OVER STILLEHAVET I KINESISK DJUNKE

IKKE mindre end tre gode danske Sømænd har vovet det dumdristige Forsøg at krydse over Stillehavet i en skrøbelig Djunke. Det er Kaptajnerne *Hans Borg, Waldemar Løbger* og *Jes Toft,* der nu alle er døde.

Kaptajn Hans Borg fødtes i Dragør, gik tidlig til Søs og tog sin Styrmandseksamen paa Fanø. Med *Winland* kom den unge Styrmand til Japan, hvor han mod en Betaling af 500 Kr. fik sit Kaptajnscertifikat. Han sejlede herefter i nogle Aar som Skipper paa Kinakysten og paa Stillehavet.

I Aaret 1906 blev der i San Francisco afholdt en Verdensudstilling. Amerikanere i Kina fik da den Idé at sende en kinesisk Djunke, *Whang Hoo,* som en Hilsen til deres Landsmænd hjemme i Californien, og Kaptajn Hans Borg blev valgt til Djunkens Fører paa den lange, farefulde Rejse.

Whang Hoo var i Forhold til sin ringe Størrelse meget stærkt bygget. Den var kun beregnet til Lystsejlads og blev udrustet med det ene Formaal for Øje at være en Attraktion for Udstillingen. Fra For til Agter blev den dekoreret med smukke, gamle kinesiske Vaaben, og i Kahytterne fyldte man op med kinesisk Porcelæn, Shangtungtøjer, Broderier, Møbler, Kakemonoer, alt, der kunde give Udstillingsgæsterne

saa fyldigt et Indtryk som muligt af det himmelske Riges Kunst og Kultur.

Djunken viste sig at være et sødygtigt Skib, der laa paa Vandet som en And og ikke tog en Draabe over sig paa den første Del af Turen. Men Glæden varede kun kort. Da Whang Hoo naaede op paa Højde med Japan, brød en voldsom Orkan løs og truede med at sende Skibet og dets Besætning til Bunds. Det lykkedes Hans Borg ved mesterligt Sømandsskab at bugsere sit kinesiske Fartøj ind til en lille, japansk Kystby, men da havde Taifunen næsten slaaet det til Vrag. Efter grundige Reparationer af Djunken kunde Sejladsen omsider fortsættes. Kaptajn Hans Borg kom dog aldrig til at opleve den Dag, da han kunde ankre op med sin Djunke i *Golden Gate* ved Indløbet til San Francisco. To Døgn før Whang Hoo naaede i Land, døde den danske Skipper, og da der ikke var andre hvide Mænd ombord, blev Dødsaarsagen aldrig opklaret. Den kinesiske Besætning vidste intet eller lod, som om den intet vidste.

Kaptajn Hans Borg havde skrevet til sin Familie i Danmark om sin Sejlads med *Whang Hoo* fra Shanghai til San Francisco i Udstillingsaaret 1906. Det staar saaledes fast, at han virkelig foretog denne Tur. Besynderligt, men ikke desto mindre sandt, er det derfor, at en anden dansk Kaptajn, Waldemar Løbger fra Sønderjylland, siges samme Aar at have ført en kinesisk Djunke ved selvsamme Navn over Stillehavet fra Hongkong til San Francisco. Ogsaa Kaptajn Løbgers *Whang Hoo* naaede frem til San Francisco, hvorefter Kaptajnen blev opfordret til at sejle Djunken videre til New York. Det vilde Løbger ikke, og det var efter alt at dømme klogt af ham, for det kinesiske Skib forliste paa denne sidste Del af sin lange Sejlads.

— — —

Det er kun faa Aar siden, den gamle Kaptajn Jes Toft døde i Aabenraa i sin Alders 75 Aar. Som femtenaarig Knøs gik Toft til Søs med Barken *Favorit,* der førtes af Kaptajn Andreas Petersen fra Løjt Kirkeby. Barken forliste ved *Curamana* ved portugisisk Østafrika, men Jes Toft blev reddet og kom ombord i et andet Skib.

Med den franske Skonnert *Marianne* strandede han paa Bankerne ved *Savannah,* og da baade Kaptajnen og Styrmanden senere fik gul Feber, maatte den unge Sønderjyde selv tage Kommandoen over Skonnertens Besætning af Negre, indtil de en skønne Dag af Frygt for Feberen forlod Skibet og lod Danskeren i Stikken.

I 1887 vendte Jes Toft tilbage til sin Fødeby og kom paa Navigationsskolen, hvor han tog Styrmandseksamen. Derefter sejlede han i nogle Aar paa Langfart, indtil han atter vendte tilbage til Danmark og blev gift.

En Sømand er sjældent den ideelle Ægtemand; Søen kalder ham bort fra Hjemmets Arne. Jes Toft maatte lige efter Brylluppet sige Kone og Hjem Farvel for at stikke til Søs, og der kom til at gaa næsten tyve Aar, før hans Hustru igen hørte fra ham. Hendes Mand var nemlig blevet Kinafarer.

Netop i de Aar brød den russisk-japanske Krig ud, og Toft hørte til de mange danske Blokadebrydere, der førte deres Skibe velbeholdne gennem de fjendtlige, japanske Spærrelinier. Da Krigen var afsluttet, blev Sønderjyden dekoreret med en høj russisk Orden til Belønning for sin Dristighed.

Kaptajn Jes Tofts berømmeligste Færd var dog nok hans Sejlads med en kinesisk Djunke fra Shanghai til San Francisco. Sejladsen løb af Stabelen i 1912.

En Amerikaner, Mr. Millner fra Los Angelos, havde

i Shanghai købt en historisk kendt Djunke paa 100 Tons for den nette Sum af 30.000 Shanghai-Dollars. Han ønskede, at Djunken, hvis Navn lød *Ning-Poo,* skulde sejles over Stillehavet til San Francisco, hvor den skulde være Attraktion paa en ny Udstilling.

Han engagerede en engelsk Kaptajn til at gennemføre Vovestykket, men efter en Uges Forløb vendte *Ning-Poo* tilbage til Afgangshavnen i meget medtaget Forfatning. Den engelske Kaptajn ønskede ikke at gøre Forsøget med en ny Sejlads, Djunken kom paa Bedding, blev repareret og en ny engelsk Kaptajn hyret til at føre den til Amerika. Med en Besætning paa 24 Mand, der væsentligst bestod af Beachcombers, stod *Ning-Poo* for anden Gang til Søs. Den nye Kaptajn havde imidlertid ikke bedre Held med sig end sin Forgænger. To Mand blev slaaet overbord af den mægtige Rorplanke, 5 Mand gik i en Redningsbaad for at bjærge dem, men Baaden kæntrede under Bjergningsarbejdet. Derpaa revnede Sejlene i en Storm, og for at sætte Kronen paa Værket gik *Ning-Poo* til sidst paa Grund og sank. Det var, som vilde Havets kinesiske Aander ikke tillade en hvid Besætning at sejle en kinesisk Djunke.

For anden Gang slæbtes Skuden tilbage til Shanghai, for anden Gang kom den paa Bedding, da den som sagt var en baade historisk kendt og yderst kostbar Djunke.

Det kan ikke nægtes, at Interessen for *Ning-Poos* Stillehavsfærd efterhaanden kølnede. Skuden lod sig altsaa ikke sejle, mere var der ikke at sige om den Ting . . . og Shanghais Dagblade gik over til næste Sag paa Dagsordenen. Kun blandt de mange internationale Sømænd i Shanghai var Djunken stadig Stof til lidenskabelige Diskussioner. Paa Barerne i *Broadway,* langs *The Bund,* paa *Nankin Road* og

helt op til *The Race Horse* paa *Bubling-Well* drøftede man uden at trættes den to Gange afbrudte Stillehavsfærd.

Mr. Millner anede ikke sine levende Raad. Han havde ofret en Formue paa Djunken og drømt skønne Drømme om at se *Ning-Poo* paa San Franciscos Rhed, og saa viste det sig nu, at ingen af de mange Skippere i Shanghai turde eller vilde binde an med det dumdristige Foretagende. I sin Nød henvendte Mr. Millner sig da til den tidligere Havnelods i Shanghai, Danskeren Kaptajn Rasmussen, og bad ham om at hjælpe sig med at finde en dygtig Skibsfører til Djunken. Kaptajn Rasmussen foreslog Kaptajn Jes Toft, der dengang var Styrmand paa Damperen *Quarta,* som laa i Shanghai. Jes Toft mødtes med Mr. Millner og blev enig med ham. Toft skulde have Tusind Shanghai-Dollars for Sejladsen, 25 Pund i Hyre om Maaneden og en Returbillet til Kina.

Kaptajn Toft saa *Ning-Poo* an, som den laa paa Beddingen, bredbovet, med Drageøjne, høj Agterstavn, der fik den til at minde om en Karavel, og tre fremadbøjede Master med Maattesejl. De kinesiske Djunker er udmærkede til Kystsejlads og kan vove sig langt ud til Havs, men hurtigsejlende kan de saa vist ikke siges at være.

Ning-Poo blev bemandet med en Besætning paa 14 Kinesere, en Amerikaner som Bestman, og en engelsk Stewart, der imidlertid viste sig komplet umulig. Lastet med gamle Kanoner, kinesiske Kuriositeter, Rikshaws og to Svin paa Dækket som Proviant, sejlede *Ning-Poo* for tredie Gang fra Shanghai, ned ad Whangpoo-Floden og ud mod Stillehavet.

I Kinasøen mellem Kina og Japan sprang en af Grisene overbord, en kinesisk Matros sprang efter Grisen for at redde den og den engelske Stewart efter Kineseren for at

redde ham. Imidlertid viste der sig pludselig Hajer i Farvandet. De aad baade Grisen og Kineseren, og først i sidste Øjeblik lykkedes det Stewarten at redde sig op paa Djunken.

Knapt var *Ning-Poo* naaet ud i Stillehavet, før der rejste sig en frygtelig Storm, som slog nogle af Bommene til Pindebrænde. Jes Toft vilde sætte alle Sejl, men Kineserbesætningen var blevet bange for *the waterdevil,* Havenes onde Aand, og nægtede at parere Ordre. I den oprørte Sø mistede Skibet sit Ror, der var otte Fod bredt og tretten Fod langt. Det lykkedes dog Kaptajn Toft at konstruere et Nødror og føre Djunken ind til *Semitzu* i Japan. En Baad blev bemandet med Kineser-Matroser og sendt til Kysten efter Assistance, mens *Ning-Poo* afventende krydsede udenskærs, men da Matroserne først var kommet i Land, gav de en god Dag i det hele, gik paa Thehus og pantsatte Baaden for at kunne udrede Udgifterne til den ulovlige Landlov.

Tolv Døgn krydsede Jes Toft frem og tilbage langs Kysten og ventede paa Hjælp. Han haabede stadig, at Matroserne skulde vende tilbage, lige til et Fyrtaarn signalerede til ham: »Sejl videre. Farvandet er farligt. Det er umuligt at sende Assistance«. Advarslen og Afslaget til Trods vedblev Toft dog at krydse frem og tilbage med Djunken, og efter mange Døgns Forløb viste der sig da ogsaa langt om længe en Slæbebaad, der trak *Ning-Poo* i Tørdok. Her fik Skibet nye Sejl, nyt Ror og nyt Mandskab — alle Europæere.

Den 18. December 1912 forlod Djunken atter Japan, men var næppe naaet ud i rum Sø, før en ny Storm brød løs. Bomme og Gafler knækkede som Tændstikker; det bragede i Spanterne, og for at Skibet ikke skulde brække midt over, maatte Toft lade Olie hælde paa det oprørte Vand.

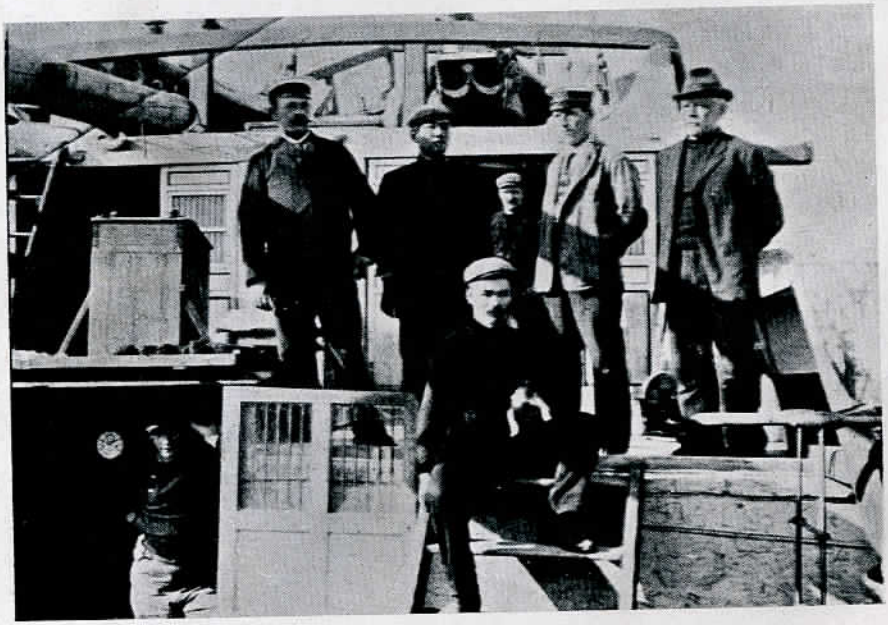
De kinesiske onde Aander forfulgte Skibet med rasende Hævntørst. Knapt var man undsluppet den ene Fare, før den næste meldte sig. Skibets Ration af Ferskvand truede med at slippe op; de to Ferskvandstanke var næsten tomme, og der var 3—4 Ugers Sejlads til nærmeste Havn. Jes Toft lod derfor holde Skibsraad ombord. Mandskabet foreslog, at *Ning-Poo* skulde søge frem til Honolulu; men Toft regnede ud, at der var lige saa langt til Californiens Kyst som til Hawaii's, hvorfor man blev enige om ikke at forandre Kurs. Vandrationen var sat saa lavt som til én eneste Kop Vand om Dagen pr. Mand; det var strengt, men nødvendigt.

Efter tre Ugers Forløb fik Toft endelig Kending af Land, og *Ning-Poo* stod ind til Byen *St. Pietro* paa Øen *Santa Barbara* i Californien. Som en veritabel Sørøverskude med en Besætning af ubarberede og tørstige Mandfolk naaede Djunken »gods own country«. Det var og blev en Sensation af Rang, selv i det allerede dengang sensationshærgede U. S. A., og Kaptajn Jes Tofts Navn blev kendt ikke alene i Amerika, men over hele Verden. *Ning-Poo* kom paa Verdensudstillingen, hvor det kostede 50 Cent at betræde dens Dæk. Senere blev den fortøjet ved *Cathleen Island* og kom til at spille Hovedrollen i en Film, inden den raadnede bort.

Hvad to engelske Kaptajner havde maattet opgive, gennemførte Jes Toft fra Kaptajnernes By, Aabenraa.

Med seks Aars Mellemrum sejlede tre danske Sømænd kinesiske Djunker over Stillehavet og viste Alverden, at vi har Sømænd saa gode som de bedste. I dette Tilfælde maaske endda lidt bedre end et Par af de bedste.

Ved Ankomsten til Japan blev »Ning-Poo«s kinesiske Besætning udskiftet med en europæisk. Kaptajn Jes Toft ses nederst paa Billedet ved Siden af to charmerende japanske Damer, der dog ikke tilhørte Besætningen.



Kaptajn Jes Toft (yderst til højre) ombord paa Djunken »Ning-Poo« med dens kinesiske Besætning.