajn Awery besluttede sig da til at sætte den mindst erfarne del af sit mandskab om bord på den belgiske skonnert "La Meuse", der var drejet bi for at hjælpe.

Endelig besluttede kaptajnen sig senere på dagen til helt at forlade "Lady Kennaway", og ved assistance fra tililende skibe blev resten af skibets besætning sat om bord på "La Meuse".

Nu drev "Lady Kennaway", der var på ca. 700 tons, om som "dødt" skib, og blev sidst på måneden observeret i Biscayen af de 2 danske skibe, barken "Najaden" af København, kaptajn Schytt og briggen "Industrie" af Ålborg, kaptajn Christophersen. Begge skibe var på rejse til St. Ybes i Portugal.

På de 2 skibe havde man undret sig over, at "Lady Kennaway" ikke førte sejl et usædvanligt syn i Biscayen. Fra "Najaden" og "Industrie" blev der da sendt mandskab om bord på "Lady Kennaway", hvor der mødte de danske søfolk et mærkeligt syn.

Lastlugerne var brudt op, og varer revet ud af emballagerne. Kahytter og forrådsrum var plyndret, så hele proviantbeholdningen bestod af en flaske madeira. Dækket flød med tomme flasker samt dele af ladningen, sejlene (bortset fra bramsejlene) var skåret af og en del af det løbende gods var skåret itu. Alt pegede således på, at skibet var blevet plyndret.

Det var alt i alt et sørgeligt skue, der mødte de danske søfolk, og det syntes en uoverkommelig opgave at forsøge at bjerge "Lady Kennaway" i havn, men man gik ikke desto mindre til sagen.

Under stort besvær begyndte de to danske skibe derefter at bugser det forladte skib mod engelsk havn - en

lang og besværlig tur, hvorunder "Industrie" selv sprang læk og derfor måtte lade "Najaden" alene om bugseringen.

Den 24. november 1847 kom imidlertid den engelske marine til hjælp. På 46° 48' n. b. - 7° 38' v. l. fik man den engelske orlogsbrig "Dolphin" på prajehold, og englænderen sendte 9 mand over til hjælp.

Det var også påkrævet, at de danske søfolk fra "Najaden" og "Industrie" blev assisteret, for det havde været et hårdt job om bord på "Lady Kennaway". Her havde man haft rigget 2 nødror til og mistet dem begge. Søvn havde der ikke været meget af, og proviantbeholdningen var mangelfuld.

Da der nu var kommet friske kræfter til, startede man med tilrigning af nødror nr. 3, som var klar den 28. november, og det var på høje tid, for nu måtte også "Najaden" lade bugsertrossen gå, idet det trak op til en storm, der varede til den 1. december. På "Lady Kennaway" sled de engelske marinere og de danske søfolk sammen - alene det at styre skibet krævede 6 mand.

Endelig var Start Point i sigte. Lodsen kom om bord, og yderligere et engelsk marinefartøj kom til assistance. Det var dampskibet "Confiance", som admiral sir J. West i Plymouth havde sendt til undsætning.

Torsdag den 2. december 1847 klokken 7 om morgenen stod "Lady Kennaway" ind i Plymouth's havn, og søfolkenes trængsler var forbi. Tilbage stod kravene om bjergelønnen.

Skibets værdi med ladning var anslået til £ 200.000, som imidlertid senere viste sig at være for højt vurderet. Følgende de engelske retsformer slog de danske søfolk deres krav på en bjergeløn af £ 100.000 op på skibets mast, hvor også de engelske marineres krav på £ 35.000 blev fæstnet.

Spørgsmålet om bjergelønnen skulle afgøres ved de engelske domstole, og der forestod nu lange og seje forhandlinger, hvorunder "Lady Kennaway" blev rigget til og under ledsagelse af danske søfolk blev sejlet til London, der var skibets oprindelige destination.

For at varetage de danske interesser med hensyn til bjergeløn, sendte "Najaden"s ejere, handelshuset "Zeuthen & Comp.", København, 2 mand, indehaveren Møller samt dispachør Wesseley, til London. "Industrie"s interesser i sagen blev varetaget af købmand Pagh, Ålborg, der ligeledes var rejst til England.

Bjergningen af "Lady Kennaway" fik tillige et efterspil, idet skibets fører, kaptajn Awery, ville retfærdiggøre sin handling at forlade skibet, og derfor afgav skibets besætning en stadfæstelse om begivenhedernes forløb, men denne redegørelse ændrede ikke ved den bedrift de danske søfolk assisteret af de engelske marinere havde udført ved at bringe "Lady Kennaway" sikker i havn.

I året 1860 fandtes der i Nordjylland kun 10 skibe på over 100 commercelæster (200 register tons). Det største var barken "Ålborg" på 268 commercelæster tilhørende Chr. Simoni, der også ejede det næststørste, barken "Atlas". Dernæst kom 2 af Poul Pagh's skibe: barken "Anette" på 144½ commercelæster og så "Industrie", der nu var målt til 123 commercelæster.

Det var således et anseeligt skib på 246,63 tons, der indlemmedes i Thistedes handelsflåde, da Poul Pagh ved skøde dateret Ålborg den 18. februar 1867 solgte

"Industrie" til skibsfører Johan Green Hansen af Thisted for en sum af 9000 rigsdaler.

Hansen var imidlertid ikke ene om købet, idet han repræsenterede et partrederi, der bestod af følgende:

1. B. Mogensen, skibsfører, Thisted 1/10 part
2. J. G. Hansen, skibsfører, Thisted 1/10 part
3. O. Lykke, kammerråd, Thisted 1/10 part
4. P. Hagensen, proprietær, Thisted 1/10 part
5. Ballhausen, restauratør, Thisted 1/10 part
6. W. Bonne, jernstøber, Thisted 1/20 part
7. L. T. Carstensen, postfører, Thisted 1/20 part
8. Helles, skolelærer, Thisted 1/20 part
9. P. L. Westergaard, kommissionær, Thisted 1/20 part
10. A. Dessauer, købmand, Thisted 1/20 part
11. Ludvig Speyer, købmand, Aalborg 1/10 part
12. P. G. Vallentin, købmand, Aalborg 1/20 part
13. Caroline Petersen, jomfru, Aalborg 1/20 part
14. Thomas Foldberg, købmand, Nibe 1/20 part

Det ses således, at 75 % af skibet var på Thisted-hænder, medens de resterende 25 % var fordelt på Ålborg og Nibe.

Med hensyn til skibets ejerforhold skete der senere den ændring, at skibsfører J. G. Hansen solgte sin tiendepart, der deltes mellem skræddermester W. Larsen og havnefoged Kløvborg, begge Thisted. Disse handler skete ved skøde dateret Thisted den 19. februar 1869, og hver af køberne betalte 500 rigsdaler for sin andel.

Som fører af skibet blev ansat kaptajn Elsenius Mogensen, der som nævnt ejede en tiendedel af skibet. Mogensen havde borgerbrev som skipper dateret Ålborg rådstue den 3. december 1859.

I hvilken fart kom "Industrie" så til at sejle? Om dets rejser indtil april måned 1868 ved vi ikke noget, men heldigvis eksisterer skibets bemandingsliste, der blev udstedt, da man 18. april 1868 i København mønstrede mandskab til en rejse til "Riga og videre".

Ved at studere denne gamle skibsbemandingsliste får man et kendskab til hvem, der var forhyret med skibet, hyrernes størrelse, og hvor skibet har været - dette sidste i kraft af en lang række konsulatspåtegninger.

Da skibet lagde ud fra København i april måned 1868 var der følgende mandskab forhyret:

	født:	hyre pr. måned
1. styrmand: Anders Andersen Hvas	1820	30 rd.
2. styrmand: Niels Peter Christensen	1842	21 rd.
Matroser:		
Lars Christian Nielsen	1829	19 rd.
Christian Hansen	1845	19 rd.
Lars Peter Christensen	1845	19 rd.
Tømmermand: Gustav Adolph Møller	1848	18 rd.
Letmatros: Hans Peter Christiansen	1843	16 rd.
Kok: Morten Petersen	1846	16 rd.

Denne besætning skiftedes delvis ud, idet størstedelen afmønstrede igen i København den 8. juni 1868, og senere afmønstrede 2. styrmanden i Neapel i december måned 1869, og i hans sted forhyredes en englænder, Henry W. Moore.

Man har allerede kunnet se, at der her var tale om et skib, der ikke færdedes ret meget i de hjemlige farvande, og ser man mangfoldigheden af konsulatspåtegninger i

bemandingslisten igennem, får man følgende positioner for "Industrie":

Riga.....	27/4 1868
København.....	8/6 1868
London.....	29/6 1868
Archangelsk.....	30/7 1868
London.....	5/10 1868
Middlesbrough.....	25/11 1868
Neapel.....	8/5 1869
Girgenti (Sicilien).....	16/5 1869
London.....	13/8 1869
Sonderland.....	30/9 1869
Neapel.....	20/12 1869
Neapel.....	5/1 1870
Neapel.....	11/1 1870
Girgenti.....	26/1 1870

Herudover forekommer bl. a. en russisk påtegning dateret 21. august 1868.

Hvad har "Industrie" haft i lasten på disse rejser? Alt taler for, at det har været kul fra England til Rusland og Italien, og på returrejserne trælast eller korn fra Rusland og svovl fra Italien til England. På en af disse rejser var uheldet ude efter "Industrie", idet skibet den 15. december 1868 på rejse fra Middlesbrough til Neapel kolliderede med en 2 mastet skonnert.

Den allersidste anførsel på bemandingslisten er foretaget på fransk af den kongelige danske konsul i Tunis,

og den sætter et punktum for skibets videre fart, ihvertfald under dansk flag. Den fortæller nemlig, at "Industrie" den 26. marts 1870 er forlist ved den tunesiske kyst og at mandskabet er blevet hjemsendt den 30. marts 1870, og slutter med at berette, at kaptajn Mogensen er afrejst fra Tunis den 5. maj 1870.

"Industrie" var på sin sidste rejse undervejs fra Girgenti til England med en ladning svovl.

Thisted's handelsflåde, der blot 3 år i forvejen havde mistet et af sine store skibe (barken "Lady Bute", drg. 174½ commercelæster), der forliste ved Riga 12/6 1867, blev nu igen berøvet en af sine store sejlere, der havde været med til at gøre byen kendt som søfartsby, men andre og større skibe skulle komme i stedet, men det er en helt anden historie.

Kilder:

1. "Industrie"s papirer i arkivet på distriktskontorer for skibsregistrering (toldkamret), Thisted.
2. Beretning om bjergningen af den engelske ostindienfarer "Lady Kenaway" i spanske søe. Khh. 1848.
3. Oplysninger modtaget fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og forfatteren F. Holm-Petersen, Søfartssamlingerne, Troense.
4. Hjørring Amtstidende, 1/4 og 19/7 1845.
5. Thisted Amtsavis, 8/2 1845, 9/12, 14/12, 16/12, 21/12 og 27/12 1847 samt 29/5 1860.

(Kilde: Historisk Årbog for Thisted amt 1969, side 177-185).