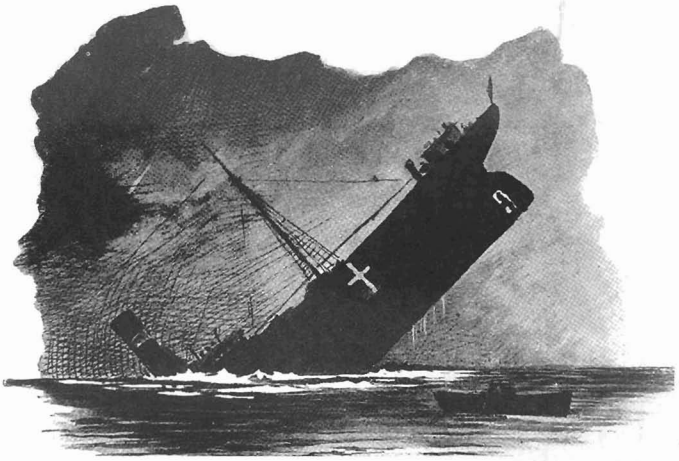
Marstal Søfartsmuseum
1995



MARSTAL SØFARTSMUSEUM 1995

5. årgang

INDHOLD:

Årets gang:
Erik B. Kromann

Krigssejlere ude og hjemme
Erik B. Kromann

Sejlads inden for spærringen
Elvard Jørgensen

The Merchant Mariner
Kjeld Rasmussen

Newfoundlandsfart med N. E. SCHMIDT
Erik Budtz

Forsidebillede: Krigsforlis fra bogen Den danske Sømand.

Bagsiden: Agterspejlet af FORTUNA.

Skonnerten FORTUNA blev bygget af Ferdinand Hansen, Marstal 1872 til lokal redet. Førenagteren handledes et par gange lokalt indtil salg til Norge 1916. 1979 kom skibet på tyske hænder. September 1987 skulle den hugges op i Hobro, museet fik et praj herom og hjembragte det todelte agterspejl - en konstruktion, som anvendtes i jagterne, men faktisk var gået af mode, da skonnertbyggeriet startede

Redaktion og oversættelse: Erik B. Kromann.

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Udgivet af:
Marstal Søfartsmuseum
Prinsensgade 1 . 5960 Marstal
Tlf./fax 62 53 23 31

Vedrørende kontingent

SE HER!

Hvert år spørger mange om kontingentbeløbet, da det ikke står på girokortet.

Forklaringen står traditionelt inde i årsberetningen.

Denne gang har vi valgt at fremhæve det på denne måde. Kontingent for 1996, der kan indbetales på museet eller på posthus, er på 60 kr. – dog 40 kr. for pensionister og studerende. Disse beløb er minimumsbeløb. Man må imidlertid meget gerne følge den hidtidige kurs med at betale et større beløb, da beløbet i sig selv er særdeles væsentligt og det samtidigt udløser statstilskud på små 40% oven i, i lighed med private og øvrige tilskud. – Museet har status af almennyttig institution, hvilket vil sige at pengegaver inden for visse rammer er fradragsberettiget, ligesom arveafgifter ved gaver til museet ligeledes bortfalder.

Medlemsskab giver gratis adgang hele sæsonen for husstanden (kone, mand og børn op til 16 år) – men ikke andre som feriegæster o.l.!! Desuden giver det 5% rabat på bøger, hæfter, reproduktioner m.m. samt nærværende årsskrift gratis og adgang til museets arrangementer bl.a. generalforsamlingen, der almindligvis afholdes omkring slutningen af februar.

Godt Nytår – og tak for opbakningen til jeres/vores museum! – og tag så og kig ind, for der er virkelig sket forandringer de senere år.

Årets gang

Vintertiden er vel en afslapningsperiode på museet, hvor der kan gøres kål på ophobede bunker med ting og sager samt papirer til registrering. – Jo sådan troede man engang. Imidlertid har der faktisk hver vinter været ombygnings- og udbygningsaktiviteter også denne vinter – og godt så!

Efter overflytning til det nyerhvervede og nyistandsatte Prinsegade 1 blev der mulighed for udvidelse af udstillingsfaciliteterne i det bestående. Årets første måneder blev der kørt på med istandsættelse af det tidligere magasin i loftsetagen på Prinsegade 2. Der blev brudt hul til loftstrappe og lokalet indrettet som udstilling for værfter og havn, hvilket bl.a. indebar flytning af det store havnepanorama anno 1925 fra rummet underneden. Dette rum blev overhalet i samme ombæring bl.a. med ny gulvbelægning og efterfølgende udrustet til den nyere søfart med udstilling over H. C. Christensens dampskibe, motorsejlere, motorskibe og up to date bl.a. med modeller og fotos af dagens coastere. Disse lokaler skulle være klar til den 4. maj, hvor museet slog dørene op om aftenen for et talstærkt publikum, der efter fællessang og afspilning af frihedsbudskabet samt en kort velkomst invaderede museet for at se på særudstillingen »I skal ikke blive glemt!«

Som bekendt ydede de danske søfolk Danmarks langt det største bidrag til den frie verdens sejr, hvilket det officielle Danmark altid konsekvent har forbigået,

4.maj-udstillingen åbnedes om aftenen d. 4. maj med afspilning af frihedsbudskabet og fællessang. Her ses et lille udsnit af de mange forsamlede, der havde taget opstilling i anlægget og på Havnegade. I forgrunden medlemmer af Marstal Småborgerlige Sangforening, der sang for. På trappen museumslederen med en kort velkomst – Foto: Ærø Avis.

også her i forbindelse med 50-året for befrielsen. Trods utrolig megen ekstra udsendelsestid og spalteplads omhandlende krigsårene, blev der faktisk kun plads til frihedskæmpernes indsats, der især kom i gang efter at tyskernes krigslykke var vendt 1943, medens søfolkene var med på krigsskuepladsen allerede fra 1939 – og for manges vedkommende som aktive modstandsfolk i allierede bevæbnede skibe fra forsommeren 1940. Det er helt på sin plads at frihedskæmpernes indsats blev nævnt, men uacceptabelt, at søfolkenes indsats er blevet forbigået næsten totalt!

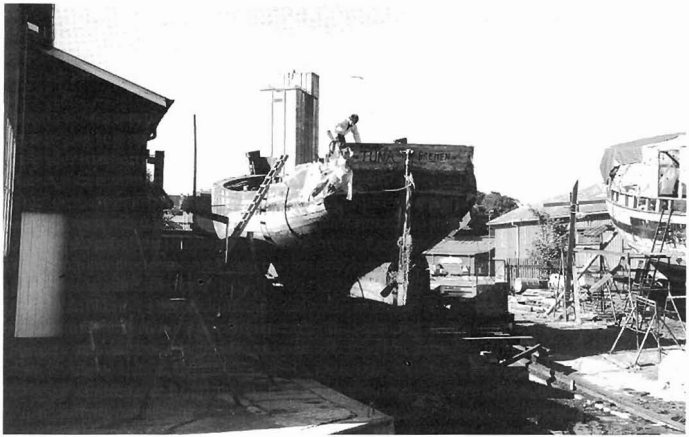
I søfartsbyerne som Marstal havde og har man smerteligt kendskab til forholdene. Ikke færre end 80 søfolk med tilknytning til Marstal og omegn satte livet til i denne krig, tilrettelagt af en galning, der formåede at trække en hel nation med som bagland til ufattelige lidelser og dramaer i store dele af verden. Selvfølgelig skulle vi markere 50-års dagen her på stedet, hvilket også i allerhøjeste grad blev tilfældet bl.a. takket være Marineforeningens storstilede arrangementer i dagene omkring den 4.-5. maj. -

Særudstillingen på museet opbyggedes af fotos – det frivillige fotomandskab havde travle dage – plancher, modeller, forsvarsvåben og udmærkelser tildelt søfolk – fra udlandet! – Danmark har kun fundet anledning til at tildele danske søfolk udmærkelser for indsatsen i yderst beskedent omfang!!! – Museet lå inde med en del i forvejen, men der tilføjedes også ting til samlingerne bl.a. O. B. E.-ordenen, The Most Excellent Order of the British Empire, tildelt skibsfører Peter Kromann Bjark for indsats i allieret tjeneste. Særudstillingen blev dog også noget specielt takket være et multimedie, hvor man kan få folk, der selv har været med, kaldt frem på skærmen og høre deres beretning. Fremstillingen af dette har været uhyre resourcekrævende og museumsassistent Henning Terkelsen har da også brugt utallige fritimer for at få dette arrangement klargjort. Multimediet har samtidig en vis fangearm i ungdommen, således at mange fra de nyere årgange også er blevet belært om historien via den nymodens teknik. Udgiftssiden på særudstillingen klaredes via bevilling fra Statsministeriet, tilskud fra SFDS, Marstal Sparekasse, »Ærø Brand« og fra private. »I skal ikke blive glemt!« kørte på museet indtil årets udgang. Derfor er den dog ikke pakket ned som en lejlighedsudstilling. Krigsårene inklusive I. krig har skåret så dybe ar i byens historie at det ville være uanstændigt at stuve den del af historien af vejen – både af hensyn til os selv og af hensyn til fremmede. – Dele af særudstillingen flytter med op i permanent udstilling om søfolks kår, der er under forberedelse i totalt nyistandsat loftsrum i samme bygning, hvor der før var biograflokale. -

Toilettet måtte overhales, flaskeskibsrummet er ligeledes helt omkalfatret og indrettes som led i søfartens udvikling med udstilling af råsejlere.

Det tidligere kontor, hvor vi sad klos op og ned af hinanden, specielt i vintermånederne, hvor den frivillige indsats er stærkest, blev ligeledes totalrenoveret og er hjemsted for udstilling om bådebygning i forlængelse af havn og skibsbygning i nabolokalet og ellers især helliget jagt og fiskeri, basisen for søfartens opståen her på stedet. Decembertravlheden i museets kiosk blev ikke mindre af at loftstrappen dér blev fjernet og linoleum blev lagt på dørken, hvilket naturligt nok har medført en hel del omrokkeringer.

Endelig blev der lagt halvtag i den nye gård mellem det i sommerens løb istandsatte baghus og værkstedet til trailer, der blev sponsoreret til museet fra lokalt hold. Samtidig er den almindelige vedligeholdelse kørt ved siden af bl.a. med renovering af nedgangskappe til Prinsegade 4, overhaling af fartøjer, kabys o.a. i gården og ommaling af yderdøre fra hvid til grøn – 17 døre i alt! -



Henning Terkelsen igang med at kappe agterskibet af FORTUNA i Hobro starten af september 1987.

Agterspejlet fra forenagterskonnert FORTUNA fortømredes og opsattes i den nye gård sammen med fokkeråen fra tremastskonnert FULTON.

På slutningen af året kom så den glædelige meddelelse fra A. P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal at museet er blevet tildelt 100.000 kr til færdigindretning af museet, således at Prinsegade 1 kan blive helt søklar.

Langelands Museum, hvorunder arkæologisk udgravningsvirksomhed på Ærø sorterer, har været i gang med et par større interessante udgravninger på øen. Absalons Skanse i Marstal Sogn ud mod Noret er blevet undersøgt. Tydelige spor efter det store voldsted er konstateret, ligesom en mængde piloteringspæle, en brønd, en masse mønter, bygningsteglrester, svære egetræsankerpæle til vindebro og fundamentet til Absalons tårn på 7 x 7 m er dukket op.

Udgravninger ved Sankt Alberts Kirkegård ved Vejsnæs har absolut ikke været mindre spændende, her har der været gravet og til foråret vil udgravninger fortsætte igen. Selve kirken har været en anseelig bygning på 8 x 20 m med hegnet kirkegård. Et par grave er blotlagt fra selve kirkegulvet. Overraskende fandtes der spor efter voldgrave indtil tre m dybe. Borgpladsen er opmålt til 100 x 70 m. Blandt fundene kan nævnes et vikingetidsspænde fra omkring år 800.

REGISTRERING m.m.

Registrering er trods den øvrige travlhed fortsat med uformindsket kraft. I forbindelse med alle nyopsætninger og omrokkeringer tjekkes registreringen. Også inden for dette felt beror en stor del af indsatsen på frivilligt arbejde, hvor et enkelt frafald er opvejet af nye kræfter. Fhv. kontorassistent Karen Nielsen er indgået med såvel pasning af butik som renskrivning af gamle dokumenter, medens Muho fra Flygtningecentret har svunget

Agterspejlet af FORTUNA rejses. Fra venstre Henning S. Terkelsen, Ole Pii, Niels Chr. Nielsen, Muho, Erik B. Kromann, Mona Rasmussen og på hug Jørgen Josefsen fra FULTON.

malerpenslen. Fhv. skibsfører Jens Peter Olsen trådte også til i den travle tid op til 4. maj med lokaleistandsættelse, og fhv. skibsfører Harry Hansen har ligeledes givet en hjælpende hånd med om- og oprigning af et par af museets skibsmodeller.

ERHVERVELSER OG FORSKNING

Museet har i 1995 modtaget særdeles mange gode sager; chatol bygget til at stå i skipperens kahyt på barkentineren FUGLEN med facon efter faldet i dækket blev foræret og ført tilbage til oprindeligt udseende med egetræsbemaling uden udgifter for museet. Til dette tørnede pensioneret malermester Boye til. Blandt de mange andre gaver kan nævnes bøger til læsestuen, fotos, dokumenter, protokoller, værktøj, rebslagergrej, brugsgenstande, skibsmodeller bl.a. nogle meget flotte halvmodeller af spidsgatter og motorbåd. Desuden er der indkommet skibsportrætter bl.a. serie på 20 H. A. Hansen-stykker forestillende alle de fartøjer skibsfører senere reder og sparekassedirektør H. J. Clausen, Fiolstræde har sejlet med fra det første skib 1879 og de fartøjer, han har været reder for gennem årene op til 1920. Stoltenberg-billeder blev det også til i -95 bl.a. et stykke af BONAVISTA under krigen. Marinemalerisamlingen blev ligeledes øget bla. med et Carl Rasmussen-Grønlandsstykke, og via midler fra anonym velgører erhvervedes 4 meget fornemme marinemalerier af Albert Kromann. Til fiskeri- og jagtlokalet modtog museet 42 lystre og en flok lokkegæs. Gavelisten, hvorfra ovennævnte udpluk er gjort, vidner om en usvækket giverlyst. De mange gaver er med til at gøre museets righoldige samlinger endnu mere spændende og en stor tak skal her igennem rettes til giverne.

Indsamling og forskning har især koncentreret sig om de søfarende og deres

indsats i årene 1939-45, specielt for søfolk med tilknytning til Marstalområdet.

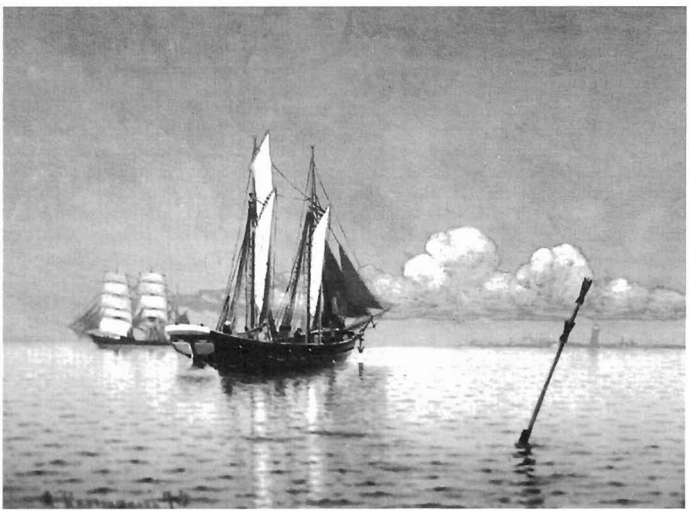
FORMIDLING

Film/foredragsvirksomhed er kørt usvækket i det forgangne år. Flaget er også vist i dags- samt søfartspressen, i radio og på TV ikke mindst i forbindelse med omtalte 4. maj-udstilling.

Desuden har der sæsonen igennem været udstilling med hollandske flaskeskibe, hovedsagelig forestillende hollandske charterskibe, fra hvilke museet har et stort besøgspublikum. Udstillingen er udvekslet mellem museet i Enkhuizen og os, hvor vort bidrag hovedsagelig var hentet fra flaskeskibssamlingen. I efteråret hægtede vi os på en amtsomfattende udstilling »Min fynske barndom«, hvor vi koncentrerede os om legeskibe.

Chr. Folmer, Tranderup viste lysbilleder på Navigationsskolen for museumskredsen med tilhørende forklaring på billederne optaget rundt på Ærø, og Ole Stryn splejsede og forklarede om tovværkskunst i museets gård midt i sommerheden. Begge vellykkede arrangementer.

I samarbejde med andre museer, der har søen på programmet, er bogen om Carolinerne nu gjort søklar. »Caroline og de andre« er udkommet i Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg's skriftrække. Bogudgivelsen fandt sted i Marstal på Navigationsskolen og Søfartsmuseet. I anledningen havde vi kontaktet de 5 resterende Carolinere i fragtfart under dansk flag som Marstal Havns gæster. Fire af Carolinerne CAROLINE SAMSØ af Ballen, CETUS af Randers, HANNE HANSEN og SAMKA begge af Marstal anduvede med flagene sat og holdt velbesøgt åbent skib den 10. november. Alt i alt et gemytteligt arrangement, og fornemt at skibene kun-



Marstalskonnert i flov luft, marinemaleri af Albert Kromann.

ne tørne til. Den femte Caroliner HANNE GRY af Espergærde lå i Danzig omkring begivenheden, men anløb for øvrigt en uges tid senere for dokning.

I slutningen af året udsendtes en ny publikation »*Breve fra en Sømand*« indeholdende korrespondensen fra en ganske ung sømand hjem til moderen. Et upoleret samtidsdokument, der i al sin enkelthed sætter os ind i Marstal-sejlernes storhedstid på en yderst nærværende måde. Brevene starter lige efter efterårskonfirmationen 1907, hvor drengen har sin første hyre, og slutter med brev afsendt fra Newfoundland december 1910 – det sidste livstegn hjem til den fraskilte moder. Skonnerten forsvandt sporløst på rejsen.... en desværre ikke ualmindelig hændelse på de tider.

Multi-mediet »*I skal ikke blive glemt!*« har Henning Terkelsen redigeret lidt om og via sit firma HST-Media udgivet på CD-Rom i samarbejde med museet. CD-Rom'en, der skulle være den første helt igennem danske produktion af den art, udkom lige op til jul.

Flere skibsmodeller heriblandt kirkeskibe blev leveret fra Fritz Jørgensens modelskibsværft i Marstal Søfartsmuseums regi, ligesom større overhalinger af kirkeskibe har været med i ordrebogen.

Julen blev kold og hvid, som det sig hør og bør, og sommeren blev igen så smuk, som man kan ønske sig. Selvfølgelig bevirkede dette, at flest muligt søgte ud i det fri. Vores besøgstal gik også en kende ned, men ikke i nogen voldsom grad og entréindtægterne øgedes takket være prisjustering.

ØKONOMIEN

Det kommunale tilskud, der har stået i stampe i adskillige år forblev uændret for 1995 – men efter adskillige års tilløb lykkedes det at få bibragt Kommunalen forståelse for museets pressede situation, hvor en uændret tilskudspolitik ville bevirke økonomisk kuldsejling inden for en overskuelig tidshorisont. Fra 1996 er tilskuddet glædelig vis øget til 285.000 kr fra de nuværende 130.000, så der bliver rettet betydeligt op på afdriften.

Trods alt opretholdtes, som det fremgår, et ret højt aktivitetsniveau i året der gik med omfattende istandsættelser baseret på tilskud fra forskellig side bl.a. fra Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel, Hempel og EU. I den forbindelse må også den fra kommunen udstationerede arbejdskraft og den frivillige styrke fremhæves, for uden disse folk kunne aktiviteten slet ikke holdes på det nuværende blus.

Entréindtægten kom op på 351.390 (331.000 i -94) og medlemskontingentet øgedes til 77.870 (75.000 i -94), så fremtidsudsigterne er ikke så skumle endda.

Krigssejlere – ude og hjemme

Søfolkenes indsats under krigen er, som nævnt, stort set forbigået i tavshed uden for søfartsbyerne.

Dog er realiteterne at Danmarks langt den vægtigste indsats til den frie verdens sejr ydedes af danske søfolk og danske skibe i allieret tjeneste. Disse søfolk så ikke familien i 5, 6 eller måske 7 år!!! – Den gensidige korrespondance mellem søfarende og hjem var minimal, mangelfuld og ofte flere måneder under vejs. Tabstallene var enorme. De overlevende kom ikke igennem disse år uden skrammer på sjælen.

De søfolk, der dén bestemte dag den 9. april lå inden for tysk domineret område, kom til at sejle inden for spærringen (minespærringslinerne) altså inden for det område, der blev kontrolleret af tyskerne. Til forskel fra udesejlerne havde de mulighed for at komme hjem til familien, men var, som bekendt, også i høj grad udsat for krigsforlis bl.a. på grund af den meget omfattende minefare. Disse »hjemmesejlere« er ikke altid blevet særlig godt behandlet – og dog var det dem, der sørgede for at opretholde den nødvendige import (fx. kul) til og eksport (fx. landbrug) fra Danmark – til gengæld var den danske regering og organisationerne gået med til at skibene skulle gøre pligtrejser for tyskerne – tvunget af omstændighederne.

Mange søfolk havde gjort deres iagttagelser i tysk-dominerede områder også før april -40, iagttagelser, der fortalte dem om nazismens sande ansigt. Denne erfaring gjorde, at sømandsstanden som sådan klart tog afstand fra nazismen, hvilket ses af at søfolkene ikke er repræsenteret i dansk nationalsocialistisk arbejderparti som den eneste erhvervsgruppe. Her var 38 andre danske erhvervsgrupper repræsenteret!

Hjemkomst – Norsk billede, hjembragt af Marstalsømand, der havde været væk som udesejler i 7 år.

Denne holdning gjorde, at også hjemmesejlerne fra starten var at finde i modstandsgøremål. En af disse var overstyrmand i De Forenedes Otto Ryager, der bl.a. var med til at hjælpe allierede soldater, der havde haft et ærinde bag fjendens linier. Mange jøder blev hjulpet på samme måde, hvilket takkebreve til Ryager vidner om. På vejen fra København til Oslo slog skibet ofte en afstikker ind i nærheden af svenskekysten, hvor bådfolk var klar til den videre ekspedition. Ryager modtog diplomer og taksigelser herfor fra flere sider bl.a. fra den norske konge, fra den norske Linge-gruppe og fra selveste Dwigt D. Eisenhower. Dette diplom rejste Ryager til USA og fik personligt overrakt af Eisenhower. Disse udmærkelser hænger nu på Marstal Sø-

fartsmuseum, men bemærk igen, der var ingen udmærkelse fra officiel dansk side, selvom mere end et par hundrede danske jøder slap bort takket være Ryager.

I det følgende tager fhv. skibsfører Elvard Jørgensen, søn af *Halvtredsøres-Jyren og Jensine oppe i Taarnet* i Tordenskjoldsgade os med om bord på et af de mange danske fragtskibe, der under krigen opretholdt forbindelserne til og fra landet og mellem indenrigs havne. Skibet er tremastet motorskonnert ERNA af Marstal.

Som det vil fremgå er beretningen i talesprog, idet den er skrevet af efter båndinterview fra museets arkiv.

Sejlads inden for spærringen i krigsårene

Marstalskipperne var ikke ligefrem engle allesammen, selv om de nok mente, de var bedst, når de var her i Marstal. Så tog de konen under den ene arm og salmebogen under den anden arm, og så gik de i kirke, så så de ud, som de var Guds fromme lam allesammen. Det var de bare ikke.

Vi skal tilbage til 1941, da var jeg sammen med en af de gode gamle fyre, han havde en tremastet skonnert, som jeg blev mønstret i som matros, for at få noget sejltid som de forlangte dengang for at komme på navigationsskole. Det var Niels Rasmussen, kaldt Tykke Niels, og det var jo kanske en hård banan ham. Det var en, som man helst ikke skulle svare igen, for så kunne man risikere at få en på skrinet, så man skulle helst stå så langt fra ham, at han ikke kunne nå os.

Den første tur, vi havde, gik vi her fra Marstal og ned til Lübeck og laste salt. Vi skulle op til Trondhjemfjorden, og det varede ikke ret lang tid, så lærte vi allesammen at kende vores skipper. Det kunne ikke nytte at vi sagde noget til ham, for så fik vi den besked, at det var

Skibsfører Jørgen Jørgensen bedre kendt som Halvtredsøres-Jyren og sønnen Elvard kaldet Nelle om bord på en af H. C. Christensens skibe.

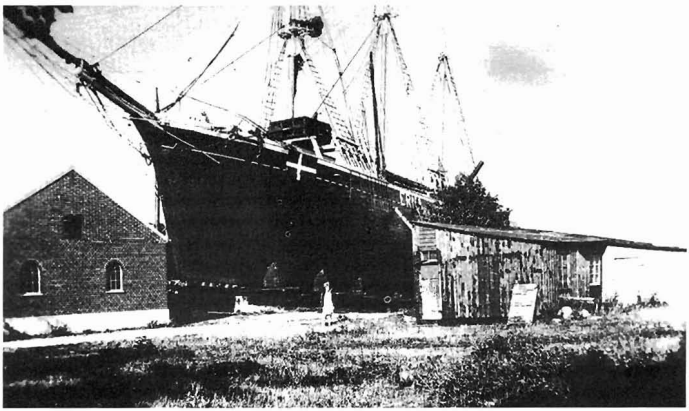
bare med at holde kæft og så ellers lystre. Og det var selv styrmanden, det kunne vi se på ham. Niels var jo ikke så høj, men han var jo stor og bred, og han havde jo nogle kolossale næver, det var ligesom sådan et par store skinker. Han havde nogle overarme, så det var helt kolossalt. Så man skulle jo nødig have een på kassen.

Nå, vi kom jo så op med det her salt, og det var jo under krigen, og tyskerne var vi besat af, og vi havde sådan set sejlordre så vi skulle følge svenskekysten op til Oslofjorden, og så skulle vi så følge den norske grænse. Men det passede ikke Niels at gå den vej, så vi sejlede op igennem Storebælt og op i Ålbækbugten. Det var dagslys, så smed han ankeret, men da det blev mørkt, så sagde han: »Så starter vi, og så går vi med slukkede lanterner, så ikke der er nogen, der kan se os«, og så gik han ud, og vi stak tværs over Skagerrak.

Skagerrak dengang var jo mineret med tre minefelter, og der var vel ingen, der

vidste, hvor de var. Det var for ikke engelskmændene skulle komme igennem. Vi sejlede tværs over det hele og var så heldig og komme godt fra det. Efter ordren skulle vi ind til Christianssand og kontrolleres og have lods ombord, men vi gik udenom Christianssand og kom længere op af kysten på Sørlandet, så fik vi pludselig en stiv kuling af nordvest og begyndte at hakke og springe i det . Vi så hverken miner eller noget, men en dag, hvor jeg sad oppe i riggen kom en flyvemaskine langs, og jeg sad og tænkte: »Hvad fanden, han havde jo da cirkel under vingerne ham der, det var da ikke en tysker«, og engelskmændene var vi jo ikke vant til at se der. Pludselig vendte han om, og så råbte skipperen dernede: »Hvad er det for en karl, Jyren?«, »Det ved jeg sgu'te«, sagde jeg »men han vinker, og så vinker jeg igen«. »Nåh ja, men så er han god nok, så er det en engelskmand«, sagde han. Nåh, der skete heller ingenting, vi kørte så videre op, men til sidst blev vi så læk, at vi var nødt til at gå tilbage ind til en lille plads der hedder Egersund. Der kom vi så ind og begyndte at tætne skibet. Så siger de derinde toldere og myndigheder dér, »hvor kommer I fra?«, »Ja vi kommer fra Danmark«. »Ja, ja, sagde de, men I har vel været i Christianssand. Hvor er lodsen?« »Her er da ingen lods«. »Men I har vel været i Christianssand og fået lods?« »Nej, vi har da ikke været inde i Christianssand«, »men det skal I«, »ja, det ved jeg ikke«, »jamen du milde« sagde de, »så er I sejlet ud over alle minefelterne!«. Det anede vi i hvert fald da ikke noget om, men vi var da kommet levende ind. »Ja, så skal I da takke jeres Gud for det«, sagde de,» at I har reddet jeres liv«.

Nå, vi fik tætnet skibet, og vi fik lods om bord og da var ordren jo så fra lodsens side: »Kun sejlads om dagen«. Så snart det bliver mørkt, så kunne vi ankre eller gå i havn, eller hvad vi nu kunne, men det ville Tykke Niels sgu ikke være med til. Han ville videre, der var lang vej op, og han sagde, »vi sejler videre«. Lod-



ERNA på slip i Marstal. Skibet var bygget 1911 i Frankrig og indkøbtes til Marstal 1938. Krigsforliste under tragiske omstændigheder i dansk farvand 1945, hvor hele besætningen omkom.

sen protesterede, men det var han fuldstændig lige glad med, vi sejlede bare videre. Vi gik indenskærs og kom op ved Statlandet, og der skulle vi så udenom Statlandet. Der kom så lige pludselig to tyske armerede trawlere med kanoner og luftgeværer og det hele klar til og blaffe ned, hvad der kom. De gik på hver side af os, og så eskorterede de os uden om Statlandet, indtil vi kunne komme indenskærs igen. Da de var færdige med det, vendte de rundt og gik tilbage, og så sendte de hver en mand hen og skulle kippe med flaget. Så sagde lodsen: »Så skipper, nu kommer du til at kippe for tyskerne«. »Ikke tale om«, sagde han, »ikke tale om«. »Jah, men det bliver du nødt til, de skyder sgu«. »Nej, nej, de skyder sgu ikke på os, hvorfor sku' de dog skyde os, vi har jo salt til dem – ikke jeg gør det«. Tyskerne de stod derovre og rystede på hovedet og kunne simpelthen ikke forstå, hvad der gik at ham, men kippe, det ville han altså ikke. Han ville ikke trække sit flag ned, ikke tale om det.

Så fik vi losset det her salt deroppe i Trondhjemsfjorden, og så fik vi besked om, at vi skulle gå længere ind i Trondhjemsfjorden og laste karbid til Bremen. Vi lå deroppe et par dage og lastede, det var i tromler, bliktromler, og der var nogle af dem, der ikke så helt tætte ud. Det tog de ikke så højtideligt noget af det de her kære nordmænd. De sagde, »det skal I ikke være ked af. I kommer ikke ud af fjorden, før I er torpederet, eller også så er I minesprængt, for der er så mange miner derude, det er der aldrig nogen, der er kommet levende ud af«. »Ork bevar mig vel«, sagde jeg »det var da en god opmuntring og få, inden vi ska' sejle«.

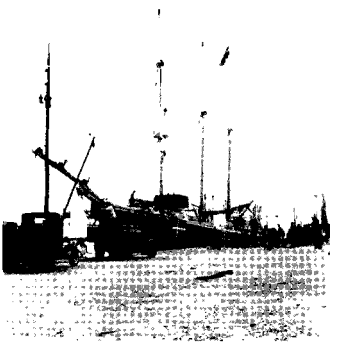
Da vi så sejlede, det var en lørdag, så gik jeg hen og spurgte skipperen, om ikke vi skulle sætte udkig. »Hvad vil du med udkig, det er ikke nødvendigt, hvorfor vil du have det?« » De siger, der er så mange miner«, »det er bare løgn, det er bare løgn, du kan bare arbejde«. »Jamen hvad så i morgen?«. »I morgen så er det søndag«, sagde han, »så kan I da godt gå på udkig, så skal I ikke lave noget, så har I ikke andet at lave end at gå på udkig jo«. Så sagde jeg:» Nåh, skal det være sådan«. »Ja det skal det«. »Nåh ja, men så må vi jo gøre det, vi går på udkig, og så tager vi redningsbælte på, og så holder vi ellers vores kæft, hvis vi render ind i en mine«. »Hvad æ' det do' sæ«, sagde han, »je se, så holder vi vores kæft, hvis vi render ind i en mine, for je' ved jo, at render vi ind i en mine og træffer den, så inden at syren den ryger ned igennem hornet og så træffer sprængladningen, så går der ca. så og så mange sekunder, og så kan vi jo stå her henne i stævnen og telle, indtil den ryger henne under røven på jer«. Og så gik jeg ellers min vej. Så gik der ikke 5 minutter, så kom han og sagde, han skulle sige fra lodsen, der skulle være udkig.

Hver gang vi kom til en by, så gik han ind, og så lagde han til, og så sagde han: »Nu skal vi have olie«, og mester og ham de havde lagt en plade ned i vores olietank, så de ikke kunne pejle til mere end 3 tommer dernede, og så måtte vi have lidt olie. Så fik vi bare sådan 100 liter og 200 liter og sådan, og til sidst kom vi så ned – helt ned til Christianssand igen, og så sagde han, at han gerne ville have 500 liter. Ja det kunne han ikke få, og de havde fået besked fra de forskellige pladser, at vi havde fået olie hele vejen ned, så vi måtte have rigelig af olie. Ja så kunne de komme ned og pejle, sagde han, og det gav de jo pokker i. Vi kunne altså ikke få noget olie, og vi lå fra den ene dag til den anden, og hver dag gik han op til tyskerne og spurgte om han kunne få noget olie. »Nej«, det kunne han ikke. Da vi så havde ligget der i 5 dage, så kom han op, og så sagde han: »Nå, kan jeg få noget olie«. Nej«, sagde de. »Nå ja, ja«, sagde han. »Jeg har olie, så vi lige kan slippe uden for skærene, og vinden den er østlig,

og med østlig vind er det nok nemmeste vej og løbe med vinden, og jeg er sgu ligeglad, om tyskerne får karbiden eller engelskmændene får karbiden«. Så blev de jo stangtossede de her tyskere, og så endte det med, at vi fik en tons olie alligevel. Så stak vi ud, og da vi så var ude klar af skær og det hele, så stak han lige tværs over Skagerrak igen. Med fuld karbidlast og det hele sejlede han tværs over. Vi var jo unge mennesker, og vi spekulerede jo ikke så meget på det i begyndelsen af krigen, ikke andet end at vi lå bare og sov med tøjet på alle tider. Når vi gik til køjs var det eneste vi tog af skoene og hatten, og resten det lå vi med, så vi var klar til at springe ud. Så derfor tror jeg såmænd ikke, at vi sådan tænkte over det der.

Han rendte tværs hen over minefeltet og det hele, men da vi løb Skagen ind, da var det mørkt, det var sådan omkring ved tolv – ét tiden, og så pludselig så blev vi lyst op af projektører fra begge sider. Det var to tyske torpedobåde – én på hver side af os. Der var en officer, der skreg en hel masse da de kom op i nærheden på prajehold, og tykke Niels han råbte: »Jeg forstår ikke tysk, jeg forstår ikke tysk«, og så til sidst råbte han noget om lanterner, officeren. Så siger skipperen: »Hva' sæ' ha' Jyren?«, »ja det er noget med vores lanterner«, »Ja, hva' la'en«, sagde han og tog petroleumsdunken, der stod ved siden af ned på dækket sådan en tom dunk, og så viftede han den ud over siden, og så skreg han: »Wir haben keine Petroleum din idiot«, og så rystede tyskeren på hovedet og slog sig på panden med pegefingeren, som om vi var idioter allesammen, og så lod han os sejle videre.

Vi besluttede at gå ind til Frederikshavn og proviantere, og da kom vi da også godt nok ind og fik fortøjet, og vi fik provianteret. Det var så meningen, at vi skulle skifte vores kok ud også, han var blevet syg. Vi skulle ligge til dagen efter, så vi gik op for at se på byen, om vi kunne købe noget tobak og sådan noget. Vi købte hver en cigar, og da jeg havde røget det halve af den, da var jeg ved at brække mig. Det var ikke andet end opfejning og kirsebærblade og sådan noget, der var stoppet ind i den. Så smed jeg resten væk og gik ind og skulle drikke en øl på en restauration, hvor der var lidt dans og jazz og sådan noget. Pludselig så kommer skipper brasende ind igennem svingdørene, og der står en tysker i vejen for ham, en tysk officer. Den lykke han moser til ham og siger »flyt dig din idiot«. Så siger tyskeren »hvad?« – »Ja flyt dig din abekat«. »Hvad siger du« sagde tyskeren, »du snakker om abekat«. »Ja, ja, ja, ja, ja du er en abekat«. »Hvad er det du siger«, og så kaldte han 3-4 vidner sammen, så sagde han, »siger du jeg er en abekat?« »Ja du bist ein Affekat«. »Vil du sige det en gang *til*?« »Ja, ja jeg vil sige det mange gange – du bist ein Affekat, du bist ein Affekat, du bist ein grosse Affekat« og selvfølgelig blev Skipper



ERVA i Marstal med nationalitetsmærker påmalet. Fokkemasten tredelt, idet skibet var rigget som barkentine indtil den fik maskineri i Marstal.

arresteret med det samme, og så skæbt af sted. Fire tyskere de slæbte ud af døren med ham hen på stationen. To timer efter, da stod han henne på restaurationen igen og jeg rystede bare på hovedet, jeg havde ellers regnet med vi kunne gå et par dage i fred, men det kunne vi altså ikke. De har altså ikke kunnet arresteret ham, men han fik 400 kroner i bøde. Nå jeg gik ned om bord.

Senere da skipper var kommet og skulle om bord, så hjælper en af de tyske vagtposter ham ned. Vi lå temmelig lavt der med fuldt last, og de falder på dækket, og skipper siger så »hvad fa'en vil du hernede, vil du se og skrubbe op på kajen med dig, du har ikke en ski' at gøre hernede«, han brød sig overhovedet ikke om tyskere, han kunne ikke tale at se en tysker overhovedet, han så rødt hver gang han så en tysker. Han gad pokker i dem.

Mens vi lå oppe i Norge, da var vi inde i Koppervig, da ville han høre den engelske presse klokken 18, og nordmændene de havde taet konfiskeret alle deres radioer, de måtte overhovedet ikke høre radio, og da lukker han op for radioen og åbner skylightet op så det gjaldede op mellem klipperne der. Da nordmændene de hørte signalet fra BBC, så kom de strømmende ned og skulle høre radio. Der hang jo også en 6 -7 mand dernede og lyttede på det her, og pludselig så kom der 3 tyske biler besat med soldater og gestapo på og så for de ombord og spærrede det hele af med revolvere og løb ned til skipperen og stak ham en revolver på brystet og sagde »luk!«. »Ikke tale om det!« sagde han, »jeg vil fa'en piske mine infamede bramsejl høre der her«. Jamen det var forbudt, det var forbudt. »Det kommer ikke mig ved« sagde han »jeg er dansker, og det er et dansk skib, du står i, og jeg vil sgu høre BBC!« »Jamen så konfiskerer vi radioen« siger han, »nå OK, så gør du det«, sagde skipper, og så skreg han ud i gangen: »Styrmand sig til folkene, de skal gøre klar for og agter, og at mester skal starte maskinen. Vi sejler så«. Tyskerofficeren spørger, hvad det skal betyde. »Ja det betyder vi går uden for 3 miles grænsen for jeg vil sgu' høre BBC!«. Så opgav tyskeren, og så sagde han »OK, og så må du lukke dine vinduer«. Niels var komplet umulig at have med at gøre, de kunne altsa ikke styre ham, det kunne de ikke.

Nå fra Frederikshavn, da kom vi så ned og skulle ind i Kielerkanalen, og lige indenfor Kielerfjorden lå jo så et forpostskib og en lodsbåd, og vi fik en lods og vi fik en kontrolofficer, og vi fik 3 soldater, der skulle passe på os med gevær og grejer. Da de her soldater, de kom, så havde de en stak propaganda med, som de plejede at dele ud, hvor de nu kunne komme af sted med det fra tyskernes side. Da Tykke Niels han så det her propaganda, så sagde de »værsgo hr. kaptajn, her er lidt læsestof«. Og Niels, han tog det og kiggede på det, og jeg stod ved roret og styrede, og så kiggede han på det og tog hele stakken, og så sagde han »Jyren, jeg tager rattet, kan du gå hen og så hænge det hen på lokummet hele skidtet, for det er ikke bedre værd som at tørre røven i «. Jeg gik så hen. Tyskeren forstod noget af det, men han forstod ikke det hele, men da han så, at jeg gik hen og gik ind på lokummet henne på dækket og kom ud uden propagandapapir, så blev han fuldstændig stangtosset, men der var ikke noget at gøre ved den Tykke, det gav han pokker i.

Vi kom jo langt om længe igennem skærmydslerne. Da de begyndte at diskutere, så forhalte både lodsen og kontrolofficeren over i den anden side, det var ældre mennesker. De ville slet ikke være vidne til noget af det, for ikke at de skulle blive inddraget i noget af det. De lukkede ørerne for det, det var jo som regel gamle skippere fra handelsflåden.

Nå, vi kom igennem Kielerkanalen og kom ud på Elben og skulle så fortsætte

Skibsfører Niels Rasmussen, bedst kendt som Tykke Niels eller Nejls, i sine velmagtsdage, førende blød hat. Her fotograferet om bord på tremastet bramsejlsskonnert MERKUR. *Ved siden af »Tykke Nejls« ses to dæksfolk og i stadstøjet styrmand Peter Petersen kaldet »Pe'Klokker« og ude i borde ungmand Harry »Russer« Knudsen. Fotografiet er taget 1934 af skibets matros Knud Bech Jensen, far til styrmand Hans Bech Jensen, Skippergade.*

ud, og da vi kom ud ved Elbe 1 fyrskib, der lå så et forpostvagtskib, som skulle passe på os. Han var fuld bemandet med kanoner og luftværnsskyts og alt det der, og da vi passerede det så sendte de en mand hen for at kippe med flaget. Så siger soldaten til Skipper, at han kom til og kippe med flaget. Ikke tale om at han ville kippe for en tysker. Soldaten forsøgte at forklare at det plejede ar være almindelig høflighed. »Ha ha« sagde Niels, »ja det var det sgu også den 9. april, da I banditter I overfaldt os, da var det sgu også almindelig høflighed«, og så blev tyskeren fuldstændig stangtosset igen, men der var ingen der fik Niels til at trække flaget ned. Det endte jo med at han sagde til soldaten »så kan du selv gå hen og trække flaget ned din torsk«. Men tyskeren ville ikke gå hen og trække en anden nations flag ned. »Du ku' fanme også bare lige have prøvet på det« sagde Niels, så skulle han nok have ordnet ham.

Nå, vi kom jo så derop til Bremen, og da han gik i land den der tysker, så truede han efter skipperen og sagde »du kan tro, nu går jeg op og anmelder dig, jeg skal nok ordne dig din karl!« Vi hørte nu aldrig noget fra dem.

Vi lå på selve floden og skulle losse på kaj der. Der er temmelig meget tidevand, så om aftenen lå vi langt under kajen, og så fik vi et bombeangreb fra klokken 9 om aftenen til klokken 4 om morgenen, og det var sådan at det hele det hoppede og sprang. Skidt og møg det fløj igennem luften, men vi lå så langt under kajen så alt hvad der røg inde på kajen, det røg ud gennem masterne. Ovre på den anden side, der havde de noget de kaldte jernbaneskyts, og når de bjæffede derovre med de store kraftige kanoner, der stod på jernbanevogne så de kunne rokere med dem, når de skød, så blev vi løftet en fod inde i logaret, sådan var lufttrykket fra det. Først så troede jeg det var en

Elvard Jørgensen fotograferet om bord på VEGA af Thurø 1944.

bombe, der faldt. Bomberne kunne vi ikke høre, men vi kunne mærke trykket fra dem. Vi kunne ikke høre dem, de skød så meget, så det var et virvar det hele simpelt hen. Det var fuldstændig illumineret, og der midt i al det her virvar, dér var vi.

Vi havde et rul på dækket, hvor vi boede. Vi havde to halvdøre ligesom staldøre, og jeg slog den øverste dør op og kiggede ud, og dér stod vores gode skipper. Han stod henne agter i underbukser og uldtrøje og skreg hurra hurra hurra, og jeg råbte til ham »Gå ind for fa'en. De bliver slået ihjel mand!« »Skide være med det«, sagde han »bare de kan slå alle tyskerne ihjel også, jeg er sgu' da ligeglad, jeg skal kun blive 50 år, det er jeg blevet spået«. Det var samme år som han blev 51 år. Han blev nu en gammel mand alligevel, så det passede altså ikke det med spådommen. Men han var fuldstændig ligeglad, bare de kunne slå alle tyskerne ihjel

Tyskerne havde en luftværnsrede eller hvad de kaldte det med de her luftværnsgalleri på, og så havde de projektørerne, de var alle vegne for at lede efter flyverne. Lige pludselig så fanger de sådan en flyver i deres projektør, og så snart at der er en af dem, der har fanget dem, så rettede de alle projektørerne ind på dem, og så drejede de alt deres skyts ind, og så havde den flyver, han havde så godt som ingen chancer for at komme ud af det igen. Men så gjorde han det, at han lige pludselig dykker lige ret ned i det hel luftværnsild og går lige ret ned i den, og så lader han – de havde jo så vidt jeg ved 4 maskinkanoner – og dem lod han bjæffe allesammen, mens han styrtdykker og så går han lige ned, og så når han lige at rette den op, og de skreg som vilde dyr derovre. Det blev fuldstændig pulveriseret alt sammen, der var ikke en mand der kom fra det. Der sad 12 mand derovre, de var døde alle sammen. Han pulveriserede hele møget, om han slap fra det, det ved jeg ikke, vi så bare lige at han lettede igen og fløj, hvor langt han så er fløjet det ved vi ikke.

Det var magen til i Kiel, hvor jeg havde været med en galease, hvor vi blev bombarderet fra klokken 9 om aftenen til klokken 4 om morgenen. Der kunne vi heller ikke høre bomberne, men vi kunne mærke dem. Vi kunne høre dem, når de kommer ned gennem luften, så piber de altså og lyden den bliver højere og højere indtil lige de træffer - og så kommer det her tryk. Ja sådan var forholdene, men vi måtte jo tage det, som det var.

Elvard Jørgensen var en af de få, der kom gennem krigen med helbred og nerver i behold og lever fortsat i bedste velgaende.

Det der ofte hjalp dem, var nok den fanden-i-voldskhed, der er kendetegnende for mange søfolk. Der stod jo ikke et gæng psykologer og redte sjæletrådene ud, når krigsejleren kom i land måske efter anden eller tredje torpedering, hvor nære kammerater var gået til.

The Mercant Mariner

Ikke alle søfolk var lige meddelsomme om deres oplevelser. Kjeld Rasmussen, Ommel, der som så mange andre søfolk blev i Staterne, fortalte aldrig familien om sin sejlads under krigen. Han havde slået sig ned i New York i 1935 og kom først hjem til Danmark på besøg længe efter krigen. Under krigen hørte familien kun fra ham én gang via den danske konsul i Algier, marstalleren Jørgen Petersen. Alligevel fik familien en af oplevelserne fra krigssejladsen via et blad *Junior Scholastic* fra 1944, hvor Rasmussens beretning er gengivet under titlen *The Merchant Mariner*. Rasmussens søster, Inge Raahauge Madsen, der for øvrigt bor i barndomshjemmet i Ommel, fik bladene tilsendt af sin amerikanske svigerinde på et senere tidspunkt.

18. april 1935 tog Kjeld Rasmussen af sted med marstalfærgen for at mønstre et af Nordens skibe, erindrer Inge Raahauge Madsen. Først i 1963 gensås hun broderen i Philadelphia, hvor hun var med manden Leo, der var fører af ESSO-KØBENHAVN. Kjeld Rasmussen og konen rejste ned og besøgte dem. Forøvrigt havde de endnu en broder, der havde slået sig ned i New York.

I to numre af skolebladet refereres bådsmand (Chief Boatswain) Kjeld Rasmussens foredrag for skoleeleverne. Foredraget er kommet i stand, ved at Rasmussen, der var en god bekendt af skolens rektor Mr. Slocum, var inde og hilse på. Rektor, der hørte om Rasmussens oplevelser, bad ham gå med i auditoriet og fortælle for skolens elever, og »The bos'n of the United States Merchant Marine, Mr. Kjeld Rasmussen« indvilligede heri.

Jeg var 14, da jeg stak til søs. Jeg boede i Ommel ved søfartsbyen Marstal i Danmark. Da jeg var 6 år sejlede jeg i min egen sejljolle fra morgen til aften sommerdage. Vi drenge kunne godt lide at

Kjeld Rasmussen som dreng i haven hjemme i Ommel.

sanke mågeæg på de nærliggende holme, det var et godt tilskud til maden i huset. På nogle dage kunne vi samle op til 200 æg, og min mor presserverede dem i vandglas.

Vintertiden, når skibene var oplagt, var den årstid vi drenge glædede os mest til. Vi hjalp søfolkene med at reparere fartøjerne, rigningen og sejlene.

På min første udmønstring var jeg fransk kok og jungmand. Det var en lille skonnert på 200 ts. Vi sejlede tømmer fra Sverige til England og tog kul med tilbage. Da vinteren lukkede Østersøen, tog jeg hyre på en tremastskonnert i Newfoundlandsfarten med klipfisk til spanske havne. Den fart lå jeg på i to år. Det kunne godt være drøjt specielt når vi gik vestpå, hvor vi ofte måtte krydse op mod Nordatlantens søer. Sommetider var vi næsten fremme ved Newfoundland, og smask, så kom en generalstorm op og blæste os tilbage til Europa.

Bagefter besluttede jeg mig for at gå over i damp- og motorskibe, og der har jeg været siden.

1935 kom mit skib til New York, hvor jeg mønstrede af, fordi jeg syntes godt om landet her. Gennem flere år sejlede jeg mellem U. S.-havne og Central America.

Efter Pearl Harbor mønstrede jeg et

skib til Rusland med hjælpeforsyninger. Den rejse varede et år og ni måneder. Det var noget af en oplevelse.

Vi gik til Halifax, Nova Scotia, hvor vi sluttede os til en konvoj på 60 skibe. Ved Reykjavik, Island stødte flere skibe til og den engelske flåde overtog bevogtningen af konvojen. Et par dage senere så vi tyske rekognosceringsmaskiner over os. Vi ændrede kurs for at komme betydeligt mere nord over for at undgå angreb. Men en aften omkring kl. 11 ramte en torpedo midtskibs og kedlerne sprang i luften. Maskinrummet løb fuld af vand, men skotterne holdt, så vi havde tid til at forlade skibet før den sank. Eksplosionen havde sprunget vores redningsbåde i stykker, og vi mistede en flåde. Vi havde tre flåder tilbage, og hele besætningen på 36 mand trængtes på dem.

Efter vi var kommet klar af skibet, dykkede ubåden ud og tyrede omkring 40 granater mod den. Vi var ikke langt fra den russiske ø Novaya Zemlya, men en tæt tåge lagde sig omkring os. Der stod en frisk brise, som vaskede små søer ind over flåden, der var temmelig godt besat med 12 mand på hver flåde. Der var en mand med en åre i hvert hjørne og vi øvrige klemte os sammen på midten for at holde balancen. Vi satte vagten, én times rotjans og ellers hvile. For at give plads til de 4 mand ved årene, måtte vi stable os op i midten 2, 3 mand oven på hinanden. Øverste eller mellemste mand var ikke så tosset. I løbet af natten drev den ene af de tre flåder væk, og vi så ikke de tolv mand før en måned senere i Archangelsk.

Vi var 15 lange dage på flåden. Vi havde nødrationer om bord, men man må huske på at vi var tolv mand om bord på hver flåde og vi vidste ikke, hvor længe vi skulle være der. Tre gange om dagen fik hver mand en mælketablet, to kiks, et lille stykke chokolade og 2 ounces vand. Mellem måltiderne snakkede vi om de store beefsteaks vi skulle have *en dag*, og to af boyserne havde en kraftig diskussion om Nick's i Frisco eller Tony's Dinner i New York ville være det bedste sted at nyde dem.

Vi så ingen skibe de 15 dage vi var på flåden, men vi havde en rejsekammerat i 4 dage, en gammel hvid sæl med lange knurhår, vi kaldte ham Mopey Dick. Han kunne komme op på den ene side af flåden for så at dykke under og komme op på den anden side.

Det meste af tiden var det tæt tåge, men på den femtende dag lettede den. Snart efter så vi et lille fiskefartøj, der holdt ned på os, og skønt søen var temmelig krap, lykkedes det hende at komme på klos hold. Når jeg siger hende betyder det ikke blot båden men også en stor stærk russisk kvinde, der udgjorde bådens mandskab. I Rusland er det ikke usædvanligt med kvinder, der sejler til søs.

Hun havde set vi var i nød og kom til assistance. Vi fik en fangeline over til de to flåder og hun begyndte at slæbe ind efter land. Men søen var for urolig, så hun vendte rundt og styrede med vind og sø i østlig retning. Efter ca. 36 timer landede vi på øen Novaya Zemlya, hvor vi gjorde båd og flåder fast til en klippe. Nogle af os var i stand til at gå selv, men andre havde svære forfrysninger i fødderne. Den russiske kvinde måtte bære flere af disse søfolk i land, hvilket hun klarede lige så let som en mand. Hun viste os hvordan vi skulle bygge et rundt læskur af drivtømmer, som vi fandt på kysten. Vi havde tændstikker fra et vandtæt rum på flåden, så vi lavede et ildsted i skuret. For første gang i et par uger begyndte vi at få lidt varme.

Der var ingen mennesker i nærheden af os, men i tusindvis af ænder og gæs. Det var yngletid, og på alle snefri pletter havde de rede. Besynderlige ænder, de flyttede sig ikke, når vi gik hen til dem, så vi kunne bare række ud og snuppe dem. De var åbenbart ikke vandt til menne-

Kjeld Rasmussen i hjemmet i New York.

sker, men de opdagede snart, hvad vi var for nogle karle, og undgik os, og så opfandt vi en snare til at fange dem med. Vi brugte snørebånd med et slipperstik i den ene ende. Men vi fangede ikke flere end vi kunne spise, og vi lod altid et æg ligge tilbage i reden, når vi sankede æg, ligesom ved mågeæggesankning hjemme. Når der er et æg tilbage, kommer fuglen igen og lægger flere.

Så vi spiste æg og ænder og ænder og æg, indtil en dag vi fandt en kasse corned beef på stranden, sandsynligvis drevet i land fra et torpederet skib. Dagen efter fandt vi nogle sække med mel. Det yderste var gennemblødt, men inde i midten var det tørt. Vi blandede melet med smeltet sne, stegte dejen som snobrød på enden af en kæp og fik således varme beskøjter til aften.

Det stod stadig med hårdt vejr, desuden var der for lidt bunkers i båden til at nå tilbage til fastlandet. Vi havde rejst et gult flag på en pæl som nødsignal. En dag observerede vi fly over os, de cirklede rundt og kom så tættere ned mod os og droppede noget. Vi troede, det var fjendtlige fly og løb væk fra stranden og ind i skoven. Men det var nu godt nok, vi løb alligevel, for selv om de droppede føde og ikke bomber, så ville jeg have været en død and, hvis bare ét af de hårde russiske brød havde ramt mig.

Det var russiske vandflyvere, der havde været ude at lede efter fiskerkvinden. Selvfølgelig kunne de ikke lande, men de fik sendt en patruljebåd ud, som tog os med ind til Archangelsk. Der blev vi kørt til et hospital, hvor vi opholdt os indtil den amerikanske konsul fik arrangeret hjemtransport.

På spørgsmålet om Rasmussen ønskede at blive i land oven på den omgang, svarede han at han var sømand og at han ikke havde mod på andet end sølivet heller ikke under de givne forhold, hvor han som så mange andre søfolk kunne bidrage til en bedre verden ved at bemande skibene med de nødvendige forsyninger. Han var netop kommet i land efter en 6 måneders tur til Afrika og Middelhavet, hvor han om bord på armeret handelsskib lastet med våben og forsyninger havde været med ved invasionen i Italien.

Kjeld Rasmussens søster meddeler, at han senere »gik i land« i færgefarten på Long Island. Han og familien boede i New York indtil pensionen 1970, og et par år senere flyttede de til Florida. Bådsmanden døde i 1988.

På Newfoundlandsfart med N. E. SCHMIDT

I begyndelsen af 1925 gav mine forældre sig, og jeg begyndte at søge efter hyre på et sejlskib. Det var vanskeligt at få hyre i almindelighed, men utrolig vanskeligt at finde et sejlskib. Årsagen var den, at for at komme på navigationsskole og blive styrmand, skulle man have sejlet 2 år ombord i et sejlskib. Følgen var at det svindende antal sejlskibe kunne vrage og vælge mellem mange ansøgere, og betalingen var derefter.

Det var svære tider i tyverne med megen arbejdsløshed og arbejdskampe. Syndikalismen havde stukket sit hoved frem med optøjer og væltede sporvogne.

Endelig i juli 1925 lykkedes det at finde en Marstal-motorskonnert, som ville tage mig. Jeg blev udstyret med en køjesæk, olietøj og træskostøvler, og gik ombord i København. Det var Nord- og Østersøsejlads, men desværre blev skibet oplagt sidst på året. Derefter blev jeg sendt til Oslo, og mønstrede som ungmand i en damper.

I begyndelsen af 1926 skiftede jeg til en galease, der sejlede indenfor Skagen. Det blev en meget kort oplevelse, jeg var al for klejn til jobbet, da der kun var skipperen plus en selvstændig vagt, mens skipperen sov.

Men i april 1926 fik jeg endelig en sejlskibshyre pr. korrespondance med en reder i Marstal.

Ved ankomsten til Marstal blev jeg og en anden mødt af forhyringsagenten, der viste os ned til skibet, og samtidigt opkrævede sit gebyr. Forhyring var dengang delvis privat.

Skibet havde ligget oplagt vinteren igennem og var både koldt og snavset.

Jeg og den anden sømand blev enige om at vi måtte indlogere os på sømandshjemmet et par nætter indtil vi fik logiet i en nogenlunde orden.

Næste morgen begyndte arbejdet om bord med tilrigningen. Vejret var koldt med slud, regn, hagl. Skibet skulle rigges til med sommer- og vintersejl, tovværk m.m., al den udrustning der var nødvendig for en New Foundlandsrejse, der kunne trække ud et år eller mere.

Det varede kun et par dage, så blev der

Tremastskonnert N. E. SCHMIDT i Marstal.

SØMANDSHJEMMET, senere MISSIONSHOTELLET nu hotel MARSTAL oven for BIEN og over for NEPTUNUS-Jensens hus i Dronningestræde.

tændt på kabyssen og vi flyttede om bord til et betydeligt mere spartansk liv i det oplagte skib. Det kostede for mange penge at bo på et sømandshjem, det viste sig at vi selv skulle betale!

Efter en uges tid blev vi klar med tilrigningen, fik fyldt vore 2 ferskvandstønder, der stod surret på dækket forude een på hver side. Derpå fik vi proviant om bord og var klar til at sejle.

Skibet var en tremastet slettoppet træskonnert fra Marstal, lydende navnet N. E. SCHMIDT. Den kunne laste ca 180 ts. Den havde fladt agterspejl, førte 4 stagsejl, 3 gaffelsejl, 3 gaffeltopsejl og bredfoksrå med bredfok og spidser.

Der fandtes ingen motor af nogen slags, altså ingen elektricitet, ingen radio. Alt blev foretaget ved håndkraft, hvad enten det var sejlmanøvrer eller losning, en enkelt gang endog bugsering med skibsjollen.

Besætningen bestod af skipper, styrmand, letmatros, jungmand (det var mig) og en kok.

Skipper var Marstaller, en lille kraftig mand omkring de 56 år, styrmanden var fra Strynø, almindelig af bygning, omkring de 31, letmatrosen var stor, kraftig fra Hou på 18 år, jeg var 18, temmelig spinkel, kokken var 32 år noget underudviklet efter engelsk syge.

I de kommende mange måneder skulle vi alene manøvrere det gode skib N. E. SCHMIDT over Atlanten flere gange kun med vindens hjælp.

Vi afsejlede d. 15.4 ved hjælp af en motorbåd, og den dag i dag husker jeg den stilhed der blev, da den lod trossen gå og efterlod os med sejlene sat og kurs syd om Langeland på vej til Rønneby i Sverige. Det var den rene fryd. Endelig på vej til en rigtig sømandstilværelse.

Tre dage efter kom vi til Rønneby og

Dæksdreng på N. E. Schmidt.

om mandagen begyndte vi at laste træ bestemt for Island.

Det var langt fra den nutidige form for arbejde. Et slæng træ blev sat ned i lasten og de to svenske stuvere byggede derefter lag efter lag, bræt efter bræt så de passede i længden. Hvert eneste bræt var faktisk i hånden, og stuvernes øjemål var meget nøjagtigt. Matrosen og jeg var arbejdsmænd og sled efter eksperternes anvisning. Men det tog sandelig også sin tid – ti arbejdsdage, så vidt jeg husker.

Men om lørdagen efter arbejdstid gik vi til bal i Rønneby, en spadseretur på 4,5 km hver vej, så helt udmattede kan vi næppe have været.

Den 4.5. afsejlede vi, krydsede langsomt frem til Sundet; der havde været tale om at anløbe København Red for post og frisk proviant, men ak vi fik frisk kuling, som skipperen ville udnytte til at komme igennem Kattegat. Det blev meget besværligt at forcere Skagerrak. Kryds på kryds mellem Norge og Danmark. Flere gange blev vi drevet tilbage af storm, og så kunne vi begynde forfra igen.

I Atlanten det samme. Ikke langt fra Færøerne fik vi en brandstorm som drev os et par døgns sejlads tilbage.

En overgang lå vi underdrejet i læ af Shetlandsøerne, for at få lidt hvile. Den 19.5. passerede vi Færøerne.

Lidt om livet om bord.

Vi var inddelt i to vagter, skipper og matros, styrmand og ungmand. Kokken var vagtsfri, men måtte være til rådighed døgnet rundt. En mand måtte stå til rors hele tiden, den anden på udkig om natten eller arbejde om dagen.

Vi gik såkaldt »kineservagt«, d.v.s. 4 timer vagt 4 timer fri. Al spisning, rengøring, vask og lignende skulle foretages på frivagten. Ved større sejlmanøvre blev frivagten purret ud for at assistere, og der kunne nemt gå en time eller halvanden. Når sejlene var sat, måtte der ikke fyres i lukafet, så der var både vådt og koldt. Eftermiddagsvagterne blev delt i to 6 timers vagter – eller 7 og 5 timer – så vi ikke gik de samme vagter hvert døgn.

Kosten var meget spartansk og på visse områder rationeret. Rugbrød fik vi uden begrænsning. På de lange rejser mugnede det til sidst, men det skulle spises op, førend der blev bagt. Lyst brød så vi sjældent. Der var ration på sukker, margarine og pålæg. Pålæg til 3 mand i en uge var et stykke ost, et par tommer spegepølse skåret meget tyndt ud. Der skulle sandelig spares. Den varme mad var god, men bar præg af at der ikke var kølemuligheder. Om søndagen fik vi kødkager (konserves, en slags kogte frikadeller), og dertil rismelssuppe. De andre dage fik vi stegt salt flæsk, vandgrød, klipfisk, grønkål, sødsuppe og pandekager og brune bønner.

Retterne var spartanske, sødsuppen

var der ikke meget saft i, og vi skulle selv søde den af vor ration. Fem svesker pr. mand og der opstod svære diskussioner, hvis kødet manglede på en af sveskerne, så påstod vi jo at kokken havde spist den og spyttet stenen ud i suppen. Lå vi ved land vankede der lidt ekstra, steg, lidt franskbrød, leverpostej og måske dåselaks. I begyndelsen af togtet tror jeg nok jeg voksede, for jeg spiste meget. Sulten er den bedste kok.

Endelig den 25.5. ankom vi til Vatnery, Patreksfjord på nordsiden af Island efter at have beundret vulkanen Hekla på vejen.

Det var en lille fiskke med et isværk, hvor trawlerne løb ind og fik forsyninger, men der var kun to købmænd, så udvalget var meget begrænset.

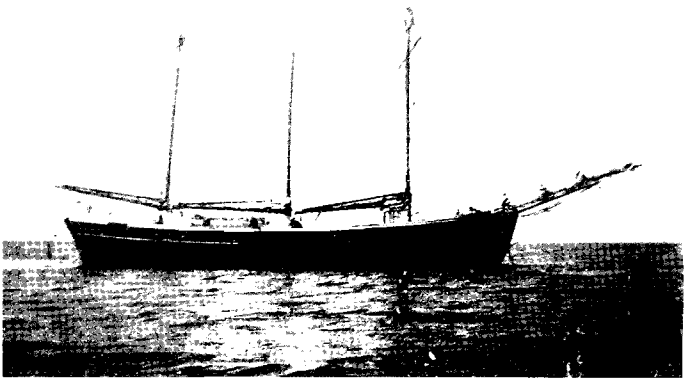
I løbet af en uges tid havde vi losset trævet, og da vi ikke kunne få last til New Foundland, begyndte vi at samle sten og transportere dem om bord. Turen fra Island til New Foundland kunne være meget barsk, så skipperen ville have mindst 30 ts ballast førend han startede. Sten var der nok af, der gik et tipvognsspor fra kajen og hen til fjeldet, arbejdskraften var om bord, altså var det Karl og mig, der blev sat på opgaven.

Det tog to dage og var et slæb. Men langt om længe d. 12.6. kom vi da af sted.

Det var regn og kuling som snart blev hård, men vinden var agterlig og i 6 døgn gik det af sted med op til 9 knob. Det var somme tider tåget og så måtte vi stå og dreje på tågehornet. Flere isbjerge fik vi da også at se.

150 sm fra New Foundland fik vi vindstille og lå og drev rundt et par dage, så fik vi let modvind og måtte krydse.

Endelig den 25.6. kom vi ind til St. Johns, lørdag lossede vi ballasten og begyndte at laste salt. På trods af at vi havde spildt nogle dage med krydse kunne vi efter sigende prale af at gjort en rekordrejse.



N. E. SCHMIDT, bygget af Gorm Clausen, Marstal 1914, solgt til Aalborg 1928 som JYLLAND. Senere genoprigget og forlist i Caribien under engelsk flag 1980.

St. Johns er en meget stor naturhavn, byen kan ikke ses fra bugten, hvor kajerne var. Havnen var fuld af store amerikanske og canadiske skonnerter, som ventede på at få last. De var bygget som lystsejlere, var større end de danske skibe, og havde større besætning og betalte meget bedre. Da de gerne ville have skandinavere som besætning, så de stort på det formelle.

Det blev fortalt at afskiberne foretrak de danske skibe, dels fordi de var så små at de kunne komme ind til de små havne og få fuld last, dels fordi de var billigere i fragt, og passede bedre på lasten.

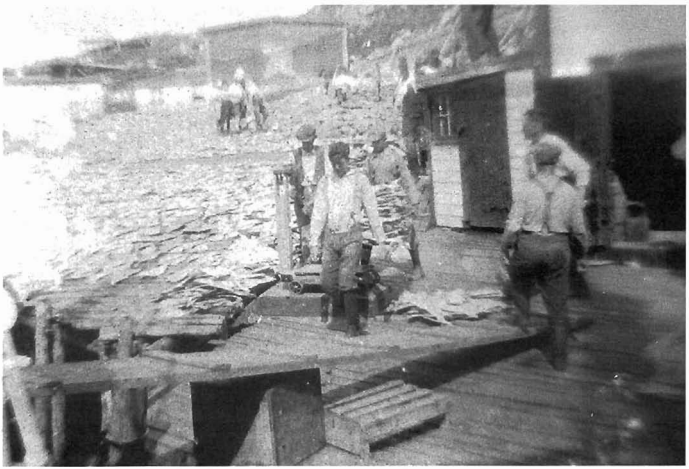
Af danske sejlskibe var der på daværende tidspunkt 6-7 fra Marstal og Svendborg i St. Johns naturhavn.

Men som sagt, da vi havde lastet færdig, ventede vi et par dage til skipperen havde festet færdig og afgik derefter til English Harbor W. Fortune Bay.

Forbindelsen med hjemlandet var dengang et stort problem ikke mindst for besætningen, som jo kun var opdraget til brevskrivning. Vi vidste næsten aldrig, hvor vi skulle hen, førend i sidste øjeblik. Hvornår vi kom frem afhang af vejr og vind, og ofte fik skibet først oplyst den endelige lossehavn, når vi kom frem. Det hed for eksempel, vi går til St. Johns for ordre, eller til Lissabon for ordre. Hvordan skulle de pårørende så adressere brevet. Postgangen var ligeledes langsom.

I Vatneyry kom der en postdamper hver 8. dag, og det var det samme i English Harbor N. F. Så 14 dage til 3 uger var ikke ualmindeligt for et brev at nå frem. Der var ingen veje ud til bygden, alle forsyninger kom frem med småskibe.

Vi lossede hurtig saltet og startede med at laste klipfisk. Så vidt jeg husker var de pakkede i bundter, de var soltørrede og måtte ikke blive fugtige. Da vejret var meget tåget og regnfuldt, skulle vi ofte afbryde og dække over for regn, men i pauserne fik vi rigtig snakket med de lokale, som var både venlige og nysgerri-



Der lastes klipfisk på Newfoundland, her på marstalskonnerten ACTIV.

ge, for der kom kun meget sjældent fremmede.

Samfundet i English Harbor var på 60 familier, der var et par timers gang til nærmeste fællesskab, ingen veje. Doktoren kom sejlende en gang om ugen i sin sejlbåd, postbåden (med forsyninger) kom een gang om ugen.

Om søndagen gik alle i kirke, og vi blev ofte inviteret ind til en af de lokale til en kop te eller lign. Jeg kom efterhånden til at kende dem allesammen og blev sat ind i deres familieforhold. Mit engelske ordforråd forbedredes meget i den periode.

En af de sidste dage vi lå i English Harbor rømte letmatrosen Karl. Han havde tidligere nævnt det som en mulighed, men som en stor hemmelighed. Før afgang pakkede han sit grej, solgte mig sit uldtæppe og barbermaskine, og forlod skibet om natten. Han ville ud at sejle med de canadiske skonnerter. Skipperen anmeldte det, men han blev ikke fundet. Vi blev liggende et par dage for at se om han kom tilbage, men uden resultat.

Vi havde ikke fået nogen erstatning for Karl, men henset til årstiden mente skipperen det var forsvarligt at krydse Atlanten med en mand for kort, og det gjorde vi så en af de første dage i august.

På dette tidspunkt var jeg blevet mere vant til de forskellige ting der sker under sejlads, så jeg husker kun enkelte ting fra den rejse.

Da vi var kommet ned i Golfstrømmen, fik vi vindstille nogle dage. Der gik en meget kraftig dønning, skibet slingrede kraftigt og gang på gang sprængtes et fald eller et stag under den hårde påvirkning. Vi brugte megen tid på at splejse og sy sejl.

En formiddag spurgte jeg om jeg måtte tage en svømmetur. Efter nogen diskussion fik jeg lov, sprang i og svømmede lidt rundt. Men det var ikke helt den fornøjelse jeg havde tænkt mig, for skipperen råbte til mig at der var 3000 m til bunden, og langt til land, og nu kom der et vindpust osv., så jeg turde ikke svømme ret langt væk, førend jeg syntes at skibet begyndte at sejle væk fra mig, og så fik jeg travlt med at komme op igen.

Men arbejde var der nok af, der skulle pumpes mindst et par gange i vagten, fisken måtte endelig ikke blive våd; da kokken var gået ind i vagten, skulle hans arbejde jo også afvikles på frivagterne, jo vi havde ret travlt på den tur.

Den værste oplevelse kom med varmen, min køje blev en zoologisk have, væggelus, edderkopper og mærkelige små biller trivedes glimrende med mig som hotelvært i mere end en forstand.

Jeg lånte en flitsprøjte og sprøjtede med noget ildelugtende stof, men helt udryddet blev krybet ikke.

Jeg blev kraftig bidt af væggelusene og måtte sove med tæt tilknappet skjorte og overall for ikke at blive altfor medtaget.

Efter at have fået landkending og fundet det rigtige sted, sattes lodsflag og vi blev slæbt ind til Oporto den 22.8.

Skibet lå ved kaj udfor et pakhus og fisken blev båret fra skibet og over i pakhuset. Styrmanden og jeg virkede som vagtmænd og skulle holde øje med at der ikke forsvandt nogle af fiskene på vejen. De var lige så gode som rede penge blev der sagt. Men der blev stjålet kraftigt, og for at undgå det, blev alt det løbende gods kvejlet op og hængt op i riggen så det ikke kunne nås fra dækket, ellers blev det skåret af i mandshøjde. Mit olietøj forsvandt da jeg havde hængt det til tørring på ankerspillet. Tyven må være kommet fra søsiden og have fjernet det mens jeg holdt øje med landsiden.

Det var meget varmt og skipperen hentede en demijohn med rødvin og sagde at vi ikke måtte drikke vandet.

Kokken der både psykisk og fysisk var lidt tilbage, syntes åbenbart ikke det var morsomt at passe kabyssen. Da vi havde ligget et par dage ved kaj, rømte han.

Skipperen gik med os i land for at spise

den første aften, og det var sandelig en udflugt. Vi kom ind på et fint hotel med tjenere og al komfort, fik 6 retter mad, en flaske rødvin pr. mand og kaffe. Jeg gjorde store øjne, jeg havde vist aldrig været så fint et sted tidligere i mit liv. Regningen blev siger og skriver 10 kr for det hele. De følgende dage gik vi alene på mere ydmyge steder, men det var stadigvæk en overdådig tilværelse.

Det gik langsomt med losningen, der var vrøvl af forskellig art. Kokken kom tilbage, så overdådigheden sluttede, derefter blev han syg, og jeg måtte til at koge i et par dage.

Den 14.9. forlod vi Oporto for at gå til Lissabon og laste salt til English Harbor W.

Vi ankom til Lissabon 3 dage senere og ankrede på reden. Der gik ret megen strøm, så skipperen ville ikke låne os båden, og at leje en bad oversteg mine økonomiske evner. Een dag slap jeg dog i land, kørte i sporvogn og gik rundt til forskellige steder og var meget imponeret over alt det jeg så.

Da jeg kom ombord var de begyndt at laste og fortsatte lige til det blev mørkt. Det var endda på en søndag!

Der var besvær med at skaffe en erstatning for Karl, da der ikke var nogen ledige skandinaver i Lissabon, der ville mønstre i en lille marstalskonnert til en vinterrejse på Nordatlanten, men en af de sidste dage mødte der en stor portugiser op og blev forhyret som matros. Han havde sejlet tidligere og kunne lidt engelsk.

Den 29.9. lettede vi anker og drev med strømmen og vinden et stykke ud til søs. En overgang måtte vi i jollen og ro et par timer for at holde stævnen den rigtige vej og ikke drive ind til Lissabon igen. Rodriqes syntes ikke at have været i sejlskib før, og i de følgende dage viste det sig at han aldrig havde været matros, men fyrbøder i en damper. Da han samtidig led af højdeskræk var han umulig at få højere til vejrs end dækket, selv bovsprydet nægtede han at gå ud på. Det var en kæmpe fiasko. Men han lærte da at styre.

I tre dage lå vi ud for Lissabon, førend landet forsvandt for vore øjne. Så kom der noget vind, og sejladsen begyndte for alvor. Dagene gik, temperaturen var tålelig så længe vi var i Golfstrømmen. Så blæste det op, og det hårde arbejde begyndte. Først sprang jagerfaldet og vi måtte ud på bovsprydet og bjærge sejlet og derefter til tops og skære et nyt fald i. Det blev stormende kuling, så vi bjærgede sejl til vi til sidst kun førte stagfok og rebet storsejl. Vinden var agten for tværs, skibet var meget vanskeligt at styre. Efterhånden begyndte søerne at brække ind over skibet, så det var meget vanskeligt at færdes på dækket. Alt er selvfølgeligt drivvådt under sådanne forhold, varm mad må opgives, og man bliver udmattet af de voldsomme bevægelser.

Småhavarierne blev større, en kraftig sø tog et stykke af lønningen og skansekædningen, og lidt senere brød en vældig sø agter fra og fyldte agterdækket. Skibsjollen som hængte i et par davider blev fyldt med vand og brækkede store partier af lønningen af. Skipperen var rask med at få fat i øksen, kappede begge fald, så jolle og davider forsvandt agter ud i det frådende hav.

Vind og vejr skiftede på denne måde i det uendelige, vi kunne nok mærke at det var blevet efterår, og vi var glade for at vi i Lissabon havde skiftet til de nye vintersejl og at vi havde nok af løbende gods om bord. Men det forhold at Rodriques ikke turde nogen ting gik jo ud over mine frivagter, som var korte nok i forvejen.

Endelig den 25.10. nåede vi English Harbor, fik lossет saltet, som var blevet lidt medtaget af rejsen, og begyndte på at udbedre de forskellige skader, så vi var forberedt på returrejsen til Oporto.

Fisken var ikke tør nok til indskibning, vejret var sædvanligvis tåget eller med regn og snefog, og da fisken skulle luft-

Agterlig vind på Atlanten. Tremastskonnert ACTIV på rejse Newfoundland-Cadix 1931.

tørres, var alle i havnen beskæftiget med at bære den ud på klipperne så snart der var den mindste bedring i vejret, eller bjærge den indendørs når det blev nødvendigt.

Efter at vi ombord var færdige med klargøring og reparationer, deltog vi i arbejdet med fisken og blev næsten en del af befolkningen. Vi gik i kirke om søndagen og besøgte de forskellige familier og var med til de fritidstornøjelser der var. Jeg kendte næsten dem allesammen ved navn og de var meget gæstfri trods deres beskedne levevis.

Den 29.11. fik jeg en voldsom tandpine, og efter en søvnløs nat fik jeg besked på at opsøge distriktslægen som boede på den næste bygd i fjorden. Der var 7 engelske mil derhen, og turen gik til fods iført gummistøvler og regntøj ad opblødte bakkede skovveje.

Doktoren varetog samtidig tandlægejobbet, men da han var 76 år gammel, håbede jeg at han havde nogen erfaring. Men han var noget hårdhændet, og da han ikke kunne få alle rødderne ud, foreslog han at han tog den næste tand også, så kunne han bedre komme til.

Men på det tidspunkt havde jeg fået nok, så jeg betakkede mig, kuren var næsten værre end tandpinen. Jeg var tilbage i skibet henad fem.

Samme eftermiddag havde der været bryllup, det første det år, og i den anledning skulle der være stort bal. Jeg gik over i huset ligesom de andre og aflevered den lille gave. Skikken er at de særligt indbudte og de som er med i kirke, går med hjem og får risengrød og hvad der ellers hører sig til, men derefter er der te og kage for alle og enhver.

Brudgommen kom straks hen og spurgte hvordan det var gået (alle vidste, hvor jeg havde været) og gav mig et vandglas halvt fyldt med rom. Jeg drak det ud, men hvor var det stærkt. Efter at have fyldt mig med the og kage, deltog jeg i dansen som er helt forskellig fra den danske, en slags runddans med løb og hop, jeg husker ikke mere enkelthederne, men det var en god fest. Næste dag var kæben stærkt opsvulmet men smerterne var væk.

Endelig den 8.12. var vi lastet og gjort søklar, men da det faldt i med snestorm og hård frost kom vi ikke af sted. Så rømte portugiseren uden at efterlade sig noget spor og uden nogen havde anet uråd. Det var der ikke noget at gøre ved, og da vejret klarede op afgik vi onsdag d. 15.12.

Da vi var kommet vel klar af landet begyndte det at blæse op, vinden tiltog mer og mer, søen rejste sig, snart havde vi en brandstorm. Inden vi fik bjerget jageren og klyveren brækkede de to svære kæder der holdt bovsprydet som begyndte at svinge faretruende, stagfokken blæste ud af liget. Skonnertsejlets klofald sprang, og det store sejl raslede ned.

Med pålandsvind og en mand for lidt, opgav skipperen og trods de manglede sejl løb vi en ganske anselig fart for kun rebet storsejl og resterne af stagfokken tilbage til English Harbor.

Ankomst d. 17.12. Vi havde været på dækket i 18 timer i hård frost og sø, styrmanden og jeg havde været til vejrs i et par timer. Våde og forkomne skyndte vi os at få fyr i kakkelovnen (man kan ikke fyre, når sejlene er sat). Jeg var så træt at jeg gik til køjs med det våde undertøj på.

Vi fik udbedret skaderne, og den 22.12. startede vi igen ud af fjorden. Denne gang var vi heldigere, kom klar af landet og satte kurs mod Portugal.

Selvom vejret var godt, rebede vi alle sejl om eftermiddagen juleaftensdag. Da det var gjort blev stagfokken halet bak, roret blev lagt i borde og surret, skibet ligger nu underdrejet og kan ligge og drive uden større risiko. Vi skulle have fred julenat. Klokken fem var kokken og jeg inviteret til at spise middag sammen med skipperen og styrmanden, det var første

og eneste gang det skete i de 11 måneder jeg var om bord.

Vi fik bankekød kan jeg huske, kaffe og nogle kiks, et par cigaretter hver og lidt knas var der også. Om natten var der kun een mand på vagt af gangen, jeg havde aftenvagten fra 7-12. Julemorgen satte vi lidt sejl og fortsatte sejladsen, men i løbet af dagen blæste det op til storm og det sædvanlige cirkus fortsatte med at rebe sejl, erstatte revnede sejl, reparere stag osv. Anden juledag måtte vi dreje under og lå sådan et døgns tid, til vinden løjede af.

Efterhånden kom vi ned i en lunere temperatur med lejlighedsvis vindstille et par dage, og så glemmer man hurtigt de hårde dage.

Den 15. januar anløb vi Oporto, hvor vi fik besked på at losse fisken. Jeg kan huske at der havde lugtet så besynderligt da vi kom ned i varmen, det var ikke så underligt, for noget af fisken var blevet beskadiget af søvand og var begyndt at rådne. Puh ha, den var streng da vi åbnede lugerne og kom ned til de pågældende lag.

På grund af regnvejr tog det lang tid at losse, først i februar gik vi fra kaj og ankrede op i floden for at vente på ordre.

Under dette ophold fik jeg brev fra mine bekymrede forældre med forslag om at jeg skiftede erhverv, et forslag jeg tilbageviste med stor overbevisning uden dog at kunne klargøre hvorfor. Men i mit næste brev hjem kunne jeg dog oplyse at der skete betydeligt mere når man sejlede, end når man sad stille på et kontor.

En skønne formiddag mens vi lå til ankers begyndte der et kraftigt skyderi fra den ene flodbred til den anden, folk inde på kajen flygtede ind i husene, og vi kunne høre kuglerne fløjte hen over hovedet på os. Vi anede ikke hvad der foregik og holdt os nede om læ, og kravlede på alle fire, når vi skulle op at hente vand i vandtønden.

Det var farligt for beboerne langs kajen, som var nødt til at søge ud for at få vand fra brøndene. Jeg husker vi så en kvinde der øjensynlig blev såret og slæbt ind i en opgang af beboerne.

Det varede et par dage, så kom skipperen om bord igen og fortalte at det var nogle soldater, der havde lavet revolution, men at det nu var overstået. Adskillige personer skulle være sårede eller dræbt. En dansk skonnert Activ af

Danske Skibe under Revolutions-Ild.

To Marstal-Skonnerter udfor Oporto var i flere Dage udsat for Geværild.

— Fra vor Korrespondent —

Odense, Onsdag.

Under Revolutionen i Portugal laa fire Marstal-Skonnerter paa Oporto Red — deriblandt Skonnerterne „Activ“ og „N. E. Schmidt“.

Af et Brev, der i Gaar er indløbet til Marstal fra en af Besætningen paa „Activ“, fremgaar det, at denne Skonnert i fire-fem Dage har været under Maskingevær-Ild. Flere Dele af Riggen blev skudt ned, og nogle Kugler gik igennem Sejlene. En enkelt Kugle gik igennem tre Skodder og ind i Kaptajnens Klædeskab, hvor noget Toj blev ødelagt. Kaptajn Rasmussen fra „N. E. Schmidt“, som var kommet paa Besøg om Bord paa „Activ“, inden Beskydningen begyndte, maatte blive om Bord i flere Dage, da han ikke turde vove sig op i Kugleregnen.

Marstal ved den anden bred havde fået skudt noget af riggen ned samt fået gennemhullet vandtank, kahyt, lokum og lukafkappe.

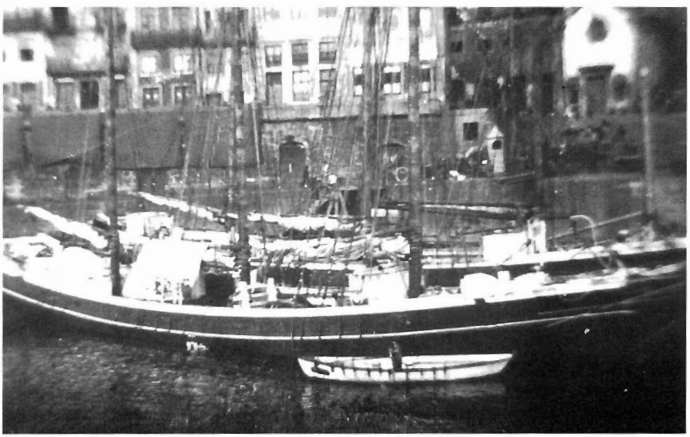
I mange år gemte jeg nogle rikochetterende kugler samt et stykke af en granat, som jeg fandt på dækket, men med tiden blev de uden interesse og forsvandt. (Jeg har senere i livet hørt om Nellikerevolutionen og svagt undret mig over et eventuelt sammenhæng.)

Endelig midt i februar kom der besked om at vi skulle gå til Marstal i ballast, der var ingen grund til at ligge ubeskæftiget i New Foundland og vente på den næste ladning fisk. Glade var vi allesammen, vi tog ballast om bord, og måtte ligge og vente nogle dage for at få reservesejl fra Danmark. Kokken mønstrede om til en anden skonnert, og vi fik en mand derfra som var blevet træt af sømandslivet, og så sejlede vi hjem. Jeg husker ikke andet fra den sidste tur end at vi anløb Marstal i begyndelsen af marts og påbegyndte afrigning. Den sidste aften førend jeg blev afmønstret blev jeg inviteret hjem til skipperen til en flot middag, det var underligt at se ham som pater familias og blive vel modtaget af en trivelig og glad dame, sidde ved en hvid dug og tale pænt.

Den 8.3. 1927 blev jeg afmønstret og rejste hjem.

Grunden til at jeg skriver så udførligt om dette togt er at jeg lærte mange karakterudviklende ting, at omgås andre er nødvendigt. Endvidere lærte jeg meget om sømandsskab af enhver art, vind og vejr, og frem for alt respekt for naturens kræfter, når man skal færdes på søen.

Jeg fortsatte derefter i damp- og sejlskibe, afsluttede navigatøruddannelsen på Københavns Navigationsskole i 1932, blev søofficer i reserven, gjorde tjeneste i ubådene næsten 2 år, og sejlede derefter som styrmand i ØK. Ved krigens udbrud i 1939 blev jeg atter indkaldt til søværnet og fortsatte der til min afsked i 1968 som kommandørkaptajn i linien og chef for Søværnets Sergent- og reserveofficersskole i Frederikshavn.



De to tremastskonnerter N. E. SCHMIDT og ACTIV side på hinanden i Oporto efter skyderiet.

H. H. PETERSEN bygget på H. C. Christensens værft i Marstal 1927 var et af de Marstalskibe, der fik II. verdenskrig at mærke. Her ses den i engelsk tørhavn.
Dampskibet H. H. PETERSEN på 975 brt. tilhørende Dampskibs-Aktieselskabet »Emanuel« var på rejse Bergen-England den 9. april 1940. Denne dag hørte skibets fører Niels H. Christensen over radioen at Danmark var blevet besat. Der blev straks sammenkaldt til skibsråd. Alle uden undtagelse stemte for at fortsætte til England. H. H. PETERSEN minesprang den 7. januar 1941 ud for Great Yarmouth. Hele besætningen blev reddet. Af den oprindelige besætning på 17 mand var de 9 fra Marstal, 1 fra Ommel og 1 fra Ærøskøbing. 9 ud af de 17 søfolk satte livet til under udøvelse af deres gerning i allieret tjeneste – heriblandt 5 af marstallerne og de 2 andre ærøboer. Blandt de omkomne var skibets fører N. H. Christensen.

Følgende bøger og hæfter forhandles fra museets kiosk:

Udg.:	*Titel:*	*Forfatter:*	*Sider:*	*Pris:*
1974	Et skibsforlis v. Marstal	P. S. Nielsen.	28	19,00 kr.
1975	Floras forlis	H. M. Seier	12	10,00 kr.
1985	Træk af Marstal søfart	E. Kroman	12	12,00 kr.
1989	Toppede brosten	K. Hermansen	48	49,00 kr.
1989	Danske firmastskonnerter	F. Holm-Petersen	84	99,00 kr.
1990	Groller og skibe	P. Froholdt	31	54,00 kr.
1990	Sejlskibskår	– En sømand.	48	69,00 kr.
1990	Den store bybrand	K. K. Henriksen	15	10,00 kr.
1990	Den store havnemole	L. Rosendahl	10	5,00 kr.
1990	En by ændrer ansigt	A. Galsbo/E. Kromann	76	99,00 kr.
1991	Ærø	Ole Ege.	96	99,00 kr.
1991	Barbados for ordre (Dansk)	F. Holm-Petersen	72	49,00 kr.
1992	Barbados for orders (Tysk)	F. Holm-Petersen	60	49,00 kr.
1992	Skibet	Holm P. & F. B. Kromann	69	150,00 kr.
1992	Fra Styrmand til Kaptajn	Erik Rasmussen	250	250,00 kr.
1992	Havrebarkerne fra Marstal	F. O. Boye	60	75,00 kr.
1993	Fra borg til herregård	Aage Sækmose	48	68,00 kr.
1993	De fire Dronninger	Niels Christiansen	68	179,00 kr.
1993	Søfolk og skibe fra Thurøbund	F. Holm-Petersen	55	110,00 kr.
1993	Skipper Peter Illums Dagbog	Faaborg Byhistoriske Arkiv	360	99,00 kr.
1993	Marinemaleren J. E. C. Rasmussen	Helle & Benno Blæsild	108	35,00 kr.
1993	Lodser i arbejde ved Marstal	Leif L. Rosendahl	72	75,00 kr
1993	Ommel havn (dengang og nu)	Dion Abrahamsen	32	20,00 kr.
1994	Ved sammenhold	Niels Christiansen	122	278,00 kr.
1995	Krigssejlerne	Chr. Tortzen	288	188,00 kr.
1995	Renæssancens fartøjer	Ole Mortenssøn	285	185,00 kr.
1995	Caroline og de andre	Søfartspuljen	224	195,00 kr.
1995	Breve fra en sømand	Museet	40	69,00 kr.

Reproduktioner efter skibsportrætter:

Fra kalenderen 1995 sælges følgende billede. Alle efter skibsportrætmaleren Chappel. Pris . stk. 25,- kr.

Bark »Johan«
Skonnertbrig »Dannebrog«
Skonnert »Alma Marie«
Tremastet topsejlsskonnert »Freden«
3-mst. bramsejlsskonnert »Hosanna«
Barkentinen »Dana«
Skonnertbrig »Dorthea«

Flotte skibsportrætter i farver.

Disse passer alle til skifterammer på H. 24 x B. 30 cm. og er i farver. Pris pr. stk. 25,- kr.

Jagt »Christiane Olrike«
Forenagterskonnert »Zeus«
Tremastet skonnert »Gertrud«
Barkentiner »H. C. Christensen«
Brig »Amanda«
Dampskib »Emanuel«
Topsejlsgalease »Enigheden«
Skonnertbrig »Lydia«
3-mst. topsejlsskonnert »Chr. H. Rasmussen«
Bark »Claudia«
3-mst. bramsejlsskonnert »H. H. Petersen«
Motorskib »Elisabeth Boye«

Reproduktioner efter malerier

Tiltagende storm i Kattegat – jagt reber sejl ..... Pris 35,00 kr.
Tremastet bramsejlsskonnert i Kanalen ..... Pris 45,00 kr.
Fiskerbåd i laber kuling ..... Pris 35,00 kr.
Brig i Grønlandsk fjord ..... Pris 75,00 kr.
Parti fra Ærøskøbing ..... Pris 75,00 kr.
Bryllup i Marstal ..... Pris 45,00 kr.
Skibe står ud fra Marstal ved forårstid (s/h) ..... Pris 15,00 kr.
Søstykke ..... Pris 35,00 kr.
Havnemotiv ..... Pris 35,00 kr.
Spillemandstegning af 3-mst. skonnert »Sif« i flot gengivelse ..... Pris 35,00 kr.

Plakater

»Albert« i storm ..... Pris 30,00 kr.
Albatros ..... Pris 15.00 kr.

CD-ROM: »I skal ikke blive glemt« – Pris: 398,- kr.

-et program om søfolkene under 2. Verdenskrig.

Programmet indeholder en mængde lydoptagelser og fortællinger fra de søfolk der sejlede under krigen. De enkelte historier er righoldigt illustreret med billeder.

Minimum maskinkrav: PC. 80386 med 4 MB RAM. Windows, lydkort og et hurtigt CD-ROM drev. *(Større maskine og RAM anbefales)*

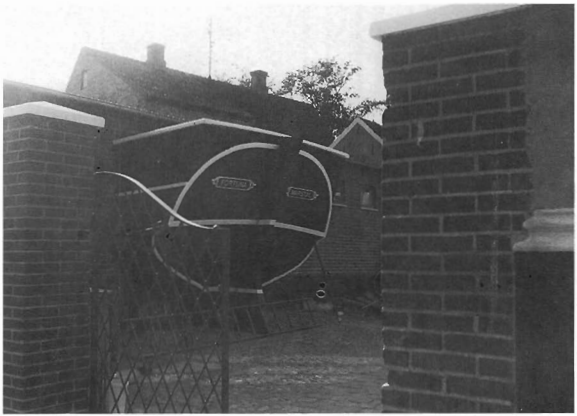
Musik:

»Flickornas Vals« med Herman Gehring & Troels Pedersen.
Skandinavisk folkemusik på harmonika
CD ..... Pris 109,00 kr.
Kassettebånd ..... Pris 69,00 kr.

Strike The Bell, Forebitters, Sømandssange.
CD ..... Pris 150,00 kr.
Kassettebånd ..... Pris 100,00 kr.

Ærø allerbedst, Ærø Spillemændende, Ærøsk folkemusik
CD ..... Pris 149,50 kr.
LP ..... Pris 98,00 kr.

Desuden sælges postkort, konstruktionstegninger, skibsmodeller, halvmodeller, flaskeskibe, knytværk og mange andre spændende ting.

Medlemsrabat: 5% på alle kioskvare.

Bestilling af varer:
skriv eller ring 62 53 23 31 og oplys om medlemskab.