

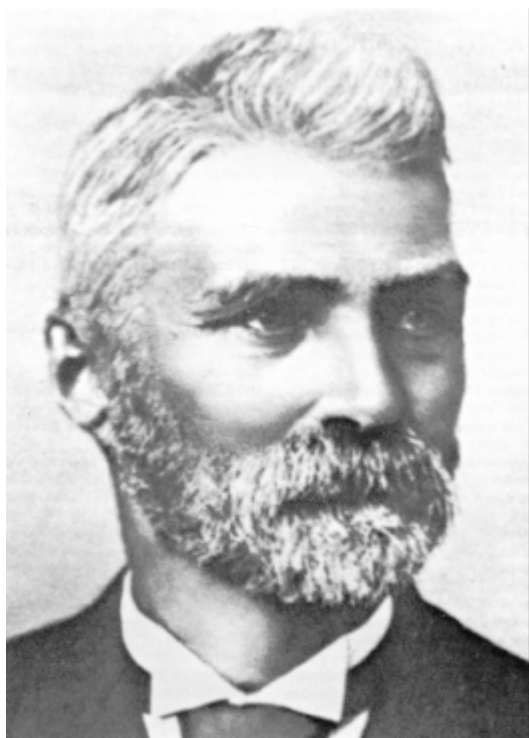
# Drengen fra Thisted blev skibsbygger i Californien

Henning Thalund

*I Thisted er H. D. Bendixsen kendt for sit pompøse gravsted på Sdr Kirkegård. Men i USA huskes han endnu som skibsbygger og skonnerten WAWONA - bygget i 1898 - er i dag en national historisk*

Lake Union ved storbyen Seattle på USAs vestkyst er egentlig ikke nogen sø, selv om navnet kunne tyde på det. Gennem et smalt stræde er Lake Union nemlig forbundet med Puget Sound og dermed det store Stillehav.

Gemt i den sydlige ende af Lake Union ligger et maritimt center, hvor man har opbygget en stor samling af større og mindre fartøjer, der har det til fælles, at de alle er bygget af træ. Her er robåde i alle størrelser. Her er sejljoller med én eller flere master, men hele området domineres af en stor skonnert med 3 høje master. Skrogets smukke linier fra den udfaldende clipperstævn til den afrundede agterende fortæller en kender, at her ligger et træskib med danske rødder.



*Skibsbygmester Hans Ditlev Bendixsen var født i Thisted i 1842. Fotografiet er fra ca. 1900.*

På skonnertens agterende står navnet WAWONA. Det lyder ikke dansk, men er det indianske navn på en ugle, der findes i skovene i denne del af USA. Fartøjet er den største 3-mastede skonnert, der er bygget på Nordamerikas stillehavskyst, og som den ligger dér med fortøjninger for og agter, er den et minde om begyndelsen af dette århundrede, da træskibene pløjede Stillehavet med trælast fra nordvestkystens skove og saltede torsk fra fiskebankerne ved Alaska.

På en messingplade, der er skruet fast på et af skonnertens dækshuse står der, at dette skib i 1970 er udnævnt til at være en national historisk ejendom. I år er

det 100 år siden, at skonnerten blev søsat, og det vil blive fejret af den kreds af frivillige, der gennem en årrække har plejet og passet den aldrende dame.

## **Bygget af en dansker**

Bag skonnertens bygning i 1898 stod en dansk skibsbygmester, hvis navn og virke stadig omtales med respekt i havnebyen Fairhaven ca. 400 km nord for San Francisco i Californien.

Skibsbygmester Hans Ditlev Bendixsen var født i Thisted i 1842 som søn af tobaksfabrikant og konsul F. C. Bendixsen og hustru, Marianne von Mehren Bendixsen. Da han blev færdig med sin skolegang i Thisted, brød Hans Ditlev med familietraditionen, der gennem mange år havde beskæftiget sig med handel og tobaksfabrikation. Han valgte i stedet for en uddannelse som skibsbygger ved træskibsværftet i Ålborg. Med sit svendebrev i lommen rejste han nogle år senere til København og fik beskæftigelse ved forskellige skibsværfter i hovedstaden.

I 1863 - da han var 21 år gammel - rejste han til San Francisco, hvor han hurtigt fik arbejde på et af de mange skibsværfter, der lå rundt om bugten ved San Francisco.

Efter nogle år her satsede han imidlertid på at blive selvstændig skibsbygger, og han slog sig ned i byen Fairhaven nogle hundrede kilometer nord for San Francisco ved den californiske stillehavskyst.

## **Skonnerten - et ideelt fartøj**

I sidste halvdel af det 18. århundrede blev der bygget mange træskibe på den amerikanske vestkyst, og den foretrukne skibstype var skonnerten. Den kunne sejles af en lille besætning og kunne - i forhold til sin størrelse - fragte en forholdsvis stor last. De hastigt voksende byer på den amerikanske vestkyst havde brug for tømmer, og det fandtes i rigelige mængder i staterne Californien, Oregon og Washington. Skonnerterne var ideelle i denne træfart. De kunne rumme meget tømmer i lasten og desuden medføre en forholdsvis stor dækslast.

Da Hans Ditlev Bendixsen ankom til Californien, var hele skibsbygningsindustrien dog endnu i sin vorden. Der rasede heftige diskussioner i skibsbyggerkredse om skrogets ideelle linier og om, hvilke materialer der var bedst. Skibsbyggerne fra Europa og den amerikanske østkyst anså ege- og elmetræ som de bedste træsorter, men disse fandtes kun i ringe mængde på vestkysten. I stedet for var der i skovene her store mængder af redwood og ceder, og det blev derfor disse træsorter, der blev de dominerende i det voksende skibsbyggeri.

## **Bendixsens træskibsværft**

Bendixsen kom til Fairhaven i 1869, og her gik han i samarbejde med en etableret værftsejer. Året efter søsatte de deres første skonnert, og i de følgende år fulgte flere efter. Disse år var gode for træskibsværfterne, så gode, at efter få års forløb kunne Hans Bendixsen starte sit eget værft. Han valgte at placere værftet på en lille landtange med sandklitter. Stillehavet lå på den ene side af

landtangen, og den rolige Humboldtbugt på den anden. På mange måder kunne stedet minde om hans barndomsland nær den jyske vestkyst.

Det gik godt for den nyetablerede skibsbygmester i de første år. Han måtte udvide sit værft gentagne gange for at kunne følge med i de mange ordrer på nybyggede træskibe. Men i 1877 vendte udviklingen. En økonomisk krise satte ind overalt på kysten og ramte også Hans Bendixsen. For at kunne betale sine kreditorer og medarbejdere, hvad han skyldte dem, blev han tvunget til at sælge sin blomstrende virksomhed.



*Skonnerten WAWONA ligger nu fortøjet ved kajen i det maritime center, og mange besøgende kommer hvert år om bord for at fornemme lidt af atmosfæren fra sejlskibstiden: WAWONA blev søsat fra Bendixsens skibsværft i 1898. Den var på 468 BRT, og byggesummen var 29.000 dollar. De første mange år var den beskæftiget i tømmerfarten på Stillehavet.*

Hans jyske stædighed forlod ham imidlertid ikke. Han lejede værftet af de nye ejere og fortsatte med at bygge skonnerter og andre træskibe. Syv år senere havde han tjent så meget, at han kunne købe værftet tilbage igen.

Hans hustru Emma glemte aldrig disse vanskelige år, og hun har siden fortalt, hvorledes hun måtte ro over bugten fra byen til værftet med mad til sin mand og hans få medarbejdere.

Oplevelsen med konkursen efterlod et uudsletteligt indtryk på Hans Bendixsen, og aldrig siden blev hans virksomhed afhængig af andre leverandører. Systematisk opbyggede han egne smedjer, rebslageri, savværk og lagerpladser.

Et træskibsværft skal bruge tømmer i store mængder, og tømmer var der nok af i de store skovområder i denne del af det amerikanske fastland. Derfor var en vigtig del af Bendixsens skibsværft savværket, der var i stand til at save tømmerstokke på op til 40 meters længde. Dette savværk gav ham noget af en særstilling blandt byens øvrige skibsværfter, for ingen andre savværker kunne save tømmerstokke på denne længde, men han var aldrig bange for at hjælpe en kollega, når der var brug for at skære så store stykker tømmer.

Modsat værftsindustrien i dag, byggede værfterne i forrige århundrede ikke efter detaljerede tegninger. Ud fra de ønsker, som en køber havde til skibets lasteevne og størrelse, udarbejdede skibsbygmesteren en halvmodel i træ, og her kom hans kendskab til skrogform og linier ham til gode. Den færdige halvmodel blev så grundlaget for de skabeloner, der senere blev brugt ved udsavningen af tømmeret.

Nu var de gode tider vendt tilbage for skibsbyggeriet, og i de følgende år blev det til 75 skonnerter og 4 fuldriggere og barkskibe fra Bendixsens værft. Sædvanen tro lod skibsbyggeren en del af sin fortjeneste blive stående i de nybyggede skibe, og disse investeringer gav ham gennem årene en ikke ubetydelig ekstra indtægt. Således ejede Hans Ditlev Bendixsen 20/96 parter i skonnerten WAWONA.

### **Værftet afvikles**

Da WAWONA blev søsat i 1898 fra Bendixsens værft, var værftsejeren blevet 55 år gammel. Han var blevet gråhåret og gik let foroverbøjet, men var stadig med i det daglige arbejde på værftet, hvor hans skarpe, blå øjne fulgte med i al beskæftigelse på værftet. Hans medarbejderstab, der nu var vokset til 150 mand, nærede en dyb respekt for ham og hans dygtighed.

Nogle år tidligere havde Hans Ditlev og hustruen Emma været en tur hjemme i Danmark, hvor hans familie holdt selskaber og festligheder for parret fra Californien. Her opdagede Emma en ny side af sin mand. Borte var den noget stive mand, som hun havde giftet sig med. I stedet for oplevede hun nu sin mand som en munter og glad mand, der både kunne synge, le og danse på en måde, som hun aldrig havde oplevet før.

Det var omtrent på samme tid, at Hans Ditlev Bendixsen besluttede sig for at afvikle sin virksomhed i Californien for at vende tilbage til Danmark. I oktober 1900 købte en sammenslutning af forretningsfolk i Californien hans skibsværft for 250.000 dollar, men Bendixsen indvilligede i at fortsætte som leder af værftet indtil færdiggørelsen af to 4-mastede skonnerter, der var under bygning på værftet. De blev søsat i 1901, og i 1902 påbegyndte Emma og Hans Ditlev så rejsen hjem til Danmark.

Da ægteparret var kommet til San Francisco, fik de imidlertid et telegram om, at en god ven i Fairhaven var død. Hans Ditlev rejste tilbage for at kunne deltage i begravelsen, mens Emma forblev i San Francisco for at vente på ham der.

Hans Ditlev vendte imidlertid ikke tilbage til San Francisco. Dagen efter begravelsen i Fairhaven fik han et hjertestop og døde den 12. februar 1902.

Da det blev kendt i byen, hvor han havde bygget sit store skibsværft op, gik flagene overalt på havnen og på skibene på halv stang, og forretninger og virksomheder lukkede. Man udviste respekt for den mand, der med sit virke havde betydet så meget for byen.

Hans hustru Emma rejste til Danmark, men nu med sin mand i en kiste, og Hans Ditlev Bendixsen blev begravet i sin fødeby Thisted. Emma Bendixsen vendte senere tilbage til Californien, blev gift igen og bosatte sig i byen Alameda. Hun døde i 1954.

Bendixsens værft fortsatte med at bygge træskibe indtil slutningen af den 2. verdenskrig, men den danske

skibsbygger Hans Ditlev Bendixsen huskes stadig i byen ved Stillehavets kyst.

### ***Fra trælast til saltet torsk***

Skonnerten WAWONA fortsatte med at krydse Stillehavets bølger med sine trælast indtil dampskibene slog den og de andre sejlskibe ud. Sammen med andre skonnerter overgik den i 1913 til at være moderskib for fiskerflåden i Beringshavet. Hvert forår gik turen til fiskepladserne ved Alaskas kyster, og i stedet for træ kom der nu saltede torsk i lastrummet. Under 1. verdenskrig sejlede WAWONA dog med tømmer til øerne i Stillehavet, og efter at USA indtrådte i den 2. verdenskrig, blev skonnerten overtaget af den amerikanske hær. Masterne blev taget ud af skibet, og nu blev den fordums sejlførende skonnert reduceret til en lægter, der med sin trælast blev bugseret op og ned langs kysten.

I 1964 blev den gamle skonnert købt af en gruppe interesserede mennesker, der ønskede at bevare dette minde fra sejlskibstiden, og forskellige fonde støttede arbejdet med at renovere det gamle skib. Det blev sat i stand både indenbords og udenbords for at give nutiden et

indtryk af, hvorledes skonnerten så ud, da den i sin storhedstid pløjede Stillehavets vande.

Og nu ligger den så i udkanten af storbyen Seattle på sin sidste ankerplads. Mange interesserede kommer om bord, men den gamle dame bliver mere ældet og sammenfalden for hver dag, der går. Der findes ingen foryngelseskilde for den gamle skonnert på trods af forøget offentlig opmærksomhed.

WAWONA repræsenterer en tid, der var engang. Den kan fortælle nutiden om sejlads under sejl med tømmer fra de store skove og saltede torsk fra fiskebankerne ved Alaska. Og så kan den fortælle om en dansk skibsbygger, der bragte det bedste fra dansk skibsbygningstradition med til den fjerne kyst og her kombinerede sin viden med den nye verdens erfaringer med træskibe af redwood og ceder.

#### **KILDE:**

De Long, Harriet Tracy:  
Pacific Schooner Wawona., 1985.  
Documentary Book Publishers Corporation.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1998, side 115-120).