

Over Atlanten efter tørret, saltet fisk

Det første par år var Sophus Weber selv Aphrodites reder – og den første skipper var R. Larsen, der med en besætning på fem mand sejlede fragtfart i Nordsøen og Østersøen.

Efter to år solgte Weber skibet til skibsreder R.H. Østermann fra Marstal. Den nye ejer holdt fast ved navnet, men hjemhavnen blev ændret til Marstal og Anton Watson blev skipper. Østermann satte Aphrodite ind i farten på Newfoundland, der var en af de sidste rentable ruter for de traditionelle sejlskibe. Dampskibsfarten var ved at få overtaget på langt de fleste ruter og fragter, og sejlskibene blev trængt ud, rigget om, motoriserede og indsat på indlandsfart.

Den primære last på Newfoundlandruten var tørret, saltet fisk fra Canadas østkyst til Spanien og Portugal. Undervejs kunne man være heldig at få last med hjemad – træ til Island eller salt til Newfoundland. Ellers måtte man sejle med ballast og uden indtjening.

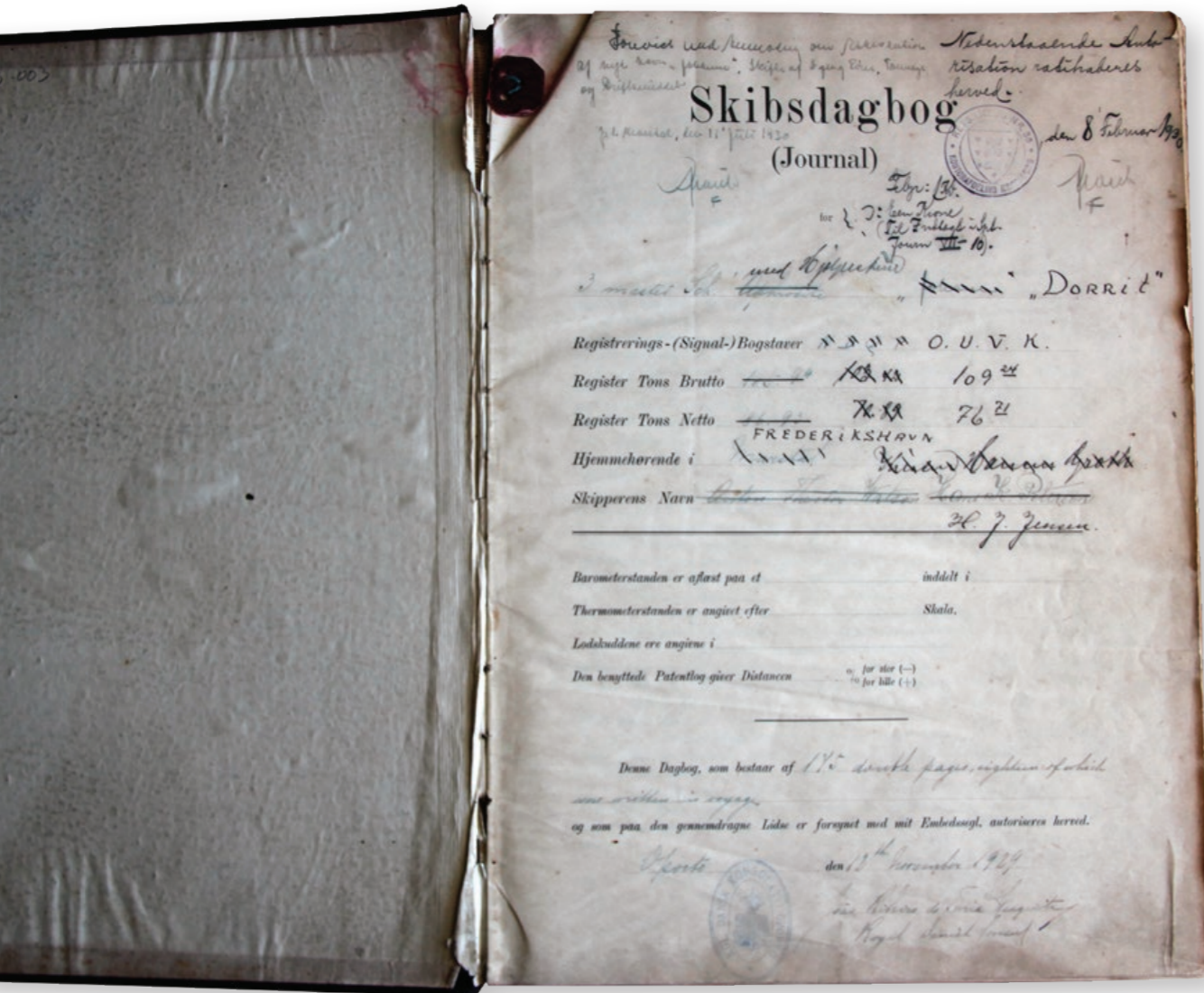
På Newfoundland samlede skonnerterne last op på mange små fiskepladser. Det var sjældent, skibene blev fyldt på én plads, så de måtte videre til den næste. Det kunne tage op til en måned, inden et skib var fuldt lastet. På mange små fiskepladser var der ingen egentlige havne, måske blot en mole eller en bro. Netop dette gjorde, at ruten endnu ikke fik konkurrence fra dampskibene. Det var for

dyrt at have et dampskib til at ligge og vente på last eller sejle mellem havnene efter små laster. Og havneforholdene på fiskepladserne var ikke egnede til at modtage dampskibe med langt større krav til kajplads og dybgang. De større skibe havde også større behov for bunkring af kul og vand.

Nordatlanten var et barskt farvand at besejle, navnlig i efteråret når stormene satte ind. Havde man ventet længe på den sidste last, kunne det blive hen under vinter, før skibet kom afsted. En af de største farer ved at sejle i Nordatlanten var isbjergene. Garvede søfolk kunne ride hårde storme af, men et isbjerg, der pludselig dukkede op af disen eller nattemørket, kunne få fatale følger. Det er højst sandsynligt, at det er sådan de mange skibe, der er sporeløst forsvundet i Nordatlanten, har mødt deres skæbne. Også uden isbjerge var vilkårene hårde – for eksempel når skibene blev overisede og tyngede under isens vægt og risikerede slagside.

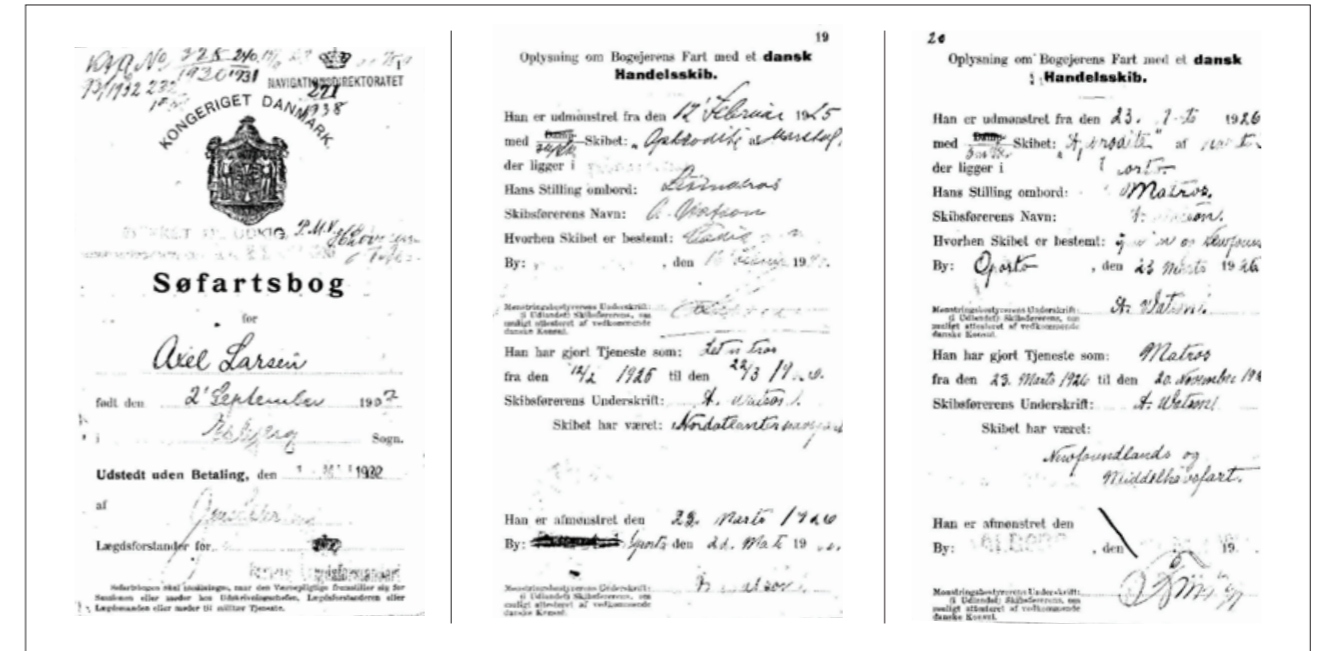
Alene i vinteren 1925-26 forsvandt fem skibe fra Marstal i Nordatlanten. Af Webers tre, der kom til at sejle over Atlanten, overlevede kun ét. Centaurus (1919) forsvandt sporeløst i Nordatlanten i 1923. Bastian (1920) blev efter en grundstødning ved Newfoundland erklæret så ødelagt, at reparation ikke kunne svare sig. Kun Aphrodite kom hjem.





Der er blot bevaret en enkelt skibsdagbog fra LOAs erhvervsaktive periode, men heldigvis kan man blandt andet læse om en afsejling fra Spencer's Cove på Newfoundland i midten af oktober 1929. Selvom skibet arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dæk og luger, var der den første uge fuld sejlføring. Vinden var dog 31. oktober tiltaget, så gaffeltopsejl og jager bjærgedes. Seks dage senere blev topsejl og jager bjærget igen, mens storsejl og skonnertsejl blev rebet. Senere på dagen bjærgedes også storsejl, klyver og fore stagesejl. Et par dage derpå var vinden aftagende og store stagesejl, storsejl og klyver blev sat; dagen efter var der vindstille og ingen styring.

8. november fik man fyret i Aveiro på Portugals vestkyst i sigte. Natten igennem blev Aphrodite holdt gående med landkending op mod Porto og næste morgen blev skibet af en bugserdamper ført til kaj. Skibsdagbogen blev også ført dagligt, mens skibet lå i Porto. Man kan blandt andet læse, at der 11. november blev udført forskelligt skibsarbejde og holdt lugebesigtigelse. Senere på ugen lossedes på én dag 700 Quintal fisk, et ældre portugisisk vægtmål på omkring 58 kg. Dette arbejde fortsatte de følgende dage, indtil skibet – desværre uden held med at få returlast – tog 40 tons ballast foruden trekvart ton kul og proviant om bord.



Den følgende tid var der hårdt vejr, skibet ventede på et delvist besætningsskifte og dagene gik med almindeligt skibsarbejde. Først 9. januar var vejret bedret så meget, at det gav mening at få lods om bord og blive slæbt fra kaj. Efter to måneders ophold i Porto var Aphrodite ude på åbent hav med kurs mod Danmark. Allerede 11. januar nåede man Biscayen og efter syv dage Den Engelske Kanal. Op gennem Nordsøen gik det godt med vindstyrke 5 fra sydsydvest; farten lå omkring 5 knob og nåede over en vagt op på 9 knob. Om formiddagen 23. januar fik man Højen fyr ved Gl. Skagen i sigte. Nu manglede kun turen gennem de indre danske farvande. Men Skagerrak og Kattegat viste sig besværligere end både Biscayen og Kanalen, så på grund af tåge og svigtende vind nåede skibet først Marstal 3. februar 1930.

Allerede i slutningen af de brølende 20'ere var de sidste fragtskibe for sejl trængte, også på Newfoundlandarten, hvor motorskibene fortsatte deres indhug. Som så mange andre tog Østermann konsekvensen og solgte i 1930 Aphrodite til skibsreder og kaptajn Christen Hansen Groth i Marstal. Den nye ejer opkaldte ikke alene skibet efter sin hustru Johanne, men installerede også den første motor, en to-cylindret Vølund på 98 HK. I den forbindelse blev der bygget styrehus på ruffet og det var sandsynligvis også her, Virginiariggen blev ændret til en mere traditionel skonnertrig.

Et minde – hvad nogle nok vil kalde et broderet pyntestykke – om de transatlantiske år hænger i mødelokalet på LOA Værft. Det er en gave fra en mand, der fandt det i dødsboet efter sine bedste-forældre. Bedstefar sejlede med Aphrodite, mens bedstemor med sirlige guldbogstaver broderede *"Gud vil Aphrodite følge gennem storm og bølge"*.



Across the Atlantic for dried, salted fish

After two years of sailing in the North Sea and the Baltic Sea, Weber sold Aphrodite. The new owner took up voyages to Newfoundland, one of the last profitable routes for the traditional sailing ships. The primary cargo was dried, salted fish from the east coast of Canada to Spain and Portugal.

The North Atlantic was rough to navigate, especially during autumn storms. If one had waited long for the final part of the cargo, it could be almost winter before the ship left port. One of the greatest dangers of sailing in the North Atlantic were the icebergs. Experienced sailors could ride off fierce storms, but an iceberg in the mist or at night could be fatal. This is most likely how the many ships that disappeared without a trace in the North Atlantic met their fate. Even without icebergs, the conditions were harsh – for example, when the vessels were weighed down by ice.

Out of Weber's three transatlantic ships only one survived. Centaurus (1919) disappeared in the North Atlantic in 1923. Bastian (1920) was, after a grounding at Newfoundland, declared so wrecked that repair would be in vain. Only Aphrodite came home.

A single logbook from this period has been preserved. It recounts a departure from Spencer's Cove in Newfoundland in mid-October 1929. It was not until the 9th of November that Aphrodite reached Porto, where, due to severe weather, the ship lay until the 9th of January. Already on the 11th of January, Aphrodite reached the Bay of Biscay – and a week after that, the English Channel. However, due to fog and insufficient winds, Aphrodite did not return home until the 3rd of February 1930.

The ship was sold again that year. The new owner, Christen Hansen Groth, changed the name to Johanne and installed a two-cylinder Vølund engine of 98 HP. He was also the one who changed the Virginia rig to a more traditional schooner rig.

A memory of these transatlantic years hangs at LOA Shipyard. It is a gift from a man whose grandfather sailed with Aphrodite, while grandmother in neat gold letters embroidered *"Gud vil Aphrodite følge gennem storm og bølge"* (*"God will follow Aphrodite through storm and wave"*).