

# Koldingbogen

ÅRSTAL:	2008
FORFATTER:	Niels Jørgen Østergaard
TITEL:	Da Koldings sidste store sejlskib forliste.
KORT RESUME:	Skibet Ella Eff og dets dramatiske historie 1916-1929.

# DA KOLDINGS SIDSTE STORE SEJLSKIB FORLISTE

AF NIELS JØRGEN ØSTERGAARD

Fredag den 4. januar 1929 sidst på eftermiddagen strandede og forliste det 282 bruttoregistertons store sejlskib "Ella Eff" på den sydamerikanske nordkyst nær havnebyen Paramaribo.

Årsagen til grundstødningen, som skete i stille vejr med regnbyger, var angiveligt, at skibets kaptajn havde problemer med at få sikker landkending og fejlagtigt antog, at skibet var under indsejling til Surianama flodens munding. I stedet var skibet ud for den nærliggende Saramacca flod, hvor det gik på grund med fuld sejlføring på 2 favne vand. Besætningen forsøgte uden held at komme flot ved hjælp af sejlene, men forgæves. Det lykkedes heller ikke at opnå kontakt med land, som lå ca. 14 sømil borte.

Dagen efter grundstødningen huggede skibet hårdt i grunden, og på et skibrådsmøde, som blev afholdt ombord, blev det besluttet at forlade skibet i redningsbåden. Hen under aften begyndte det at blæse op, og hele den følgende dag forhindrede en orkanagtig storm besætningen i at gå i redningsbåden. Først den 7. januar bedrede vejret sig, og ved 11-tiden kunne den 8 mand store besætning forlade skibet. Om eftermiddagen den følgende dag ankom redningsbåden til Tijgerkreek, hvorfra man fik telefonisk kontakt til Paramaribo og således ad den vej fik sendt meddelelse om forliset hjem til Danmark.

Inden besætningen kunne rejse hjem, blev der den 15. januar 1929 afholdt søforklaring i Paramaribo. Søforklaringen afslørede ikke nogen uregelmæssigheder, og "Ella Eff" blev kondemneret og solgt billigt til en hollandsk vragsfisker.

Med henblik på at afdække det faktiske hændelsesforløb og de omstændigheder, som førte til "Ella Eff"s forlis blev der ved byretten i Kolding den 11. februar, 3. og 13. marts 1929 afholdt søforhør, hvor både kaptajnen og besætningen aflagde søforklaring. Søforhøret bragte intet for dagen, som kunne antyde, at "Ella Eff" ikke var forlist på en naturlig måde. Sagen blev derfor henlagt.

Kort tid efter begyndte der at dukke rygter op om, at skibets forlis havde været såre belejligt for både skibets fører, kaptajn Madsen og den korresponderende reder, Valentin Eff. De to havde i fællesskab købt "Ella Eff" halvandet år forinden forliset. "Ella Eff", som var en bramsejlskonnert, var på det tidspunkt en bedaget dame, som var sakket agterud i kapløbet med de dieseldrevne stålskibe.

## "ELLA EFF" UNDER 1. VERDENSKRIG

Det var Valentin Eff's far, kaffegrosserer og vicekonsul Christian Eff, der sammen med C. E. Mikkelsen, Thurø havde fået bygget



*Elisabeth Eff med tydeligt navn og nationalitetstilhørsforhold påmalet skibssiden. Foto: Svendborg Søarkiv.*

“Ella Eff” på Ring-Andersens skibsværft i Svendborg i 1916.

Allerede i 1914 var Christian Eff gået ind i rederibranchen, idet han forudså, at for et neutralt Danmark kunne krigssituationen medføre stigende fragtrater og måske mangel på tonnage. Sammen med C. E. Mikkelsen, Thurø dannede han “Sejlskibsselskabet Elisabeth Eff” v/C. E. Mikkelsen & Co., Thurø.

Aktieselskabet bestilte en klipperbygget 3-mastet bramsejlsskonnert på Ring-Andersens skibsværft i Svendborg til levering i 1914. Skibet, der var på 185 bruttoregister-ton, blev navngivet “Elisabeth Eff” efter Christian Effs ældste datter. Hvervet som korresponderende reder blev varetaget af C. E. Mikkelsen. Indtil 1918, hvor “Elisabeth Eff” blev solgt til et andet rederi, var skibet hovedsageligt beskæftiget i Nord-Østersøfart, men besejlede også Canada og USA. Det viste sig at være en så god forretning, at rederiet allerede i 1916 kontraherede endnu et skib på Ring-Andersens skibsværft.

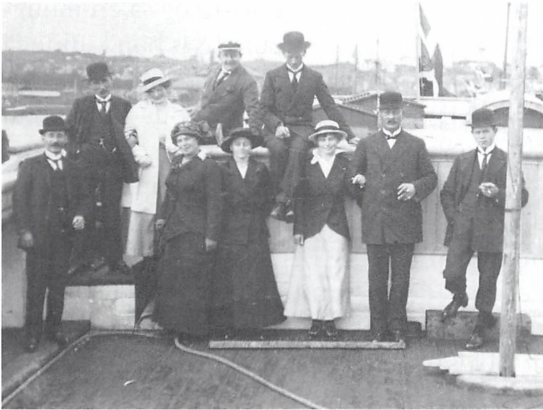
Det var ligesom “Elisabeth Eff” en 3-mastet bramsejlsskonnert bygget i eg og bøg, men væsentligt større, idet det var på 282 bruttoregister-ton og lastede ca. 420 tons dødvægt. Skibet, der blev bygget i en forholdsvis billig periode, kostede 85.500 kr. I november 1916 var værftet i Svendborg klar til at levere nybygningen, der blev navngivet “Ella Eff” efter Christian Eff’s næstældste datter.

Prøvesejladsen fandt sted den 16. november 1916 i Lunkebugten mellem Tåsinge og Langeland. Ombord var foruden besætningen skibets reder og skibets bygmester samt flere andre notabiliteter. Efter at have gennemført forskellige manøvrer blev der ankeret op, hvorefter de indbudte gæster kunne sætte sig til frokostbordet.

Efter at have indtaget udrustning og proviant til ca. 6 måneder stod “Ella Eff” dagen efter ud på sin jomfrurejse. Det blev en rejse, der skulle vise sig at blive både særdeles farefuld og langvarig. Næsten 4 år gik, inden “Ella Eff” igen genså Danmark.

Endnu inden skibet havde gennemført sin jomfrurejse, havde betingelserne for de neutrale landes søfart ændret sig dramatisk. Tyskland havde med virkning fra den 1. februar 1917 indført den uindskrænkede ubåds-krig. Den stærkt forøgede risiko for både søfolk og redere lammede for en stund den danske skibsfart. Hvad værre var, det skulle desværre vise sig, at “Ella Eff” på mange måder var en ulykkesfugl.

For at undgå truslen fra de tyske ubåde søgte “Ella Eff” på sin første rejse op langs den norske kyst og nord om Skotland, hvorfra kursen blev sat vest- og sydover til den amerikanske østkyst. Efter 81 døgn sejlads



Skibets gudmoder, Ella Eff sammen med sin far og nogle af de øvrige gæster, der deltog i prøvesejladsen i Lunkebugten. Foto: Svendborg Søarkiv.

ankom "Ella Eff" den 8. februar 1917 i god behold til Jacksonville i Florida.

I Jacksonville blev "Ella Eff" lastet med en ladning pitchpine fra American Tie and Timber Co. Ltd. bestemt for Liverpool, men endnu inden lastningen var tilendebragt, kom der kontraordre. Den uindskrænkede u-bådskrig, som rasede ikke alene i Nordsøen men også langt ude i Atlanterhavet, gjorde sejladsen risikabel. Derfor blev skonnerten taget ud af aktiv tjeneste og lagt op. Først da der ved krigens slutning kom orden i befragningsforholdene, kom "Ella Eff" igen ud at sejle, men inden hun blev frigivet til det frie marked, måtte hun gennemføre 6 pligtrejser med sveller fra Jacksonville til Cuba.

#### UNDERSKUD OG NYE EJERE

Først omkring 1920 kom "Ella Eff" tilbage til danske farvande, men på det tidspunkt var

bunden gået ud af fragtmarkedet, og sejlskibenes tid var ved at være forbi. Selvom situationen tegnede sig faretruende for "Ella Eff", fortsatte hun de næste 7 år med at sejle langfart til bl.a. Amerikas østkyst, men det stod klart, at det var en stakket frist. På den ordinære generalforsamling den 20. marts 1923 i "Sejlskibsselskabet Ella Eff" blev der fremlagt et regnskab, som påviste, at det ikke var lykkedes at vende forrige års underskud på 38.124,56 kr. til et overskud. Tværtimod var underskuddet vokset til 40.517,19 kr. På en ekstraordinær generalforsamling den 5. april 1923 blev det vedtaget at forsøge at sælge skibet. Christian Eff, som var stærkt misfornøjet med, at skibet allerede havde påført ham et underskud på 100.000 kr., gav udtryk for, at hvis det stod til ham, kom skibet ikke ud at sejle mere. Det kunne for hans skyld blive liggende i havnen i Svendborg til det rådnede op.

Det sortsyn, som havde grebet parthaver-



"Ella Eff" med alle sejl sat. En tremastet bramsejlskonnert var kendetegnet ved at fokken bar et gaffelsejl og tre råsejl. Foto: Svendborg Søarkiv.

ne, kom også til udtryk i den påskehilsen, som den korresponderende reder i forbindelse med den ekstraordinære generalforsamling sendte til regnskabsføreren for Svendborg Sø-Assurance:

*Hrr. Fd Nielsen*

*Indlagt sender vi dig et nyt Regnskab over 3 ma-  
stet Skonnert "Ella Eff", da der ved sidste Møde  
blev vedtaget at afholde en Extraordiner Gene-  
ralforsamling på Thurø Kro den 5 April 1923  
Kl 3 Emd. Forslag om Skibets Likvidation. Det  
gaar godt Kære Ven med vores Skibe paa vejen  
til Fattigdom.*

*Med højagtelse.*

*Venlig hilsen. C. E. Mikkelsen & Co.*

*Glædelig Paaske.*

I juli måned 1927 fik "Ella Eff" nye ejere. Det var overraskende nok vicekonsul Christian Eff, der købte skibet sammen med kaptajn Mads Peter Madsen fra Assens. Købesummen var 45.000 kr. Som følge af det nye ejerforhold fik skibet hjemsted i Kolding, og skibets korresponderende reder blev Valentin Eff – vicekonsulens næstældste søn, som netop med faderens hjælp havde etableret sig som skibsmægler på havnen i Kolding.

"Ella Eff"s nye kaptajn var den 53-årige Mads Peter Madsen fra Assens. Han havde sejlet som styrmand over det meste af verden, hvorefter han var gået i land og havde forsøgt sig med en madrasfabrik i Gjelsted. Da det ikke gik, søgte han hyre igen som styrmand og fik plads på færgen "Sønderjylland", der sejlede mellem Assens og Årø-sund. Madsen, som havde det lidt kedelige skudsmål, at han var "fræk som en slagterhund og lidt af en børste", havde bemærket

skibet i havnen i Svendborg og så en mulighed for at blive skibsfører, hvis han kunne få skibet i drift igen. Han skrev derfor til Christian Eff og gjorde opmærksom på, at han var interesseret i skibet.

Det var Valentin Eff, der anbefalede sin far, at Madsen fik "Ella Eff" sat i drift igen mod, at han selv betalte de 7.500 kr., som det kostede at udruste skibet. Selve finansieringen af købet blev tilrettelagt på den måde, at Madsen skulle figurere som køber.

#### OVERENSKOMST MELLEM FAMILIEN EFF OG KAPTAJNEN

Dermed kunne der optages et statslån i skibet, hvilket ikke ville have været muligt for Christian Eff. Madsen kom således til at hæfte for et statslån på 20.000 kr., som havde 1. prioritet og et 2. prioritetsobligationslån på 25.000 kr. til Christian Eff. Til brug for optagelse af statslånet blev "Ella Eff" vurderet til 34.000 kr., hvilket af hensyn til statslånets sikkerhed var en relativ lav vurdering.

Det første halve års tid forelå der ikke nogen fast aftale mellem Eff og Madsen om udbyttets fordeling. Madsen skulle have 250 kr. om måneden i fast løn plus 5 % af bruttofragten. Senere blev der oprettet en overenskomst mellem Eff og Madsen, hvorefter Madsen i 1928 fik skøde på "Ella Eff" og således stod som den formelle ejer af skibet, mens de ifølge overenskomsten skulle deles om skibets drift. Det var dog således, at Eff skulle have 5 % af bruttoindtægten af fragten samt yderligere 400 kr. som kontorholds-godtgørelse. Dette beløb blev senere hævet til 600 kr. En generalfuldmagt til Valentin



Vicekonsul Chr. Eff, 1921. Foto: Thyra Holt Sørensen.

Eff gav ham eneretten til som reder at indgå kontrakter for skibets last.

At økonomien i det nye selskab allerede fra begyndelsen har været anstrengt synes at fremgå af en brevveksling mellem Valentin Eff og kaptajn Madsen vedrørende et mindre havari, som "Ella Eff" led på sin første rejse for de nye ejere. Under en rejse med træ fra Gävle til Bilbao i efteråret 1927 havarerede "Ella Eff" i hårdt vejr i Biscayen og var nær

blevet oversejlet af en engelsk damper. I den anledning skrev Valentin Eff til kaptajn Madsen: "Det er jo en Skam, at Skibet ikke tog saa megen Skade, at det kunne kondemneres". Hertil svarede Madsen bl.a.: "Bare jeg havde faaet Deres Brev af 25. ds., så havde Skibet nu været fuldstændig borte, men jeg kendte ikke Deres Mening og Tanke ret før nu, og her var ellers den fineste Lejlighed".

#### DEN SIDSTE REJSE

I begyndelsen af marts 1928 indledtes den rejse, der skulle blive "Ella Eff"s sidste. Skibet sejlede i ballast til Mors, hvor der skulle lastes chamottesten til New York. Mens skibet lå i havnen i Nykøbing Mors, kom Valentin Eff på besøg to gange. Formålet med besøgene var tilsyneladende at ordne de sidste formaliteter, herunder spørgsmål vedrørende forsikringsdækningen, inden skødet kunne overdrages til kaptajn Madsen. Skibets forsikringer var i februar 1928 blevet overført fra kaptajn Madsen til Valentin Eff. Til gengæld havde Valentin Eff forpligtet sig til at dække kaptajn Madsens tab ved et eventuelt forlis ved at tegne en interesseforsikring på 10.000 kr.

Under Valentin Effs besøg blev der drukket en del spiritus, og et af møderne – et frokostmøde – trak ud fra kl. 9 om formiddagen til langt ud på natten. Også skibets dårlige økonomi blev drøftet, og en af de mere fantasifulde ideer, som blev fostret af Valentin Eff, gik ud på at sejle til Canada og laste skibet med whisky, som efterfølgende skulle smugles ind i USA, hvor der på grund af spiritusforbuddet var udsigt til lettjente penge.

Eventuelt kunne der vise sig en mulighed for at afhænde skibet til mafiaen.

Men også andre mere suspekter og fordægtige forslag blev tilsyneladende behandlet. Fornemmelsen af, at sådanne sager har været drøftet, næres bl.a. af, at Valentin Eff på et natligt drikkelag på et af byens hoteller sammen med kaptajn Madsen skulle have stillet styrmanden i udsigt, at han i tilfælde af "Ella Eff"s forlis kunne blive styrmand på en damper. Ligeledes mere end antyder en efterfølgende brevveksling mellem Valentin Eff og Madsen, hvori Eff skriver, at han "kun kan se en Udvej til at faa Penge ud af Baa-den, og den er De lige saa klar over som jeg!", at mulighederne for at arrangere "Ella Eff"s forlis har været drøftet.

En selvfølgelig forudsætning for at kunne indkassere en gevinst ved et eventuelt forlis er, at genstanden er godt forsikret. Det var "Ella Eff". I forsikringsselskabet "Nordisk Union" var der tegnet en kaskoforsikring på 50.000 kr. og en fragtforsikring på 8.000 kr. Foranlediget af den forestående tur til New York var der yderligere i "Nordisk Union" tegnet en tillæggsforsikring på 15.000 kr. Hertil kom den personlige interesseforsikring på 10.000 kr., som Valentin Eff havde tegnet i "Svendborg Sø-assurance". Med andre ord ville et totalt forlis udløse en erstatningssum på 83.000 kr. – Ikke dårligt i betragtning af, at skibets reelle handelsværdi blev anslået til 50-55.000 kr.

Uvidende om den skæbne, der var tiltænkt dem, kastede besætningen fortøjningerne og begyndte rejsen til New York. Turen gik via Den engelske Kanal og Atlanterhavet mod syd mod Madeira for at fange passatbæltet. Den 17. april, da "Ella Eff" be-

fant sig på en position ca. 200 sømil NØ for Madeira, opdagede besætningen, at der var 36 tommer vand i skibet, og vandet blev ved med at stige, selvom mandskabet var kaldt til pumperne. Der blev afholdt et kort skibsråd, hvor det blev besluttet at forlade skibet.

Mens besætningen arbejdede med at klargøre redningsbåden og forsyne den med diverse hjælpemidler og proviant, gik kokken ned i proviantrummet, der lå under kaptajnens kahyt, for at hente noget tørmælk. Mens han opholdt sig her, kunne han høre vandet plaske ind i "kælderen" under proviantrummet. Han kikkede ind i rummet og så, hvordan vandet fossede igennem en åbning i garneringen (den indvendige beklædning af lastrummet). Han råbte til kaptajn Madsen, at han havde fundet lækken. Madsen kom hurtigt til og huggede med en økse et hul i garneringen, så man kunne komme frem til hullet i skibssiden. Hullet blev tætnet ved, at en stok blev banket ind i hullet.

Da skibet var pumpet læns, fortsatte den afbrudte rejse til New York, som man uden yderligere uheld anløb den 2. juni 1928. I New York fjede kaptajn Madsen endnu en lille og ubetydelig brik til det puslespil, som, når alle brikker er lagt, viser sammensværgelsen mod "Ella Eff".

Kaptajn Madsen rapporterede i den såkaldte søprotest havariet, men det var udelukkende af hensyn til lasten, der havde taget skade af vandet. Han omtalte ikke hullet i skibssiden, og det blev heller ikke repareret.

Fra New York sejlede "Ella Eff" til Newport News for at laste kul til den lille franske ø Saint Pierre syd for Newfoundland. Efter

udløsning gik turen videre til en canadisk plads, hvor det lastede træ til Bristolkanalen i England. Efter udløsningen her sejlede "Ella Eff" til Llanelly i Wales. Mens skibet lå i havnen, blev der ført forhandlinger om et eventuelt salg af skibet. Valentin Eff kom tilrejsende i et forsøg på at fremme salget. Det var faderen, der havde finansieret hans rejse og ophold i den hensigt, at han enten kunne få skibet solgt eller hentet hjem. Kaptajn Madsen var også indstillet på at sælge "Ella Eff", men under den forudsætning, at hans kontante indskud på 7.500 kr. blev udbetalt kontant. Salget blev ikke til noget, fordi køberen fandt, at "Ella Eff" ikke var stærk nok til at kunne gennemføre en Grønlandsfærd.

I mellemtiden havde Madsen på egen hånd indgået en aftale om at sejle en last kul til Paramaribo i Hollandsk Guyana i Sydamerika. "Ella Eff" var imidlertid ikke udrustet på en måde, der gjorde hende egnet til at sejle i troperne. Træskibe, der sejlede i tropiske farvande, var stærkt udsat for angreb af pæleorm, råd og svamp. For at hindre at træplankerne blev nedbrudt, blev skibsbunden enten kobberforhudet eller smurt med en slags bundmaling, som var virksom overfor både begroning af bunden og angreb af skadedyr. "Ella Eff" havde ikke denne beskyttelse af skibsskroget, men Valentin Eff lovede at tegne en tillæggsforsikring, når han var hjemme igen.

Straks efter sin hjemkomst fra Llanelly den 30. oktober 1928 henvendte Valentin sig til Forsikringselskabet "Nordisk Union" i København for at få selskabet til at forny skibets assurancer på sejlturen til Paramaribo. Da der var tale om et helt andet fartområde end det, som "Ella Eff" hidtil havde væ-



"Ella Eff"s besætning og reder fotograferet på trappen til Valentin Effs mæglerkontor på havnen i Kolding. Valentin står bagest i døren og i 2. række yderst til højre ved trappegelænderet står kaptajn Madsen. Foto: Svendborg Søarkiv.

ret forsikret til, ønskede forsikringselskabet at indhente en ekspertudtalelse om det forsvarelige i at lade et træskib gå til troperne uden metalsmøring af bunden. Derfor betingede selskabet sig, at "Ella Eff" blev doksat i Llanelly med henblik på, at forsikringselskabets ekspert i England kunne syne skibsskroget.

Uden at røbe, at "Ella Eff" allerede var fuldtlastet og derfor ikke var i stand til at gå i dok, indvilligede Valentin i, at skibet blev doksat, men da forsikringselskabets engelske ekspert ankom til Llanelly, viste det sig,



at "Ella Eff" allerede den 27. oktober havde forladt Llanelly med kurs mod Paramaribo.

Forsikringselskabet følte sig ført bag lyset og fandt i det hele taget hele sagen så besynderlig og usympatisk, at det foranledigede selskabet til at ophæve de løbende forsikringer i skibet pr. 1. november 1928 med den begrundelse, at der var sket et brud på forudsætningerne for assuranceforhandlingerne. Valentin Eff påstod efterfølgende, at han foræves havde forsøgt at standse skibet, idet han havde telegraferet til Lloyds i London med anmodning om, at "Ella Eff" skulle søges meddelt, at det skulle anløbe Madeira for at blive undersøgt og bundsmurt.

At "Ella Eff" således var uden forsikringer, fik Christian Eff til at gribe ind med en indtrængende anmodning til forsikringselskaberne Svendborg Søassurance og Nordisk Union om at forny policerne, så de i det mindste dækkede statslånet og Effs andel i skibet. Christian Eff deltog personligt i forhandlingerne med forsikringselskaberne, og samtidig udnyttede han sin bestyrelsespost i "Fjerde Søforsikringselskab" til også at bringe dette forsikringselskab på banen. Resultatet blev, at "Nordisk Union" tegnede en forsikring mod totalforlis for hans parthaverinteresser og statslånet på 45.000 kr. a metà (aftale om fordeling af omkostninger mellem to parter) med "Fjerde Søforsikringselskab".

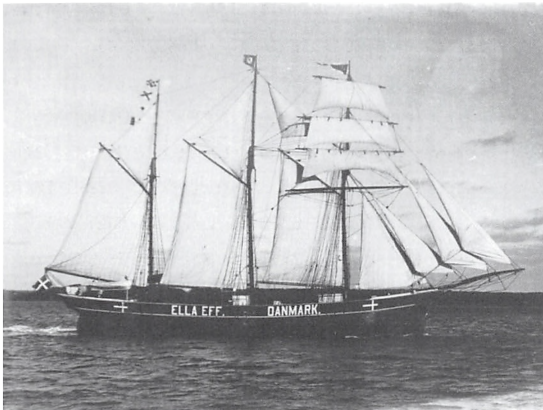
Under den efterfølgende retssag erkendte direktør Møller fra "Fjerde Søforsikringselskab", at a metà-aftalen med Nordisk Union var kommet i stand for at gøre Christian Eff en tjeneste.

I den sikre overbevisning, at "Ella Eff" stadig var forsikret for 73.000 kr. (policen gjaldt

kun turen til New York), fortsatte kaptajn Madsen sejladsen mod Paramaribo. Turen forløb uden dramatik indtil skibet i juledagene nærmede sig den sydamerikanske kyst. Det stod hurtigt besætningen klart, at "Ella Eff" var ude af kurs. Den lange ensartede kystlinie afslørede ikke et eneste fyrtårn eller sømærke, som kunne hjælpe besætningen med landkending. Det var heller ikke muligt at foretage en sikker stedsbestemmelse, idet skibets kronometer var gået i stykker under sejladsen. Kronometeret, som var et meget præcist ur, var et uundværligt redskab til at foretage bestemmelse af længdegraden; men ikke så uundværligt, at kaptajn Madsen havde følt sig foranlediget til at nævne det i skibsdagbogen. Heller ikke med sekstanten var det muligt at breddegradsbestemme skibets position for i stedet for horisonten lå der en bred bræmme land, som umuliggjorde en præcis måling af solhøjden.

Efter en uges sejlads på må og få kom de endelig på prajehold af en hollandsk damper, der kunne give dem den rette position og samtidig fortælle, at de var langt forbi Surianamaflodens udløb. Efter nok 3 dages sejlads langs den mørke, ensformige kyststriben fik de den 4. januar endelig landkending med noget, der kunne minde om en flodmunding. Kaptajn Madsen besluttede at sejle tættere på land for bedre at kunne få landkending. Selv om han blev adviseret om den ringe vanddybde, fortsatte han ufortøvet med fuld sejlføring, indtil "Ella Eff" sad uhjælpeligt fast på en mudderbanke.

Efter et par dages forløb begyndte vandstanden i lastrummet at stige faretruende, og i et skibsråd ombord blev det besluttet at forlade skibet i redningsbåden. Hele den 8



*Ella Eff, udateret.*

mand store besætning kom i land i god behold og vendte senere tilbage til Danmark.

### SKIBETS VIDERE SKÆBNE

”Ella Eff” blev kondemneret og solgt billigt til en hollandsk vragsfisker. Under en besigtigelse af vraget havde han opdaget det famøse borehul i lastrummet. Han slog en prop i hullet, lænsede skibet for vand og fik det trukket fri af grunden. Skibet blev sejlet til Rotterdam og kom til at sejle under hollandsk flag, men kun kort tid, inden det blev solgt videre til Finland. Her blev det beskæftiget i trælastfarten på Østersøen. I 1932 blev der indlagt en 90 hk hjælpemotor, men skibet beholdt sin store sejlskibsrigning indtil 1942, hvor den blev rigget ned. I 1944 blev ”Ella”, som var skibets finske navn, innterneret i Tyskland. Det blev frigivet i 1945. I 1954 blev det solgt til en reder i Åbo, der havde skibet i drift indtil 1958, hvor det endegyldigt var slut for det hårdtprøvede skib. Skonnerten blev rigget ned og slæbt ud til

en skærgårdsø på Ålandsøerne og sat på grund. Her kunne man så sent som i 1976 stadig se vraget af den engang så stolte bramsejlskonnerter.

### DOM FOR FORSIKRINGSSVIG

Herhjemme fortsatte rygterne med at beskæftige sig med omstændighederne ved forliset, som man fandt mærkværdige. Især forlydender om, at der under vandlinjen var fundet huller, der så ud til at være frembragt med vilje, satte yderligere skub i rygtestrømmen.

Noget tøvende og afventende tog retsvæsenet langt om længe fat på at afdække, om der var blevet begået noget kriminelt. Politiet i Assens, hvor kaptajn Madsen var hjemmehørende, begyndte at beskæftige sig med sagen. Kaptajn Madsen blev afhørt, men nægtede på det bestemteste, at forliset var arrangeret. Politiet i Assens foretog også fornyede afhøringer af mandskabet, hvoraf en del var hjemmehørende i Assens. Mandskabets forklaringer syntes på flere punkter at underbygge rygterne. Politiet i Assens bad derfor kollegerne i Kolding afhøre de i Kolding boddende personer, der var impliceret i sagen.

Søndag den 5. januar 1930 – næsten på årsdagen for forliset – tog sagen en opsigtsvækkende vending. Et timelangt forhør af Valentin Eff på politigården i Kolding sluttede med, at han blev anholdt og sigtet for meddelagtighed i ”Ella Eff”s forlis. Politiet i Kolding var så småt ved at frigøre sig fra den magiske kraft, der var knyttet til Eff-navnet; men dog ikke mere end at beslutningen om at bede Valentin Eff komme til afhøring først

blev drøftet på et møde med politimester Thalbitzer. Samme politimester fandt det også betimeligt, samme aften som Valentin Eff blev anholdt, at aflægge vicekonsul Christian Eff et besøg i privatboligen, hvor de tilbragte aftenen sammen.

Uanset hvor velment dette politimesterbesøg end var tænkt, kunne det kun medvirke til at bestyrke fornemmelsen af, at sagen skulle dysses ned af hensyn til et af Koldings fine navne. – En fornemmelse som næredes af de socialdemokratiske aviser i både Kolding og København, der efterhånden skrev ret uforbeholdent om, at der var begrundet mistanke om, at sagen – som følge af det kendte frimureri inden for provinsbyernes “spidser” – skulle dysses ned.

Sagen tog endnu en opsigtsvækkende vending, da kriminaldommer Kaarsen afviste politiets begæring om at forlænge fængslingsfristen over Valentin Eff. I sin kendelse sagde dommer Kaarsen, at der ikke var “skellig grund til at antage, at anholdte har gjort sig skyldig i nogen af de nævnte forbrydelser”. Anklagemyndigheden påkærede straks kendelsen til Vestre Landsret.

At dommer Kaarsen således medvirkede til, at Valentin Eff blev sat på fri fod, fik straks Kolding Socialdemokrat til at se en sammenhæng med det middagsselskab, som Christian Eff gav to dage før sønnens anholdelse. I middagsselskabet skulle efter avisens oplysninger bl.a. politimester Thalbitzer og dommer Kaarsen have deltaget. Avisen kunne yderligere berette, at aftenen før Valentin Effs anholdelse, havde Christian Eff arrangeret et selskab, hvor politifuldmægtigen i Kolding, cand. jur. Regnar Jensen og Valentin Eff mødtes.



*Politimester Thalbitzer, 1930.*

Det fik Kolding Folkeblad til – på lederplads – at tage bladet fra munden. Avisen skrev bl.a. at da dommer Kaarsen afsagde den kraftige kendelse om løsladelse, følte nogle “hæsblæsende sensationsaviser” sig snydt og narret. “Man saa dem i Bestræbelserne paa at rehabilitere sig i deres alt for vidtgaende Slutninger hengive sig til den ækleste, mest hensynsløse og Sagen ganske uvedkommende Roden i privat Kolding-Selskabelighed og Komsammen, naar blot den mindste personlige Forbindelse kunne skimtes med de i Sagen indblandede Navne. Det svirrede med baade halve og hele Insinuationer baade mod Dommer og Politi.”

Kolding Social-Demokrat fandt det også særdeles påfaldende, at politimester Thalbitzer havde taget sagen fra den opdager, der oprindeligt havde startet efterforskningen mod Eff, og overgivet den til en politimand, om hvem avisen vidste, at han hverken var

særlig sagkyndig eller vant til at arbejde med vanskelige kriminelle sager. Bladet hæftede sig også ved, at den pågældende kriminalassistent i en periode havde siddet sammen med Christian Eff i Kolding Byråd, hvor de begge repræsenterede de konservative, og her havde de haft et nært samarbejde.

Dommer Kaarsen benægtede dog at have deltaget i det omtalte middagsselskab. Han havde kun én gang – nemlig i oktober – været sammen med vicekonsulen.

Torsdag den 16. februar sivede det ud, at Vestre Landsret havde afsagt en kendelse i ankesagen fra Kolding. Kendelsen, der gik imod dommer Kaarsens kendelse, skulle først have været offentliggjort den følgende dag, men da nyheden allerede var sluppet ud, besluttede politimesteren at skride til anholdelse af Valentin Eff allerede torsdag aften. To kriminalbetjente opsøgte derfor ved halvtiden om aftenen Valentin Eff på privatbopælen for at meddele ham Landsrettens afgørelse. Den kom ikke som nogen overraskelse for ham, idet han i 3 timer havde været vidende om udfaldet. Den pågældende dag havde han fejret sin søns et års fødselsdag og havde netop sammen med familien sat sig til kaffebordet. Politiet ventede derfor en halv times tid, inden de skred til en anholdelse. Man kan ikke andet end at betegne politiets handlemåde som yderst taktfuldt og fintfølende, men hvorvidt den taktfølelse, som politiet udviste ved denne anholdelse, var en standardprocedure, som normalt anvendtes ved anholdelser, forekommer at være tvivlsomt.

Der blev udarbejdet anklageskrift mod både kaptajn Madsen og mod Valentin Eff. De blev begge tiltalt for overtrædelse af

straffelovens § 286, II om forvoldelse af skibbrud og § 259 om assurancesvig. Valentin blev desuden tiltalt for overtrædelse af § 51 om anstiftelse til skibbrud og assurancesvig.

Den 22. juni 1930 afsagde nævningetinget i Odense sin kendelse. Kaptajn Madsen blev fundet skyldig i forvoldelse af skibbrud ved forsætligt at sætte "Ella Eff" på grund ved Saramaccafloden og skyldig i assurancesvig. Madsen blev frikendt for forsøg på at forvolde skibbrud ved at have boret hul i skibet og forsøgt at sænke det ved Madeira. Nævningene fandt det heller ikke bevist, at Madsen havde forvoldt skibbrud ved at tage stokken ud af hullet, da skibet stod på grund. Valentin Eff blev fundet skyldig i anstiftelse til at forvolde skibbrud samt for assurancesvig ved i breve og ved løfter, trusler eller andre forestillinger at have bestemt føreren til at sænke skibet. Nævningenes kendelse kom fuldstændig bag på Valentin Eff, der hele tiden havde erklæret sin uskyld. Han var så sikker på en frifindelse, at han havde inviteret vennerne til frokost på Grand Hotel i Odense samme dag.

Ved strafudmålingen blev Madsen idømt 5 års forbedringshusarbejde, og Valentin Eff blev idømt 4 års forbedringshusarbejde.

## HISTORIEN SOM ROMAN

Dermed var det sidste ord i denne sag ikke sagt. I 1944 debuterede Alf Zebis på forlaget "Skandinavisk Bogforlag" i Odense med romanen "Kommende begivenheder". Romanen, der var en nøgleroman, beskrev, hvordan en brutal og tyrannisk kaptajn og en skrupelløs reder, Viggo Thorning, lod skonnerten "Britta Thorning" lide skibbrud på

en mudderbanke ud for Saramaccafloden i Sydamerika. "Britta Thorning"s sidste rejse var ned til mindste detalje identisk med den sidste rejse, som "Ella Eff" foretog.

Romanen gav en rystende skildring af forholdene ombord på den 12 år gamle skonnert, der var dårligt vedligeholdt og i en elendig forfatning. Ligesom i virkelighedens verden var det Viggo Thornings far, der var den reelle ejer af skibet. Bogens forfatter var Alf Zebis fra Strandhuse ved Kolding. Som 19-årig havde han været påmønstret som letmatros under "Ella Eff"s sidste, skæbnesvangre rejse. Sidenhen gjorde han en ihærdig indsats for, at "Ella Eff"s forlis ikke skulle gå i glemmebogen.

Christian Eff brød sig imidlertid ikke om, at der blev rejst fornyet interesse om sagen; men da han ikke kunne hindre bogens udgivelse, opkøbte han i stedet hele oplaget af bogen.

#### LITTERATUR:

Henning Thalund: "Ella Eff – skibet med et hul i bunden". Årbog for Svendborg & Omegns Museum 1992

F. Holm-Petersen: "Skibe og søfolk fra Svendborgsund", 1969

Emil Hansen: "En thuriner med en prop for meget", Lampemanden 1981

Østre Landsrets domme (juni 1930).

Dansk Søulykke-Statistik 1929. Udgivet af Ministeriet for Søfart og fiskeri, november 1930.

Alf Zebis: "Kommende begivenheder", Skandinavisk Bogforlag, 1944, Odense

Kolding Folkeblad, 1930

Kolding Avis, 1930

Jydske Tidende, 1930

Kolding Social-Demokrat, 1930

Fyns Tidende, 1930

Ekstrabladet, 1930

Svendborg Søarkiv

Kolding Stadsarkiv