



# LOAvisen

Orientering til alle med interesse for det gode skib LOA af Aalborg - udgivet af LOA og støtteforeningen LOAs Venner



## Sejladspan 2021

Som skrevet i det seneste nummer af denne udgivelse skal mangt og meget så længe coronavirus hænger tages med alle mulige forbehold. Når det er sagt: Det er hensigten, at planen for sejladser og andre aktiviteter i 2021 bliver lagt på [www.loa.dk](http://www.loa.dk) senest 15. december 2020.

Umiddelbart derefter vil der kunne ske tilmelding til sejladserne direkte via hjemmesiden.

Som det ser ud lige nu, kommer kalenderen blandt andet til at rumme et par ugelange togter med unge medlemmer af LOA Sailing Team, to ugelange togter i samarbejde med UngAalborg, en familiesejlads, togt til Folkemødet på Bornholm, ét eller to ben af The Tall Ships Races 2021, Træskibssammenslutningens pinsestævne, et sommertogt til Sverige, Limfjorden Rundt og en række aften- og dagssejladser for egne medlemmer og inviterede gæster, herunder sponsorer.

## Juletræ på LOA

En direkte konsekvens af coronavirus er, at Støtteforeningen LOAs Venner desværre ikke kan gennemføre sit traditionelle julearrangement i år. Men det skal naturligvis markeres, at det

snart er jul: Inden for de allernærmeste dage bliver der sat et cirka fem meter højt juletræ op på LOA, sponsoreret af **Jørgen Sørensen**, der er koordinator i Aars Handelsstandsforening og som har et stykke skov med juletræer. Belysningen til juletræet er sponsoreret af **Støtteforeningen LOAs Venner**.

## Så er der LOA-rom igen

Uanset om man har saltvand i årenerne eller ej, er det ikke rart at løbe tør for rom. Og det er lige, hvad der var ved at ske for LOA. De sidste flasker af den første LOA-rom, som ganske berettiget fik rigtig fin modtagelse, er nemlig solgt og så må man jo gribe til handling, hvis ikke det skal gå helt galt. Det er præcis hvad Støtteforeningen LOAs Venner har gjort, idet man har sat gang i en ny produktion, denne gang meget passende med betegnelsen ”2. Batch”.

Den nye rom er ifølge bagsideetiketten ”en 10 års fuldlagret Panama-rom, lagret på brugte bourbonfade. Smagsnoter er vanilje, lækker toffee og chokolade med en velafstemt sødme.” Og for enhver, der går op i de dele, kan vi oplyse at rommen også denne gang holder 40%.

Adventsgave? COVID-19-afsavnsgave? Julegave? Eller måske lidt helt berettiget selvforkælelse? Uanset årsagen kan den nye LOA-rom købes hos Vin & Vin, Vestre Allé 2 i Aalborg. Ved henvendelse til Carsten Hovmester på tlf. 22673372 er det også muligt at erhverve rommen på LOA Værft. Og Carsten tilbyder endda coronavenlig udbringning, hvis der skulle være behov for det.

Prisen er beskedne 385 kr. pr. fl. (70 cl.) – og det ekstra smukke er, at overskuddet fra salget af ”2. Batch” går til LOAs Venner og dermed aktiviteter på skib og værft.

## Af (jule)hertet tak

Jeg vil gerne ønske alle vores fantastiske frivillige – besætningsmedlemmer, tirsdags-/torsdagshold på LOA Værft, frivillige i LOA Servicegruppe og andre af de mange grupper omkring LOA – medlemmerne af LOA Sailing Team, vores mange sponsorer, støtter og samarbejdspartners samt bestyrelsen i Tall Ship Aalborg Fonden en rigtig glædelig jul og et godt og lykkebringende nytår til jer og jeres kære.



Som vi alle ved, har 2020 på grund af COVID-19 været et meget mærkeligt og helt anderledes år, som på alle måder har vendt op og ned på alting – ikke kun omkring LOA, men alle steder i vores samfund. Vi har også i vores samvær på og omkring LOA været afskåret fra at kunne være sammen på samme måde som tidligere. På trods af dette har jeg oplevet en helt fantastisk og rørende opbakning fra alle til det arbejde, vi udfører, og til det fællesskab, som I alle er en del af og har ydet så meget til også i år. Jeg vil gerne sige jer en dybfølt tak, fordi I har været med til på så mange måder at få os positivt igennem 2020, på trods af de mange udfordringer vi har haft.

Jeg er utrolig stolt af og samtidig ydmyg over at være en del af en organisation med netop alle jer, der får det hele til at fungere.

De bedste hilsner

***LeifErvolder***

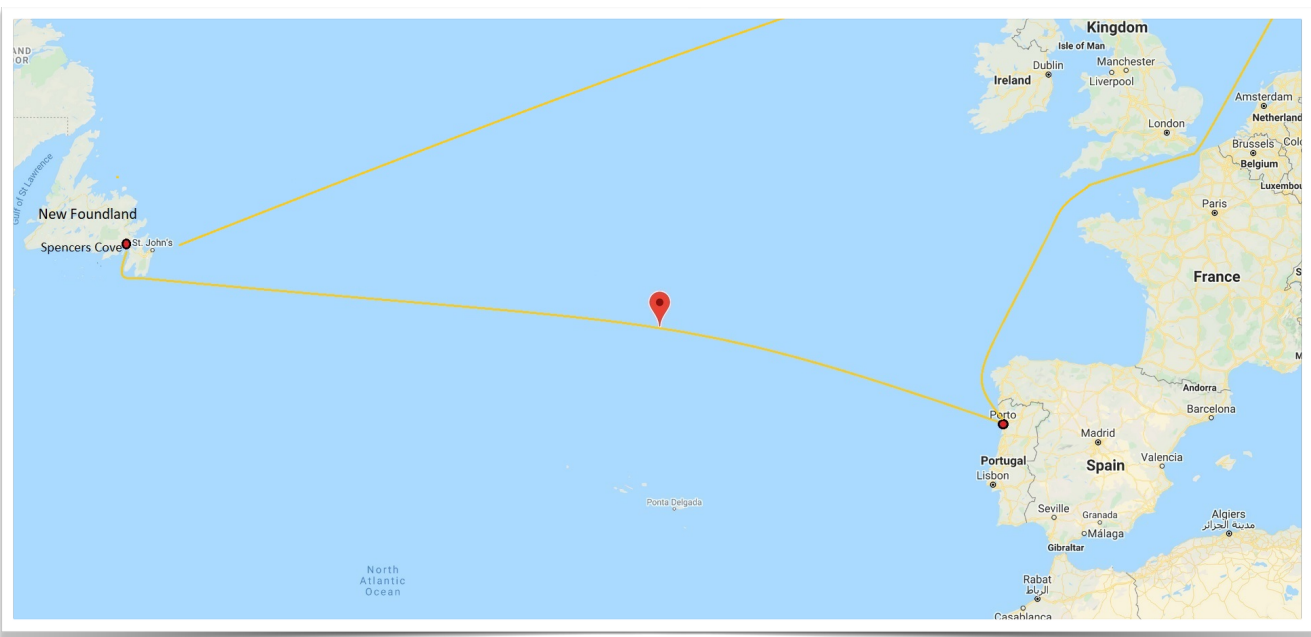
***LOAvisen er det officielle organ  
for LOA-projektet og udgives af  
Tall Ship Aalborg Fonden og  
Støtteforeningen LOAs Venner i  
fællesskab.***

## Redaktionens julegave

Og så skal vi til redaktionens julegave til læserne, som består af en dugfrisk beretning fra LOA-historiker Jens Thidemann, der i det daglige er museumsinspektør på Nordjyllands Kystmuseum.

Til det formål springer vi uden for det vante format for LOAvisen, så vi kan yde illustrationsvalget fuld retfærdighed.

## Fra det nordlige Atlanterhav til Marstal - via Oporto





Det er desværre ikke mange mil, LOA har sejlet i 2020, og derfor heller ikke mange sejlsberetninger, der har været at læse i LOAvisen, men måske kan vi alligevel få en fornemmelse af vand under kølen ved at kigge i arkiverne og finde en gammel sejlsberetning frem fra LOAs historie. Der er beklageligvis kun bevaret en enkelt logbog fra LOAs historie, men til gengæld indeholder den to sejladser, der ganske fint repræsenterer typiske sejladser for et skib som LOA.

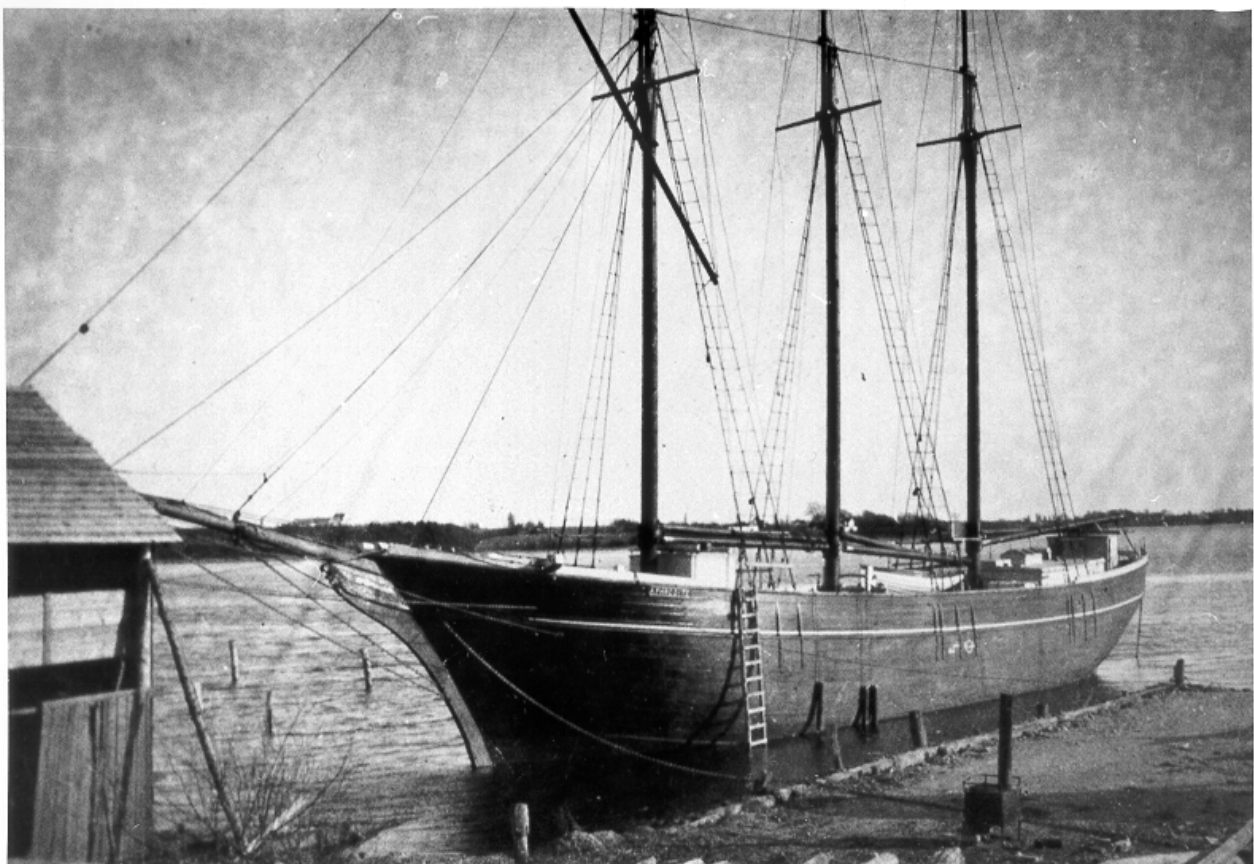
Den første sejlad i logbogen starter midt ude på det nordlige Atlanterhav, onsdag 23. oktober 1929 kl. 12. Skibet havde da været 14 dage i søen undervejs fra Spencers Cove på New Foundland til Oporto (Porto) i Portugal. Der blæste vindstyrke 6, vest-nordvest, barometeret viste 745 og der var byger i luften. Loggen viste, der på denne første fire timers vagt var sejlet 13 sømil, en gennemsnitsfart på 3,25 knob. Den styrede kurs var 45°, korrigeret for 25° misvisning, sejlet kurs 70°.

Logbogen er bygget op skematisk med rubrikker til at skrive oplysninger som ovenstående ind for hver time, dog ofte sammenfattet inden for en vagt af fire timer. Skemaet på et opslag i bogen dækker et døgn fra kl 13 til kl. 12 næste dag. På det modsatte opslag er der plads til at skrive særlige hændelser eller flere detaljer om sejladsen, vejret og andre observationer.

Aar		Skibets Sted									
1929		Nordlige Atlanterhav									
Maaned		Styret Kurs, devierende	Deviation	Misvisning	Afdrift	Sejlet Kurs, retvisende	Dist.	Patentlogs Visning	Vind Kuling Sø	Vejr Barometer Termometer	
Md.	T.										
Onsdag den 20.	1	S. 28° P.	0	18° W	6°	S. 40° P.		65			
	2	"	"	"	"	"			fuld	klart	
	3	"	"	"	"	"					
	4	"	"	"	"	"	10	75	1-2	758	
Em.	5	S. 45° P.	"	"	"	S. 57° P.					
	6	"	"	"	"	"			P. P.	let skyet	
	7	"	"	"	"	"					
	8	"	"	"	"	"	14	89	2-3	757	
Mn.	9	"	"	"	"	"					
	10	"	"	"	"	"			do	skyt	
	11	"	"	"	"	"					
	12	"	"	"	"	"	15	4	do	757	
Torsdag den 21.	1	S. 34° P.	"	"	"	S. 46° P.					
	2	"	"	"	"	"			fuld	do	
	3	"	"	"	"	"					
	4	"	"	"	"	"	16	20	3-4	do	
	5	"	"	"	"	"					

Skibet hed dengang ikke LOA, men Aphrodite - det navn skibet fik, da det blev søsat fra Webers værft i Svendborg i 1922. I 1924 blev Aphrodite solgt til skibsreder R. H. Østerman i Marstal og havde Anton Watson som skipper om bord. På rejsen i 1929 var det stadig Østerman, der var reder, og Watson, der var skipper, og dermed førte pennen på de første sider af denne logbog. Følgende vil være en sammenskrivning, men mere eller mindre ordret gengivelse af logbogen.

Aphrodite havde været på New Foundland efter saltet, tørret fisk, der blev afsat i Portugal. Fragten af fisk fra New Foundland var en af de sidste rentable opgaver for de sidste af de store danske sejlskibe, der var blevet trængt ud af de fleste andre fragtruter af de større og mere stabile dampskibe. Turen var barsk, da den foregik sidst på sæsonen, hvor efterårsstormene begyndte at sætte ind over Nordatlanten. Ofte var skibene totalt overisede, hvis de kom afsted sidst på året, og det var ikke sjældent, at skibe gik ned på denne rute. LOA havde to søsterskibe, der begge sejlede på samme rute, men som ikke kom hjem igen. Det ene, Centaurus, forsvandt sporløst og det andet, Bastian, blev slået til vrag på New Foundland. Men Aphrodite kom hjem hver gang. Også denne tur fra New Foundland til Portugal i 1929 forløb uden større dramatik. Mange dage ligner siderne i logbogen hinanden, hvor der ikke anføres yderligere kommentarer end at lanternerne blev sat op om aftenen og indtaget om morgenen. Selvom skibet arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dæk og luger, var der den første uge fuld sejlføring. Sidst på måneden, torsdag 31. oktober, var vinden tiltaget og gaffeltopsejl og jager bjærgedes. Tirsdag 5. november bjærgedes topsejl og jager igen, mens storsejl og skonnertsejl blev rebet. Senere på dagen bjærges dog også storsejl, klyver og forestagejl. Torsdag 7. november var vinden aftagende og store stagejl, storsejl og klyver blev sat; dagen efter var der vindstille og ingen styring.



Aphrodite var nu nået over Atlanterhavet, og dagen efter, lørdag 8. november, fik man fyret i Aveiro ved Praia da Barra, syd for Oporto, i sigte mod sydøst. Skibet blev holdt gående med landkending op mod Porto. Det stod på natten igennem og søndag morgen kom bugserdamperen Lautania ud og tog Aphrodite på slæb og bugserede skibet til Oporto, hvor der fortøjredes på anvist plads.

Logbogen blev også ført dagligt, mens skibet lå i havn. Ikke time for time som under sejlads, men med flere dage skrevet ind på samme side, hvor dag og dato blot anføres i margenen.

Mandag 11. november blev der udført forskelligt skibsarbejde, afholdt lugebesigtigelse og lasten blev indklareret. Tirsdag var der om formiddagen regn, mandskabet udførte skibsarbejde. Onsdag lossedes i løbet af dagen cirka 700 Quintal fisk. (et ældre vægtmål - en portugisisk quintal = omkring 58 kg)

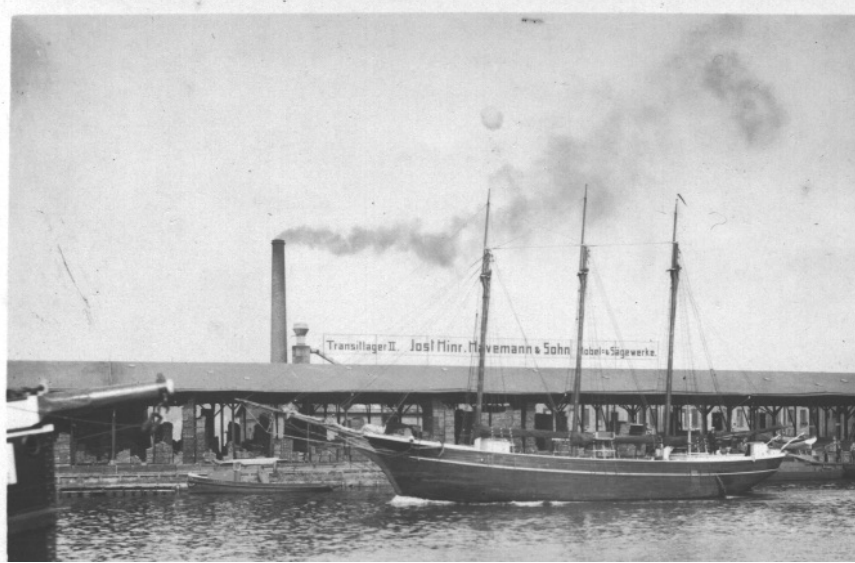
Torsdag 14. blev føreren, Watson, syg og blev indlagt på hospitalet, besvimele tre gange på Backletts kontor. Vestlig stormende kuling, regn, barometer 753. Fredag regn om formiddagen, lossede om eftermiddagen et parti klipfisk. Føreren udskrevet om eftermiddagen. Lørdag lossede mandskabet, søndag helligholdt de dagen og mandag lossede de igen, og var udlosset i løbet af formiddagen, og forhalede om eftermiddagen til ballastplads.

Det var tørfisk fra New Foundland, der var den primære last, men ind imellem kunne man være heldig at få anden last med ombord, for eksempel tømmer med til Island på turen mod New Foundland eller salt fra Portugal med tilbage til England eller Danmark. Aphrodite havde ikke været heldig at få en returlast, og måtte derfor tage ballast ombord inden turen hjem. De følgende dage gik med at tage ballast ombord, bortset fra søndag, som man altid helligholdt, når skibet ikke var i søen. Lørdag indlossede mandskabet således 40 tons ballast og 3/4 tons kul og proviant.

Imens fik kaptajn Watson det stadig ikke bedre. Mandag 25. anbefalede lægen føreren at komme i ro, da nerverne var angrebne. Tirsdag indløb der telegram fra rederen, om styrmand Madsen var villig til at føre skibet, hvis der sendtes en ny styrmand ned fra Marstal. Dertil er han villig, blev der telegraferet tilbage. De følgende dage afventede man således, at en ny styrmand skulle påmønstre, og imens udførtes der almindeligt skibsarbejde og rengøring. Tirsdag 3. december overtog styrmanden - nu kaptajn - Madsen skibet som fører efter kaptajn Watson, og styrmand H. K. Jørgensen påmønstrede. Samme dag flyttede de Aphrodite 2 sømil ud af floden på grund af tiltagende strøm, og ankrede på plads anvist af lodsens med styrbord anker og 40 favne kæde og varpanker med 20 favne. Ungmand Hansen blev vagtmand for natten.

Onsdag 4. december gik kaptajn Madsen i land for skibets forretning, kom ombord kl. halv fire om eftermiddagen. Da lå styrmand Jørgensen på sofaen, og da jeg (kaptajn Madsen) sagde, at jeg mente, at det ikke var nogen passende tid til at sove på, da blev styrmand Jørgensen så vred, at han pakkede sit tøj og gik i land og ville rejse hjem igen. Jeg gik senere i land og traf kaptajn Dam sammen med styrmand Jørgensen. Da var Jørgensen klar over, at han havde forset sig. Vi fik senere en smule mad alle tre. Kl. halv tolv gik Jørgensen før os og ville ombord. Jeg og kaptajn Dam gik på hotel og var der om natten. Fredag kl. 9 kom jeg ombord og det første jeg hørte var, at Jørgensen ikke var kommet ombord. Senere kom skibshandleren og sagde, at der var sagt i land, at én var faldet i vandet mellem kl. tolv og et, og formoder, at det er Jørgensen, da han ikke er kommet. Kaptajn Dam gik med skibshandleren i land for at melde det på mæglerkontoret og undersøge sagen, da jeg ikke kunne gå fra borde på grund af den hårde strøm. Alt var sat, hvad vi havde. Lørdag, efter at have eftersat fortøjningerne for skamfilinger, gik føreren i land for at telegrafere rederen efter en anden fører, da jeg overtager pladsen igen som styrmand, da der ikke var hørt noget til styrmand Jørgensen og formodedes at han var væk.

*Dette og det andet foto af skibet er ikke fra den beskrevne sejlads, men fra samme periode i dets historie.*



Mandag 9. tørnede til kl. 8, så alle trosser efter. Strømmen er i aftagende. Kl. 3 eftermiddag kom telegram fra rederen, om at ny fører afrejser 10. fra Marstal.

Søndag 15. dec. Helligholdt dagen. Vinden SØ, Skyet luft. Kl. 6 aften var på banegården og tog imod den ny kaptajn Petersen og gik så ombord. Mandag 16. Vinden SSV, tørnede til kl. 8 og fortsatte med almindelig skibsarbejde. Kl. halv elleve formiddag gik styrmanden og føreren i land for at få papirerne forandret på konsulatet, der var intet hørt angående styrmand Jørgensen. Onsdag 18. Vinden SSV hård kuling. Regn. Kl. 8 tørnede til, udførte fornødent skibsarbejde. Kl. halv elleve formiddag kom der ordre til, at føreren og styrmanden skulle komme i land, da der fra lighuset var kommet meddelelse om, at en mand, som kunne antages, var den savnede styrmand. Styrmanden og føreren gik straks i land og fik kaptajn Dam med ud for at besigtige liget, men det viste sig, at det var en ukendt mand.

Tre gange i løbet af de følgende dage er mandskabet i land, for at foretage ligsyn, men ingen af gangene var det den savnede styrmand fra Aphrodite, der aldrig siden blev fundet. Det hårde vejr fortsatte ugen ud, og dagene går med almindeligt skibsarbejde, og det noteres i logbogen, at ingen sejlads er mulig på grund af vejret.

Tirsdag 24. december: Vinden omløbende, meget sø på barren. Ingen sejlads mulig. Onsdag 25. december: Helligholdt dagen. Vinden vestlig, hårde byger. En mand går vagt for natten.

Sådan gik dagene julen og nytåret over. Ind imellem gik skibsføreren i land for på lodsstationen at forhøre sig om vejret ude på havet. Torsdag 2. januar var meldingen, at vinden var flovet, men der var megen dønning. Flere dampskibe havde ligget underdrejet i søen de sidste dage med vestlig storm.

Først tirsdag 7. januar var vejret i bedring. Føreren gik i land for at bestille lods og slæbebåd til onsdag kl. 9. Onsdag kom lods med mandskab ombord og fortøjningerne blev taget ind, hvorefter der blev hevet ind på styrbord anker. Kl. 9.15 kom slæbebåden langs siden, hvorefter ankeret blev hevet hjem og slæbningen begyndte. Kl. 10 kvitteredes for lods. Kl. 10.45 kvitteredes slæbedamper. Satte fulde sejl til og styrede bidevind NV efter. Vinden nordlig styrke 4, søen 6.

Efter to måneders ophold i Porto var Aphrodite nu endelig igen ude på åbent hav med kurs mod Danmark og hjemhavnen i Marstal. Allerede lørdag 11. januar nåede skibet Bay of Biscay, og nåede efter syv dage i søen tirsdag 14. januar Den Engelske Kanal.



Igen forløber sejladsen uden særlige bemærkninger i logbogen, med en god vestlig vind. Torsdag pejles Portland fyr og fyrskibet Shambless, og lørdag er der igen god fyrkending, først fyret på Beachy Head ved Eastbourne i det sydlige England, siden Royal Sovereign fyrskib i kanalen, og ved midnat pejles Dungeness Fyr ved indsejlingen til Doverstrædet i NØ½Ø i en afstand af 2,5 sømil.

Søndag 19. passeres Doverstrædet med South Foreland om bagbord kl. 4 og East Goodwinn fyrskib om styrbord kl. 6, og ved middagstid stilles vantageuret 25 minutter frem.

Op gennem Nordsøen går det godt med en vindstyrke 5 fra SSV, farten ligger omkring 5 knob, men når over en vagt op på 9 knob. Vinden fortsætter de følgende dage fra en vestlig retning, der giver en god stabil sejlads op gennem Nordsøen uden yderligere kommentarer i logbogen, før Aphrodite rammer Skagerrak og torsdag 23. kl. 10 formiddag får Højen fyr ved Gl. Skagen i sigte. Vinden er sydlig, kursen østlig. Der bommes over, og skibet bliver holdt gående på en nordlig kurs under land med god kending, da vejret er præget af regndis.

Nu var Aphrodite hjemme i kendt dansk farvand, efter at have krydset Atlanten to gange og stået over Biscayen og op gennem Den Engelske Kanal. Nu manglede bare lige turen gennem de indre danske farvande. Men Skagerrak og Kattegat viste sig at blive besværligere end både Biscayen og Kanalen.

Aar 1930		Skibets Sted <i>Kattegat og Buoten mellem Rønne Rev og Læsø NV Rev.</i>										Sejltoring
Maaned Januar		Styret Kurs, devierende	Deviation	Misvisning	Afdrift	Sejlet Kurs, retvisende	Dist.	Patentlogs Visning	Vind Kuling Se	Vejr Barometer Termometer	d d d d	
Md.	T.											
Mandag den 27 <sup>de</sup>	1											afklarende
	2	Styrede Bidevind S.S. V efter										SO
	3	med god Kending										skyt
	4											1-2 756
	5											
Em.	6	Styrede Kurs SO efter										Ostlig skyt
	7	med god Kending										
	8											1-2 755
	9											
	10	Krydsede Syd efter										SO 80
Mn.	11	med god Kending										
	12											3-3 755
Tirsdag den 28 <sup>de</sup>	1											
	2	Krydsede ind under Læsø for at komme										SO skyt
	3	til Anker, da det er umuligt at avancere										let die
	4	Syd efter med den stærke nordgående strøm										4-3 754
	5	kl. 5 <sup>30</sup> ankrede med Styrbords Anker										30 Favne Kreds



Dagen igennem var der stadig diset, og der styredes med god kending af landet en kurs omkring  $50^\circ$ , men med en afdrift på omkring  $35^\circ$ . Om eftermiddagen blev Skagen Rev Fyrskib observeret i SØ til Ø og Skagen Fyr i SØ til S. Næste morgen, fredag 24., var disen gået over i tåge og der blev afgivet tågesignal og halset rundt, og kursen lagt væk fra Skagens Rev. Dagen igennem var der tåget, der afgives tågesignal og halses rundt igen til aften. Tågen fortsætter lørdag 25., hvor Højen Fyr om morgenen observeres i SØ. Der halses rundt, og om eftermiddagen er Skagen Rev igen i sigte, så der halses igen, og før midnat observeres Højen Fyr igen og kl. 4 morgen Hirtshals Fyr i  $S\frac{1}{2}V$  gisset afstand 7 sømil.

Først søndag eftermiddag lykkedes det at passere Skagens Rev. Kl. tre passerede tæt om prikken på Skagens Rev. Afgav kendingssignal til Skagen Signalstation. Kl. fire Skagen Fyr i sigte V til N, afstand 3 sømil. Solnedgang + lanterner. Kurs krydsende SSV efter med landkending, vind 2, sø 4, klart vejr. Kl. 8 pejles Hirsholm Fyr i SV og Skagen Fyr  $NV\frac{1}{2}N$ .

Mandag 27.: Vinden er faldet til 1, VSV, der krydses SSV med landkending, men uden fart. Kl. 8 mandag aften pejles igen Hirsholm Fyr i VSV og Skagen Fyr i  $NV\frac{1}{2}N$ . Skibet har ikke bevæget sig mange mil det sidste døgn. Kl. 7 aften pejles Hirsholm Fyr i V, gisset afstand 3 sømil, og ved midnat pejles Nordre Rønner Fyr i Ø. Krydsede ind under Læsø for at komme til ankers, da det er umuligt af avancere sydefter med den stærke nordgående strøm. Kl. 5.30 ankrede med styrbords anker, 30 favne kæde på 5 favne vand. Indtog sidelanterner og satte ankerlanterne. Fastgjorde sejlene og klarede op. Går søvagt. Mandskabet har i dagens løb eftersat rigningen.

Onsdag 29. kl. 6 lettede anker, tilsatte alle tjenstlige sejl og styrede vestefter med god kending. Kl. 8 passeredes Læsø Nordvestrev og kursen lagt SSV-efter, med kending. Kl. 10.30 passerede tæt om Læsø Rende Fyrskib, nordgående strøm. Kl. 6 aften passerede tæt om Østre Flak Fyrskib (omtrent på højde med Hals, men længere østlig end Hals Barre Fyrskib). Kl. 11 aften pejledes Tangen Lystønde (nord for Djursland) i  $\text{Øst}\frac{1}{2}\text{Nord}$  og ved midnat Fornæs fyr i S. Vinden var drejende til SØ og ved afslutningen af næste vagt pejledes lystønden i Ø og Fornæs Fyr i  $S\frac{1}{2}\text{Ø}$ , og i løbet af formiddagen dukkede også Gjerrild Fyr op i syd.

Torsdag 30. januar: Kl. 2 eftermiddag Krydsede SSØ efter med kending, Vind SØ styrke 4, lette snebyger. Kl. 4 Tangen Lystønde i  $\text{ØNØ}$ , gisset afstand 4 sømil. Vinden drejede til  $\text{SØtS}$ , tiltagende til vindstyrke 5. Snebyger. Kl. halv fem om eftermiddagen ændredes kursen. Holdt af efter Læsø Rende, da det med den stærke nordstrøm, tiltagende kuling og snebyger, forventes at være det bedste at søge ankerplads. Tangen Lystønde passeredes. Kl. halv syv passeredes tæt om Østre Flak Fyrskib og kl. otte passeredes Læsø Rende Fyrskib. Det gik noget hurtigere med at komme nordpå igen og inden midnat ankredes med styrbord anker, 45 favne kæde på 5 favne vand i bugten mellem Nordre Rønner Rev og Læsø Nordvestrev. Nordre Rønner pejlet i  $\text{NØtØ}$  og Vesterø i  $\text{ØSØ}$ .

Det næste døgn lå Aphrodite igen underdrejet for anker ved Læsø. Lørdag 1. februar: Vind  $\text{ØSØ}$  styrke 6. Kl. 7.30 hev ankeret hjem, tilsatte fornødne sejl og styrede efter Frederikshavn, da det var meningen at søge havn med den tiltagende kuling af  $\text{ØSØ}$ , og det faldende barometer. Imidlertid trak vinden sig om til  $\text{ØtN}$ , hvorfor det besluttedes at sætte kurs efter Læsø Rende. Kl. cirka 10 holdt af efter Læsø Rende Fyrskib, styrede  $\text{StØ}\frac{1}{2}\text{Ø}$  med kending. Kl. 11 Læsø Rende Fyrskib pejlet  $\text{VtS}\frac{1}{2}\text{S}$ , gisset afstand 1,5 sømil. Kort efter middag passeredes endnu en gang Østre Flak Fyrskib og kl. halv syv Tangen Lystønde. Der styredes syd efter med god kending, kl. 9 passeredes Fornæs Fyr og ved midnat pejledes Sjællands Rev i  $\text{SØtØ}$  og Schultz Grund Fyrskib i  $\text{ØtS}$ , og endelig, efter 11 døgn lykkedes det at komme gennem Kattegat.

Søndag 2. februar styrede syd efter med god kending, vind østlig, styrke 6, barometer 743. Kl. 2 passerede tæt om Sejro lystønde. Kl. 4 passerede tæt om Refsnæs Rev Lystønde. Kl. 6.30 Romsø Fyr om vest, gisset afstand 2 sømil. Kl. 9.30 passerede tæt om lysbøjen ved Knudshoved. Kl. 10.25 passerede prikken på Stokkebæk Flak. 11.30 passerede Elsehoved Fyr i VNV gisset afstand 1 sømil.

Søndag midnat, styrede kurs med god kending efter anduvningsbalonen til Rudkøbing, og tilsatte lodsflag. Kl. 1.30 gik lodsens om bord. Styrede efter hans kommando gennem Rudkøbingløbet. Kl. 2.20 kvitterede for lodsens, styrede kurs med god kending efter klokkebøjen på Strynø Grund, hvorefter der fortsattes efter Marstal. Kl. 3 fik lodsens om bord. Styrede efter hans kommando ind i havnen i Marstal, hvor der fortøjredes forsvarligt på anvist plads. Klarede op og sejlede ud.

Indleveret rettidigt og i forbindelse med ældre Dagbog daglig ført i tiden fra 3/4 1929 til 4/2 1930. Stemplet og underskrevet, Retskreds nr. 30, d. 8. februar 1930.

Endelig var Aphrodite hjemme i Marstal efter to ture over Atlanten i novemberstorm, dramatiske dage i Porto, hvor skibsføreren blev syg og en styrmand mistede livet, og sidst turen hjem fra Porto over Biscayen og gennem Kanalen med 26 dage i søen, hvoraf de 11 alene gik med at passere Kattegat.

Her ender også logbogen fra 1930, men det sjove med den eneste bevarede logbog fra LOAs historie er, at den blev lagt til side, mens en ny blev taget i brug på næste tur. Logbogen her må alligevel have befundet sig ombord på skibet og på et senere tidspunkt være blevet taget i brug igen, for på de næste sider følger en sejlads i 1948 med skibet, der nu har skiftet ejer og navn. Nu sejler det som Dorrit af Frederikshavn - men det er en helt anden beretning.

47

Paa Rejsen fra Porto til Marstal  
20 Dage i Søen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagthavendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
4 <sup>00</sup>	Linsholm: 2 <sup>00</sup> 1/2 V gis Afst 5 Søml. Seledg. + Lantener			L.P.
7 <sup>00</sup>	Linsholm: 1 <sup>00</sup> 1/2 V gis Afst 3 Søml			L.P.
12 <sup>00</sup>	Linsholm: 1 <sup>00</sup> 1/2 V gis Afst 3 Søml } Nordre Pinner: 1 <sup>00</sup> 1/2 V gis Afst 3 Søml }			L.P.

H. C. Schouboe

L.P.