

Kadrejere

Kadrejerne var købmænd, der sejlede ud til skibe med varer. I 1962 skrev Rasmus Søren Jørgensen på opfordring af Dragør Museum om sin fars arbejde som kadrejer i Dragør:

Min far, *Hans Chr. Jørgensen*, var kadrejer, eller handelsmand til søs, om sommeren, og fisker om vinteren.

Det var et raskt liv, det gjaldt om at have en båd, der kunne sejle hurtigt, for far var ikke alene. Nej, der var mange, som ville handle med alle de skibe, der passerede Dragør, og som følge deraf var konkurrencen stor.

Det gjaldt om at være tidlig på benene, derfor begyndte arbejdsdagen klokken 3 om morgenen og varede til sen aften.

I min barndom var der 4 både fra Dragør havn og 3 til 4 både fra Snekkersten og Humlebæk.

For at sikre sig den største handel, sejlede bådene ud tidlig om morgenen, og der var ofte kapsejladt for at nå frem til det første skib. Det skete ikke så sjældent, at Humlebækkerne og Snekkersten-bådene sejlede op i Køge Bugt om natten, for at være på pletten ved daggry, hvis der skulle komme et skib, og så måtte alle Dragør-kadrejerne gøre ligeså.

Det var selvfølgelig et opslidende arbejde, som de alle var utilfredse med. Man blev derfor enige om at starte en andelsdrift, derved undgik man det store tidsspilde. Fortjenesten blev så fordelt iblandt alle bådedeltagerne, og det var denne måde kadrejeriet blev drevet på i sommeren 1903, da jeg var medhjælper.

Jeg blev konfirmeret i april måned, og umiddelbart derefter blev jeg engageret som min fars medhjælper.

Fars båd hed "Enigheden", den blev søsat i begyndelsen af april måned, hvorefter den blev lastet med proviant, som bestod af kartofler, rugbrød, langtobak, shagtobak, skråtobak, cognac, rom, akvavit på flasker og brændevin på 5, 10 og 20 potters træfåde,

alt sammen leveret af *G. W. Møllers* købmandshandel, Dragør.

Den største handel var med shagtobak og brændevin, som vi hovedsagelig solgte til svenske og finske skibe, og dem var der flest af.

Rugbrød solgte vi mest til Marstal-skonnerterne, og kartofler skulle næsten alle tyske skibe have, men tobak købte alle skibe.

Der var ikke nogle særlige kendingsmærker på kadrejbåde eller i sejl. Når vi nærmede os et skib, holdt vi et stykke brunmalet træ på størrelse med et 4 pundes rugbrød i vejret for at tilkendegive os som kadrejere, og at vi ønskede at handle med dem.

Ofte stod der et par mand forude klar til at kaste en tovende ned til os, for der var ikke mange skibe, som ville nedsætte farten for at slå en handel af med os.

Ja, så var det bare om at gribe tovendene, når den blev kastet og få den fastgjort, inden den blev tot, og så holde fast, for det gav et kraftigt ryk, og båden rejste sig med boven, hvorimod agterenden var nede i vandoverfladen.

Så gjaldt det om at holde sig fri fra skibssiden, for hvis man rørte hårdt ved den, begyndte båden at "æde" sig op af skibssiden, derved kunne man få vand ind i læsiden.

Når alt var vel med båden, begyndte handelen. Kaptajnen blev som regel ekspederet først, for deri lå jo det store salg, så kom mandskabet én efter én, det var som regel et par pakker tobak, nogle betalte med mark, andre med shilling, som begge var værd 90 øre. Svenske og norske kroner havde samme værdi som danske, og alle var sølvpenge.

Når der var kraftig vind, og et skib ønskede at handle med os, skete det undertiden, at et skib "brasede bak", og det var vi glade for, derved gik farten af skibet.

Jeg husker tydeligt langfredag 1903, da en stor flåde sejlskibe blev tvunget til at kaste anker på grund af vindstille og stærk strøm.

Fra tidlig morgen til sen aften måtte vi ro fra skib til skib, handelen var god, fordi besætningerne havde tid til at beskæftige sig med os. Resultatet var, at vor båd blev lastet med gammelt tovværk, som min far købte af styrmændene for varer, som mest bestod af tobak og brændevin, og da vi var udsolgt af den vare, så besluttede far at ro hjem.

Glad var jeg, for så skulle jeg ikke slide mere i den lange åre.

Det gamle tovværk, som alle kadrejerne samlede om bord på en yacht, der lå fortøjet lige inden for Pileskuret (Kajakklubben), blev solgt til købmand G. W. Møller.

Det skete undertiden, at et skib kastede anker ud for Dragør for at proviantere, så var der jo altid en kadrejer i nærheden. Det var en god chance, når man kunne komme hen til købmand Møller med en kaptajn, for så vankede der procenter af det beløb, som kaptajnen købte for.

Alle kadrejerne var postbåde imellem skib og land, for næsten alle skibe, vi handlede med, havde nogle breve, vi skulle befordre, for hvilket vi fik en betaling efter behag.