Marstal Søfartsmuseum
1996

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 1996

6. årgang

INDHOLD:

Årets gang – side 2
Erik B. Kromann

Sejlads under II. verdenskrig – side 9
Niels A. Overmark

Stormfloden, 13. november 1872 – side 32
Leif Rosendahl

Forsidebillede: *Marstal Havn 1867.* J. E. C. Rasmussen.
Bagsiden: *Bygevejr i Mørkedybet.* J. E. C. Rasmussen.

Redaktion: Erik B. Kromann.

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

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

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

For ikke så få år siden var det absolut ikke god latin at udtrykke sin tilfredshed med tilværelsen. – De tider er da heldigvis ovre, for netop det forgangne år har været et godt år for Marstal Søfartsmuseum, og dét er der god grund til at glæde sig over såvel i tanke som på skrift. Kommunens tilskudspolitik er på rette kurs, egenindtægterne ligeså, og så er der sket ikke så få omrigninger i udstillingerne inden for murene, således at museet fortsat er en levende organisme under omkalfatring forhåbentlig til det bedre.

Udvidelserne er kommet over lang gennem årene i lighed med næsten alle andre museer under dansk flag. Dog med undtagelser i de senere år, hvor en del nye udstyrsmuseer i multimillionkronerklassestørrelsen er skudt op som paddehatte finansieret via fonde. Eksempelvis har Arbejdsmarkedets Feriefond lagt økonomisk ryg til meget, hvilket der nok er sat en stopper for nu, idet det vist er skattekassen der fremover skal nyde godt af folks optjente feriepenge? – Lidt ærgerligt, når vi ikke selv har nydt godt af rønnebærerne endnu.

Men tilbage til det forgangne år. Majestætsbesøget kastede glans over 1996. 19. juni anduvede regentparret Marstal i bil – næste gang bliver det antagelig i DANNEBROG – for på eget initiativ og ønske at besigtige Søfartsmuseet. Det royale besøg fandt sted i forbindelse med festligholdelsen af 150-års jubilæet for Søby havn, hvor Kongeskibet lå og pyntede.

Prinsen og museets formand, navigationsskoleinspektør Leif Rosendahl, i Coasterrummet.

Vor Dronning og museumsinspektøren under rundgangen. Her i Carl Rasmussen-rummet.

Det blev en oplevelse af de bedste. Personligt havde undertegnede fornøjelsen af at eskortere Dronningen, medens museets formand Leif Rosendahl havde Prinsen med på rundturen, så langt den nu rakte inden for det afmålte tidsrum, der dog også tillod nydelse af en Rigabalsam i museumsgården ved BONAVISTA's kabys.

BYGNINGER og LOKALER

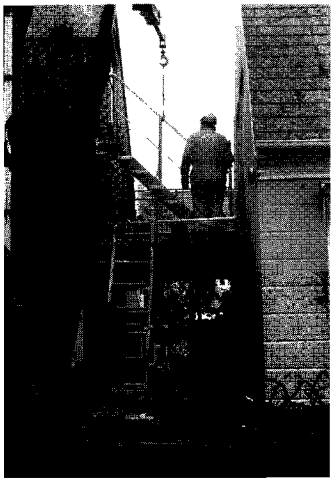
Ombygningen af ejendommen Prinsegade 1 blev tilendebragt i 1996. Brandalarmeringsanlæg blev installeret, det østre loft blev indklædt og færdigindrettet med lagerrum, fotorum og ekstrakontor/gæsteværelse takket være en donation på 100.000 kr. fra A.P. Møller og Hustru Chastine McKiney Møllers Fond til almene Formaal.

I udstillingerne nåedes også en hel del. I Prinsegade 2 fortsattes den igangværende omstilling. Første lokale i udstillingsforløbet – det tidligere fiskerirum – istandsattes og er nu indrettet til en kort information om stedets historie tilbage fra stenalderfolkets første kendte entre ved Ommels Hoved for ca. 11.000 år siden. Permanent udstilling om råsejlere og det ny jagt- og fiskerirum på loftet blev færdigindrettet, bl.a. modtog museet fra Sophus Friis, Strandvejen en del lokkefugle, gevær tilhørt EOS-Christensen, og malerier – fuglestykker, som giveren selv er mester for. Det tidligere biograflokale blev istandsat og indrettet under titlen »Hændelser på søen«, hvor store dele af særudstillingen »I skal ikke blive glemt!« omhandlende søfolkenes indsats under anden krig har fået permanent plads bl.a. sammen med hændelser fra første krig, der høstede mere end 50 marstalske søfolk og mere end 40 enheder af den lokale flåde. Hele hjørneejendommen har sålede nu fået en overhaling.

Fortovet på Waterfronten mod Havnegade blev nylagt af kommunen, og ved den operation blev vi en overraskelse rigere eller måske rettere fattigere, for under fortovet observeredes nogle afløbsrør, der åbenbart ikke har haft den rigtige kontakt med afskæringsledningen i Havnegade. Vandudslippet forårsaget heraf har bevirket, at undergrunden er blevet sumpet, og dette er den sandsynlige årsag til at huset har sat sig en del de senere år med et temmelig godt »spring« i bygningen, hvilket næppe har været skibsbygmester Bagers hensigt, da han i 1856-57 opførte ejendommen for skibsreder H. C. Christensen. -

Forbindelse i form af en trappe mellem hjørneejendommen og rødstensbygningen Prinsegade 4, opført for skibsmægler Albert E. Boye 1906, blev etableret fra gavl til gavl, således at rundtursretningen på museet er ændret. Det første lokale man således kommer ind i via lejderen – den tidligere Skipperstue - er samtidig indrettet til »Sømandsliv«.

I gavlrummet ved siden af malede og indrettede vores nytilkomne frivillige Susanne Kock. Her har hun etableret udstilling af »Legetøj fra nær og fjern«. Effekterne er hentet fra andre lokaler rundt på museet ikke mindst fra Carl Rasmussen-rummet, der i december er total-overhalet, og montrerne bl.a. indeholdende legetøj er nu rigget af. Der er således blevet mere vægplads i lokalet til at rumme ikke bare vores nuværende – også i år udvidede - samling af Rasmussen-malerier men også til kommende donationer. For øvrigt havde vi meget stærkt regnet med at modtage et flot grønlandsstykke i løbet af året – men på grund af en lille dum formel mangel i et testamente havnede maleriet ikke på museet, som det ellers havde været den oprindelige ejers ønske - ærgerligt! - Så husk på kære evt. givere, når I fører jeres testamente, at få dateret og skrevet behørigt!



Forbindelsen mellem museets to gavle monteres. Tommy Christensen fra skibsværft T&T overvåger operationen.

Strandstrædebygningen, der opførtes som pakhus til Skibshandelen 1895, kom også under behandling. Hele førstesalen – på nær harmonikastuen - er blevet ryddet og vægge fjernet. Her er det ikke mindst vor nye medarbejder siden sommer Leif Kristensen, der udfolder sig. I skrivende stund er der fuld damp under ny spændende udstillingsopbygning på åstedet.

ERHVERVELSER, FORSKNING og REGISTRERING

Museet har igen i 1996 modtaget et væld af gode sager bl.a. stor model af jagt, bygget af skibsbygmester Gorm Clausen til den på Marstal havn i 1929 afholdte store søfartsudstilling, der gav anledning til at søfartsmuseet grundlagdes netop dét år! Modellen blev udloddet, og vinderen har nu skænket skibet til museet. Modelbyg-

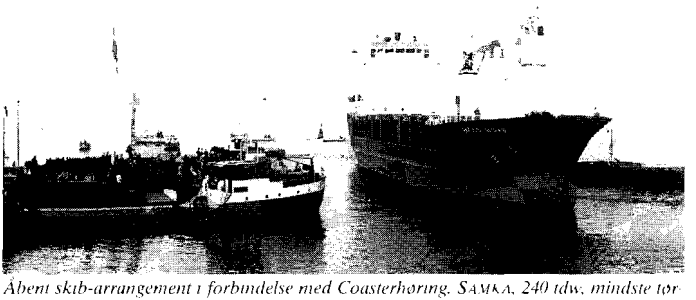
ger Flemming Frederiksen, der fremover vil forsyne kiosken med halvmodeller af jagtbygget skonnert bl.a., har foræret model af dampskibet SKJELSKØR og slidt udført flaskeskib af firmastet motorskonnert CAROLINE. Den nyeste søfart blev også suppleret fra giverhold, bl.a. maleri af m.s BIRTHE BOYE og meget stor model af m.s. GERT STÆRKE (2). Fra Vivi Svane modtog vi en mængde effekter bl.a. fra farfaderen Albertus Svanes tid: fotoalbum, kopibøger fra hans tid som fører i rederiet H.C. Christensen, lanterner, navnebrædder, malerier, modeller, skibskister, kikkerter, legetøj, bøger, flaskeskib og m.m. Fra den omfattende gavebog kan desuden plukkes: skibsportræt af s.s. EMANUEL, tremastet bramsejlsskonnert ROTA, tremastskonnert META og af skonnertbrig ARGUS (Chappelstykke), vraggods fra bark HERMES, drivanker fra m.s. RIO, meget stor samling fotos fra Marstal by i ældre tid, flaskeskib med fungerende tyrtårn, et ommelsk chatol, papirer fra shippingverdenen fra vores afdøde altid interesserede medlem Frode Schlander »Dantransport«, model af dampskib i marmor, halvmodel af tremastet bramsejlsskonnert DEBORA, klædekøller, hjembragt afrikansk figur, fotos, bøger, håndskreven bog og et halvt hundrede breve hjem fra sømand, der druknede fra en norsk bark 1914, 7 medaljer efter skibsfører Harald Rasmussen. Ommel, fra hans indsats på havet under krigen. Han er nu gået ud på sin sidste rejse, men hans beretning bl.a. fra krigens tid og digtet »Jul på søen« er da heldigvis blevet optaget på bånd, så at vi fortsat kan lægge øre til hans sømandsberetninger.

Forskningen stod især i navigationsundervisningens tegn og mundede ud i bogudgivelse om emnet.

Registrering på DMI er fortsat. De mange nyindkomne sager fra årets løb er registreret så godt som alle sammen, og i forbindelse med alle nyopsætninger og omrokeringer er registreringen blevet opdateret og fra efteråret suppleret med fotografering af objektet, således at det er muligt at se et billede heraf på EDB-skærmen - et absolut fremskridt i det omfattende arbejde.

FORMIDLING

Film/foredragsvirksomhed har, som vanligt, været på tapetet i det forgangne år. Fanen er også vist i dags- samt søfartspressen, i radio og på TV bl.a. i forbindelse med Regentbesøget. Februar må-



Åbent skib-arrangement i forbindelse med Coasterhøring. SAMKA, 240 tdw, mindste tørlastskib i Marstalfladen ligger ved Dampskibsbroen, og nybygningen HANS BOYE, 4000 tdw, et af de største, anløber hjemhavnen 14/9, for præsentation og doksætning.

ned arrangerede museet sammen med Marstal Navigationsskole foredrag af coasterfartens forkæmper i FU, Niels Sindal »EU og Skibsfarten«, et velbesøgt arrangement, hvor emnet blev drejet grundigt. Senere på året blev samme emne taget op i stor coasterhøring på Navigationsskolen af skolen og Skipperforeningen, museet koblede på med Carolinertræf med åbent skib-arrangement om bord på CETUS og SAMKA. Øvelsesskibet HANS CHRISTIAN ANDERSEN var også ankommet i anledningen og holdt også åbent for publikum. Nybygningen HANS BOYE, der samtidig ankom fra nybygningsværft for præsentation i hjemhavnen samt tjek i dokken, fik ligeledes besøg af en mængde interesserede.

Anløb af den amerikanske windjammer PRIDE OI BALTIMORE II nød også stor bevågenhed, idet der i samarbejde med museet var arrangeret åbent skib. Det er anden gang at skonnerten med de karakteristiske agteroverhældende master gæster europæiske storbyer - og Marstal (første gang i '91) - takket være overstyrmanden Peter Bolsters bekendtskab med øen som udvekslingsstudent hos Karla Krull og Tom Christensen, medlem af museets bestyrelse. På rejsen op fra Brest var »Priden« løbet ind i dårligt vejr i Kanalen og havde brækket storgaflen, som blev taget i land og repareret på museets værksted ud mod Havnegade, hvad der tiltrak stor opmærksomhed. Efter en uges ophold afgik skonnerten til næste officielle plads Stockholm. Når skibet vender tilbage om nogle år, vil Marstal figurere blandt skibets officielle anløbspladser blandt de øvrige europæiske havnebyer. For øvrigt fik museet overdraget skibets store navnestander.

På museet opsattes særudstilling over skibsfører og bankdirektør H. J. Clausens livsforløb med de skibe, som Clausen har faret på søen med fra kokkedreng til skibsfører og skibe han stod som reder for illustreret med de pågældende fartøjer i marinemaler H. A. Hansen-streg i reproduktion udstillet fra paske og ca. et år frem, hvor udstillingen afløses af male-

PRIDE OI BALTIMORE II ved Honnørkajen.

riudstilling med værker fra Albert Kromann. Ude i byen har vi udstillinger i vinduerne i Svane Petersens butik og i Bogladens butiksvinduer. I Nyborg havde vi en udstilling i anledning af Sea Shantyfestival arrangeret til fordel for GEORG STAGE. udstillingen arrangeredes sammen med »Marstal Småborgerlige Sangforening«.

På slutningen af året udgav museet bogen »Marstal Navigationsskole - i storm og stille« forfattet af musets formand Leif Rosendahl. Bogen behandler navigationsundervisningens historie fra de første kendte undervisere i byen omkring år 1800 over private skoler, hvoraf der en overgang var tre, til den af kommunen i 1881 oprørte Navigationsskole i Tordenskjoldsgade afsluttende med den nuværende moderne fra 1975, hvor der for tiden går godt 100 elever. Tilknyttede elevforening og kollegier samt kursusvirksomheden bliver naturligvis også omtalt. Det er første gang, at der er samlet så meget ikke bare om de lokale skoler, men også om landets skoler, der kort nævnes i bogen, der er på 72 sider med mange illustrationer.

Endvidere bliver museets navn kendt i forbindelse med Fritz Jørgensens retaureringer og nybygninger af kirkeskibsmodeller rundt i landet samt modeller til rederier, hvilket foregår gennem museet i lighed med modelbygger Flemming Frederiksens produktion, hvor leverancerne går til Lindøværftet i form af værftsmodeller og flaskeskibe til Scanline/DSB-Rederi, der i forbindelse med de ulyksalige broers fremmarch, er under kraftig reduktion, men forhåbentlig ikke ender med udelukkende at blive et flaskeskibsrederi.

PERSONER

Ud over de allerede nævnte personer har museet i årets løb haft assistance af den vanlige uundværlige frivillige besætning, suppleret med Bent Stryn Rasmussen, der totalrenoverede musets vojebåds Marstal-motor og Mads »Bonavista«, der har malet det store navnebrædt med sejlskibene op. En yderligere frivillig Lars Bo har gang i forskellige restaureringsarbejder. I sommerperioden fik vi fornøjelsen af Karsten Hermansen i museets arkiv. Han gik i gang med at sortere og katalogisere havuens arkiv og den store samling arkivalier fra »Søassuranceforeningen Ærø«.

I det forgangne år har vi fortsat haft fornøjelsen af personale på forskellige ordninger fra kommunalt hold. Dette tilskud af hænder er en absolut nødvendighed sammen med den betydelige frivillige skare for at holde skuden i fart, uden den hjælp måtte skibet ligge underdrejet.

En del folk med tilknytning til museet faldt fra i årets løb. Karl Kromann »Den syngende matros«, der har leveret såvel sangstemme som en masse halvmodeller og smøjoller, afgik ved døden, og ligeså vores anden halvmodelbygger Flemming Petersen, Rudkøbing. Holm-Petersen, der har haft tæt tilknytning til museet lige siden 30'erne, hvor han var på rederiet H. C. Christensen her i byen, gik også ud på sin sidste rejse, men hans meget omfattende forfatterskab – hvoraf det meste af de senere års produktion blev udgivet fra Marstal Søfartsmuseum – vil fortsat stå som faste støtter i dansk maritim litteratur, og ligeledes står Troense Søfartssamling, opbygget af ham og konen Bibser, der døde for et par år siden, som en perle blandt søfartsmuseer. Efter deres ønske fik vort museum fra deres store privatsamling overdraget en del maritime bøger og fotos samt to Carl Rasmussen-malerier.

Men tilbage til dagligdagen og fest, som der også er blevet stunder til – med kulturelt islæt. Museets besætning tog i eftersommeren på aftensejlads til Stryn for at besøge Smakkecentret og for at besøge kroen – begge dele vigtigt og givtigt, efterfulgt af en smuk nattesejlads hjem.

Bestyrelsen fra »Ærø Museum« var på studietur til vort museum, og senere blev der gjort gengæld herfra til Ærøskøbing også til givtigt og fornøjeligt samvær.

ØKONOMIEN

Det kommunale tilskud øgedes som nævnt og blev for 1996 på 285.000 kr. (1995: 130.000), så tilskudspolitikken herfra er på vej på rette kurs. Entréindtægten øgedes til 372.000 kr. (1995: 351.000) og medlemsindtægterne forblev omtrent uændret med en lille stigning til godt 79.000 kr. (1995: knap 78.000).

Forskellige fonde m.fl. var behjælpelige med økonomisk assistance. Ud over A.P Møller-fondens tilskud på 100.000 kr. ydede Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel 20.000 kr. Hempel sendte 5000 kr. Til bogen om Marstal Navigationsskole indkom 41.000 kr fordelt på 10.000 kr. fra S.F.D.S.'s Fond, tre gange 5.000 kr. fra henholdsvis Danmarks Navigatørforening, Familien Hede Nielsens Fond og Fyens Bispelegat, og Marstal Brugs gav 4.000, rederiet E. B Kromann 2.500, Rise Sparekasse og Marstal Amtssparekasse ydede hver 2.000, og følgende firmaer har givet hver 1000 kr: Den danske Bank, Fabricius & Co., Elsam, Ørssleffs Eftf. og DÆF. medens Wonsild & Søn sendte 500 kr.

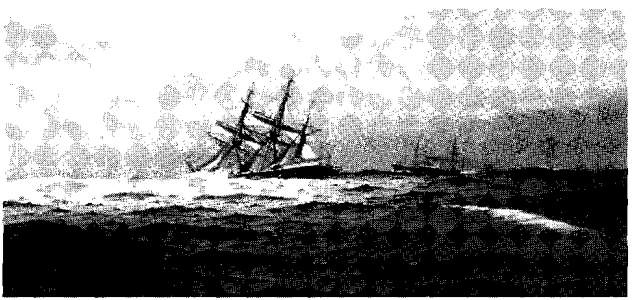
På et tidspunkt blev det påkrævet at forny printeren, hvortil Marstal Brugs gav 2.500 kr. Læseapparatet på arkivet var også godt og vel udtjent og Kulturudvalget gav 2000 til et nyt.

Alt i alt må vi sige, at der har været vist imødekommenhed, når vi har søgt om assistance både af økonomisk art og frivillig arbejdskraft. En stor tak for det!

I påsken er der særudstilling med Albert Kromann malerier

Albert Kromann, der havde bekendtskab med Carl Rasmussen, malede lokalmotiver og søstykker

Over påsken vil et større antal Kromann-malerier være udstillet, medens et mere begrænset antal vil være udstillet hele sæsonen.



Sejlads under II. verdenkrig

Af NIELS A. OVERMARK

Indledning

Jeg er overbevist om, at de fleste mennesker i Danmark er ganske godt orienteret om besættelsestiden og om den danske modstandsbevægelse. Men jeg har også en tydelig fornemmelse af, at når det drejer sig om de forhold, som danske søfolk levede under i den tid, så er kendskabet ikke stort. Efter krigen, mens jeg gik på navigationsskole, besøgte jeg en kær gammel fætter, som boede på landet, langt fra havn og skibe. Hun spurgte mig engang: »Niels, når I no sådan sejler, spiser I så om bord?« jeg fortalte hende jo, at vi faktisk havde et komfur med, hvor vi kunne bikse lidt af hvert sammen. Men spørgsmålet chokerede mig ikke desto mindre.

Der kan være flere årsager til denne manglende kendskab. Som i mit fætters tilfælde er der forhold, som man ikke skænker en tanke. Med hensyn til krigstiden var der for søfolk ikke så skarpe grænser mellem tiden før og efter 9. april 1940, som det må have været for modstandsfolkene. Allerede i tiden fra krigsudbruddet i september 1939 til 9. april 1940 var 362 danske søfolk omkommet som følge af krigshandlinger. Folk havde vænnet sig til, at søfolk var i fare, når de sejlede, og man satte det ikke rigtigt i forbindelse med besættelsen. Og efter krigens ophør fortsatte de fleste af søfolkene med at sejle. Det var jo deres erhverv. Og der skete stadig minesprængninger i lang tid efter.

En anden vigtig grund, måske den allervigtigste, var, at mange den 9. april blev helt afskåret fra at have forbindelse med Danmark. De danske søfolk var ikke længere en veldefineret gruppe med en national identitet. De blev til enkeltpersoner, der tjente i skibe under fremmed flag. De blev til »ensomme, hjemløse vandringsmænd«, som en dommer i en australsk priseret betegnede dem. Nyheder, såvel fra som til Danmark, var gamle og uaktuelle, når og hvis de nåede frem.

Det er dog en kendsgerning, at i sammenligning med andre grupper i Danmark bar de danske søfolk en tung byrde. Det er min hensigt senere at komme med konkrete tal vedrørende de ofre, de måtte bringe. Ikke mindst fordi de var ensomme vandringsmænd og fyldte så uendelig lidt i den samlede allierede krigsindsats, er det svært at give et dækkende billede af de vilkår, de måtte leve under. Hver enkelt måtte jo så komme med sin specielle fortælling. Jeg har valgt at gøre netop det. Fortælle om mine egne oplevelser. Der var mange, der var ude for hårdere belastninger og voldsommere begivenheder end mig. Der var nok også dem, der slap lettere. Så det er ikke fri for, at jeg betragter mig selv som lidt af en gennemsnitsmand af de søfolk, der var i alliereret tjeneste. Det er ud fra den forudsætning, at I må læse mine fortællinger.

Nordahl Grieg skrev i 1943 et digt om de danske søfolk, jeg synes jeg i den forbindelse vil citere:

> Langt borte fra sit eget land
> har danske sjøfolk, mann for mann
> i smerte villet prøve
> trots navnløshetens bitre kår
> å – ensomt – være Danmarks vår.

Overmark er født på Vejlekanten, familien flyttede senere til Fredensborg, hvor han havde sin skolegang. Overmark kom først ud at tjene bønder og siden i lære på maskinværksted. Hans hu stod til søen, egentlig ville han have sejlet i maskinen. Imidlertid kom han med skoleskibene, først GEORG STAGE og siden DANMARK,

Da krigen brød ud var de på vej til Staterne, hvor de også lå den 9. April 1940. Om dette skriver Niels Overmark særdeles tyldestgørende. Beskrivelsen ligger i museets arkiver og interesserede kan læse dette og mange andre beretninger på læsestuen sammesteds.

Når dette nævnes skyldes det, at årsskriftet ikke kan rumme hele beretningen, men dog hovedparten heraf.

Da skoleskibet var bundet fast i Jacksonville ønskede eleverne, at få hyre. Den 11. August fik Niels og to andre elever hyre på den norske damper AUST, der lå i Wilmington. – Overmark skriver: Min lettelse var ubeskrivelig, selv om jeg nok ikke var egentlig glad. Jeg var ikke mere blåøjet, end jeg var klar over, at jeg med tiden ville komme til at mærke krigens alvor. Men jeg tøltе, at jeg nu selv havde hånd i hanke med min egen tilværelse. Krigen vedkom jo også mig. Jeg kunne ikke være tilfreds med bare at sidde og glo i Jacksonville. Der var jo det med Kongens bemærkning om at være en god dansker (Kongen havde været om bord inden afsejlingen fra Danmark).

AUST viste sig at være en gammel, rusten damper. Vi syntes, den var utrolig beskidt. Vi var jo vant til skoleskibet, der ikke blev grisет til af alle mulige slags laster, og som havde 120 mand til at klare rengøringen. Vi erfarede senere, at skibet var kulfyret og var blevet indkøbt til norsk flag ved krigens begyndelse. Efter nogen søgen fandt vi andenstyrmanden, der viste os op til skipperen. Han mønstrede sa Jørgen og mig som dæksgutter, mens Johannes skulle være messegut. Jørgen og jeg søgte spøgfærdigt at indvende, at der var blevet sendt bud efter to letmatroser og en messegut. Han lo dog bare af os og sagde, at hvis han havde sendt bud efter dæksgutter, var vi jo ikke kommet. Han kunne jo ikke vide, at det havde vi også grebet efter med begærlighed. Og da vi ikke havde nogen penge, var der ikke meget andet at gøre end at affinde os med forholdene. Jeg blev nu også glad for at være om bord i AUST. Jeg havde desuden været lidt beklemt ved at tage hyre som letmatros, for jeg havde jo aldrig sat mine ben om bord i et handelsskib.

AUST havde kun anløbet Wilmington for at reparere nogle skader, som den havde fået i den orkan, som også havde generet vores rejse. Bl. a. var en redningsbåd blevet knust. Den var på rejse til Newport News for at indtage en fuld ladning kul til Buenos Aires. Og det lød jo meget spændende.

Besætningen bestod næsten udelukkende af skandinaver, som for de flestes vedkommende ikke havde været hjemme i årevis. De mønstrede normalt ud fra amerikanske havne og tilhørte en kategori af søfolk, som jeg ikke tror findes mere. De levede fra hånden i munden og spekulerede ikke så meget på dagen i morgen. Politik havde ikke deres store interesse, selv om de nok aldrig kunne finde på at stemme konservativt. I søen var de gode søfolk, der kunne deres kram. Men i havn var de nok ikke verdens mest pålidelige arbejdskraft. Som regel var de dog om bord, når skibet skulle sejle. Busktelegraten holdt værtshusholderne orienteret om skibenes afgangstider, og de fik dem smidt ud i tide. De var jo nok heller ikke værd at holde på, når lommerne var tomme.

AUST var ikke nogen luksusliner. Der var hverken frost- eller køleboks til provianten, kun en lille isboks, der kunne holde sig kold i nogle få dage: Var vi i søen i længere tid, hvilket var det normale, måtte vi finde os i, at kosten var som i de gamle sejlskibe. Apteringen for dækstolkene og fyrbøderne var agter i poop'en. Når skibet var fuldt lastet og i søen, skete det næsten dagligt, at søen slog ind gennem døren på forkant af poopen. Så sejlede det med vand i alle kamrene. Det gav os dæksgutter arbejde med at få vandet tørret op. Matroser er

ikke de mest talmodige folk over for dæksgutter. Dog synes jeg, at AUST er et af de rareste skibe, jeg nogensinde har været forhyret med. Jeg tænker tit tilbage på den tid, og jeg kan endnu ligesom føle den stilfærdige livsrytme ombord, når dets gamle dampmaskine med sin stille prusten drev os frem gennem søen med sindige otte knob. AUST mødte sin skæbne i Sydatlanten i april 1942 i skikkelse af en tysk raider ved navn THOR. Besætningen blev taget om bord i raiderne og siden landsat i Japan. Nok ikke en behagelig skæbne. Men da var jeg forlængst mønstret af.

Efter udlosningen i Buenos Aires gik AUST i ballast gennem Magellanstrædet til Tocopilla i Chile. Her blev der lastet en fuld ladning salpeter til Mobile i Alabama. Tocopilla var et paradis for søfolk. Der var vin, kvinder og sang. Skibet lå fortøjet i bøjer på reden, og ladningen kom ud i små trælægtere. Det tog en halv snes dage at få skibet fuldt lastet. Eftersom det aldrig regner der på stedet, var der ingen besvær med af- og tildækning af lugerne, selv om der kun blev arbejdet om dagen. Så der var rigelig tid til at gå i land. Selv om selve landet var goldt og uden et eneste græsstra, myldrede det med liv i vandet omkring os. En morgen, da jeg kom ud på dækket, så jeg i hundredvis af søløver, der boltrede sig i vandet omkring skibet.

Før ankomsten til Mobile var Jørgen og jeg oppe at tale med skipperen. Vi sagde, at vi da var glade for at være om bord, men hvis vi ikke kunne blive ommønstret til letmatroser, ville vi mønstre af, når vi kom til USA. Så blev vi letmatroser og blev en rejse mere. Den gik også til Tocopilla efter salpeter, og så tilbage for at losse i Mobile. Efter endt losning gik rejsen til New York i ballast. AUST skulle der indtage en fuld ladning stykgods til Indien. Jeg var meget fristet til at tage den rejse med også. Men da den øvrige besætning mønstrede af, besluttede Jørgen, Johannes og jeg alligevel også til at mønstre af. Der var jo da også det med en krig i Europa, som vi også syntes, at det var lidt forkert at rende fra.

Vi holdt os ved afmønstringen til bådsmanden, en ung dansker, der hed Lorentz. Han sørgede for, at vi blev meldt ind i Scandinavian Seamen's Club. Det var en fagforening af kommunistisk observans, der i trediverne skaffede hyrer til sine medlemmer i New York, og arbejdede for at skaffe dem rimelige forhold. Nu var klubben imidlertid kommet i vanskeligheder, fordi det socialdemokratiske Skandinaviske Sømandsforbund, der også formidlede hyrer i USA, havde fået en aftale i stand med det norske statsrederi Nortraship, der under krigen administrerede alle norske skibe. Så blev der jo ikke mange skibe tilbage til klubben. Danske skibe var jo forsvundet fra verdenshavene, og svenske skibe var der ikke så mange af, formodentlig på grund af krigen. Ganske vist fik vi tilbudt hyre på en belgisk tanker, ESSO BELGIUM, men den var oplagt på samme måde som DANMARK, så det skulle vi ikke nyde noget af.

Lorentz tog os også med over til Brooklyn og viste os, hvordan vi kunne få billig logi hos boardinghouse madammerne der. Det var gode, rene værelser, men naturligvis uden nogen luksus af nogen art. Jeg benyttede dem, hver gang jeg siden afmønstrede i New York. Det kunne ganske vist være lidt generende, at madammerne holdt så højt en moral og ikke kunne acceptere, at en sømand kunne trænge til at glemme krigen en tid. Var man kommet hjem med en lille kæp i øret, måtte man høre på en længere lektie dagen efter, om hvor syndigt det var, og at dette var et anstændigt hus. Helt galt var det, hvis man havde haft en lille veninde med hjem. Så var det ud af klappen med det samme. Lorentz tog os også med hen til en bar, som ejedes af en dansker ved navn Walther Johnson (Valtel Jensen). Baren hed Scantic Bar. Waltel

var et dejligt menneske., altid hjælpsom og i godt humør. Han havde mistet alle sine penge i det store børskrak, men det havde ikke knækket ham. Der kom mange danskere i hans bar, og herigennem blev vi introduceret til medlemmer af Danish Atletic Club i Brooklyn. Gennem krigsårene tilbragte jeg mange gode timer i mine ferier der hos disse herlige mennesker, og jeg husker dem med taknemmelighed.

Efter en tre ugers tid opgav vi at få hyre gennem klubben og gik i stedet op og meldte os ind i Skandinavisk sømandsforbund. Selv om reglerne var sådan, at vi kun kunne få hyre i de norske skibe, som ingen nordmænd ønskede, fik Jørgen og jeg allerede samme dag hyre på et norsk skib, der hed TRAFALGAR. Skibet viste sig at være et af rederiet Vilhelmsens skibe, et helt nyt og moderne motorskib bygget hos B&W. Det havde været på sin jomfrurejse den 9. april, og de fleste af den oprindelige besætning var om bord. De havde endnu ikke villet gå fra det skib, som de følte var deres sidste forbindelse med hjemmet. De var jo vant til at sejle i rederiets skibe og dermed gå i fast rutefart med Norge som endestation på hver rejse. De var bitre, og nogle af dem havde en teori om, at hvis bare Danmark havde holdt ud i et enkelt døgn, ville englænderne have haft tid til at sende forstærkninger med en sådan styrke, at tyskerne var blevet smidt ud. Så de så skævt til os danskere. Det var en skam, for skibet var godt – velholdt og effektivt med gode forhold om bord. Og officererne var dygtige og flinke. Jeg kom aldrig til at føle mig godt tilpas om bord.

TRAFALGAR gik i fast rutefart mellem Nord- og Sydamerika. Her mærkede vi for første gang lidt til krigen. Skibet skulle gå mørkelagt om natten i søen. Flere skibe var blevet torpederet i det farvand, som vi skulle besejle.

Den første havn, vi anløb, var Rio de Janairo. Der mistede danskerne den sidste rest af agtelse på grund af en lidt bizar situation. Brasilien var på det tidspunkt stadig neutral, og det gik hverken værre eller bedre, end at vi kom til at fortøje ved en kaj, hvor der lå en tysk blokaderunner agten for os og en engelsk hjælpekrydser foran os. Førstestyrmand kom hen agter og advarede os mod at lave ballade, selv om vi var i et lidt blandet selskab. Han mente iøvrigt, at hvis der virkeligt blev slagsmål, ville brasilianernes sympati nok mest være hos tyskerne, og så var der ingen grænser for, hvad vi kunne løbe ind af vanskeligheder. Men den samme dag kom en fuld tysker over til os og ville fraternisere med os. Og han snakkede Gudhjælpemig perfekt dansk. Han blev omgående smidt ned ad landgangen, men det, at han snakkede dansk, bestyrkede nordmændene i deres tro på, at danskerne var i samarbejde med tyskerne. Jeg blev aldrig siden rigtigt accepteret der om bord.

Rundrejsen varede et par måneder, og ved ankomsten til New York mønstrede jeg af. TRAFALGAR kom heller ikke gennem krigen. Den blev torpederet på en senere rejse til Sydamerika.

Mit humør var helt nede i kælderen, da jeg gik i land fra TRAFALGAR, så jeg satte min køjesæk ind hos den norske sømandskirke i Brooklyn og gik så i byen og gav den hele armen, så lang som en arm nu kan være, når der kun er knap to måneders letmatroshyre i lommen. Næste morgen vågnede jeg op hos en norsk pige, der hed Jenny. Jeg var flad som en fregne og havde ondt i hovedet. Men Jenny var sød og hjælpsom. Hun gav mig morgenkaffe og en pille, og så travede jeg op på sømandsforbundet. Det første skib, som ingen nordmand ville have, hed LEIESTEN og var hjemmehørende i Tønsberg. Jeg bød på det og fik hyren som letmatros. Af min søfartsbog kan jeg se, at jeg påmønstrede den 4. april 1941.

LEIESTEN viste sig at være et tankskib, der lå i New York's oliehavn Bayonne.

Konvojsejlads

Det skulle det indtage en ladning olie til England. Jeg var tung i hovedet, da jeg hen på eftermiddagen endelig nåede om bord, men mit humør steg adskillige grader på grund af den modtagelse, jeg fik. Der var der ingen skelen til, at jeg var dansker. Der var for øvrigt allerede et par stykker af slagsen om bord, matrosen Karl og jungmanden Erik.

LEIESTEN var ikke noget helt almindeligt tankskib. Det var oprindelig bygget til at være forsyningsskib for nogle af de hvalkogerier, som opererede i Antarktis. Man fortalte mig, at rederierne i Tønsberg havde specialiseret sig i hvalfangst. LEIESTEN var derfor meget solidt bygget, og havde desuden lossebomme som et tørlastskib. Det havde tankluger, der var så store, at der kunne lastes og losses tørlast gennem dem. Man havde så haft proviant og stores i tankene på rejsen fra Norge til Antarktis og hvalolie med tilbage. Nu var skibet blevet malet grået og var blevet armeret. Der stod en kanon agter på et fundament. Den var en gammel svend fra første verdenskrig, en 6-tommers kanon, der imponerede mig vældigt. Den var lidt besværlig at betjene. Der skulle først skubbes en granat ind, så en pose skydebomuld og til sidst skulle en tændpatron anbringes i bagstykket. LEIESTEN var desuden blevet udstyret med fire lette maskingeværer, en i hver bovinge og en i hver side agter oven på dækshuse. Der var så sat betonplader op som værn mod splinter på steder, hvor man mente, at der var brug for særlig beskyttelse. Jeg noterede med tilfredshed, at rorgængerens plads var beskyttet på den måde. Der var to gaster fra den norske marine om bord. De skulle forestå den daglige vedligeholdelse af skytset, men besætningen skulle være med til betjeningen af det i tilfælde af angreb. Jeg blev stukket ud til maskingeværet agter om bagbord. Jeg fik at vide, hvor jeg skulle trykke, når der skulle skydes. Det med at sigte mente man ikke skulle være noget problem. Hver fjerde kugle var en sporkugle, så jeg skulle bare lade som om jeg stod med en brandslange.

De første par dage var ikke særligt rare. Jeg var kommet om bord tidsnok til at være med til at gøre tankene rene, før lasten måtte indtages. Rengøringen foregik på den måde, at der blev lukket hed damp ind i tankene for at løsne olie rester. Efter et stykke tid blev der så

abnet for tanken, og vi måtte så ned og spule med varmt vand, jeg følte mig parat til at blive serveret som hovedret til middagen. Jeg skulle bare pyntes lidt med persille og have et æble stukket i munden.

Efter at lasten var indtaget, afsejlede vi til Halifax, hvorfra vi skulle fortsætte i konvoj til England. Indsejlingen til Halifax er et snævert løb, hvor hovedbyen ligger på venstre side af løbet, og en mindre by Dartmouth ligger til højre. Løbet udvider sig derefter til en ret stor fjord eller indsø med dybt vand, der byder på en godt beskyttet ankerplads for mange skibe. Det var en meget velegnet plads som opsamlingssted for atlantkonvojerne.

En uges tid efter vor ankomst til Halifax var der samlet så mange skibe, hvis sejlhastighed passede nogenlunde sammen, så der kunne dannes en konvoj. Det vil sige et antal på 70-80 skibe. Skibene i den konvoj, vi skulle med, skulle kunne holde en fart på 7 knob.

For at en eskorte skal have mulighed for at forsvare en konvoj mod angreb fra undervandsbåde, skal konvojen holdes samlet på så lille et område som muligt. Hvert skib skal være indstillet på at holde den station i konvojen, som der er blevet tildelt, så omhyggeligt og præcist som muligt. Det blev sat i system på den måde, at konvojen var ordnet som en slags matrice. Hvert skib blev tildelt et kolonnenummer og et rækkenummer. Skib nr. 11 var altså første skib i den kolonne, der var længst til venstre. Et skib, der fik tildelt nr. 74 skulle sørge for at ligge som nr. 4 i den kolonne, der var nr. 7 fra venstre. Det agterste skib i den midterste kolonne var som regel et skib, der skulle fungere som redningsskib. Det var udstyret med hospitalsfaciliteter og havde læge om bord. Det var forbudt for andre skibe i konvojen at stoppe op for at redde mennesker fra sænkede skibe. Selv om skibene skulle holde en indbyrdes afstand på højst et par hundrede meter, kom en sådan konvoj nemt til at dække et areal på op mod en halv snes kvadratkilometer. Det kan måske give en forestilling om, hvor svært det var for eksporten at give en effektiv beskyttelse. Hvis så konvojen kom i uorden, fordi flere skibe stoppede op i redningsaktioner, kunne det hele nemt gå helt i opløsning.

Der var en egen stemning over en konvojs afsejling, en stemning, som jeg også senere følte ved afsejlingerne. Skibene lettede et efter et og gled langsomt ud i nummerorden efter det nummer, de var tildelt, og som bestemte den plads, de skulle sørge for at indtage, når de var klar af kysten. Man føler fællesskabet, og der er lidt sommerfugle i maven. Man kigger langt efter landet, der efterhånden forsvinder agterude, men har ellers travlt med at gøre skibet søklart. Redningsbådene blev svunget ud over siden og pasat surringer med sliphager, så de kunne frigøres og fires i løbet af sekunder. Ved første frivagt fandt man alle sine personlige papirer frem såsom pas, søfartsbog, et par breve, fotos og andre småting, som man nødigt ville miste. De blev syet ind i en seildugspose, som var rimelig vandtæt, og som sa hang ved livremmen, indtil man nåede havn igen. I søen sov man altid fuldt påklædt med redningsvesten inden for rækkevidde. Man måtte være klar til hvad som helst. Badning foregik om dagen. Men man kiggede dog først lige efter eskorten for at se, om den opførte sig unormalt.

Der var noget storslået over en atlantkonvoj, 70-100 skibe i rækker og geledder, tungt arbejdende i søen. Man følte en kollegial interesse for liv og færden om bord i de nærmeste skibe. Men det meste af tiden var det sure rutiner. Nordatlanten er ikke noget rart hav for søfolk i al almindelighed. Under sejlads i konvoj er det direkte modbydeligt. For at holde sammen på det hele førte hvert skib om natten en slags agterlanterne, en tragt, hvori der sad en elektrisk pære, der afgav

et blåt lys agterefter under en spids vinkel. Jeg syntes, at lyset næsten havde samme farve som mørket. I usigtbart vejr blev en såkaldt tågebøje ført agterud omkring 100 m. Bøjen lavede sprøjt i vandet. Sprøjtet og bølgetoppene var hvide, vandet og tågen grå. Jeg ved ikke, hvor mange gange jeg på udkig har set tågebøjer alle vegne. Sommetider forsvandt den helt, når skibenes fart ikke var helt ens. Så var der ved at gå panik i en, for man skulle jo hele tiden rapportere, hvordan bøjen bevægede sig i forhold til eget skib. Rortørnen var heller ikke uden problemer. Den langsomme fart, som de fleste konvojer gjorde, gav enorm dårlig styring. Styrmanden var irritabel. Han havde jo ansvaret og havde sit hyr med at afpasse farten rigtigt i forhold til de andre skibe. Hvad der er blevet udgydt af eder og forbandelser over rorgænger, udkik, maskinmestre og andre skibe under en sådan rejse, er ikke småting. Men Vorherre tilgiver nok, for en kollision var en alvorlig sag. Tanken om, hvad der kunne ske, hvis ens skib kolliderede med en olietanker eller et ammunitionsskib, fik os alle til at yde vores allerbedste. Det var udmarvende. En rejse over Atlanten i en sådan konvoj varede ca. tre uger.

Jeg har en teori om, at der må være forskel på den made, en soldat og en sømand i et handelsskib kommer til at opleve en krig. En soldat bliver uddannet til kamp på en eller anden måde. I en krigssituation kan og skal han handle på en måde, som han er trænet til. Jeg tror, at det at kunne og skulle handle hensigtsmæssigt er en støtte for ham. Sømanden kan ikke gribe ind i sin situation. Han har ingen midler til at bekæmpe ubådene, der jagter konvojen. Han kan kun sidde og vente og håbe. Selv i søvne og ombord i et fuldt lastet tankskib ligger han med musklerne spændt, klar til en vild flugt fra et flammehav. Det er svært at lade være med at fantasere om, hvordan det vil være at brænde levende. Ham, der har gået udkig på bakken med tusinder af tons olie mellem sig og et andet menneske, eller har gået vagt i maskinrummet med overhed damp og tusinder af tons olie omkring sig, ved hvad ensomhed er. Under sådanne omstændigheder er tre uger en lang tid.

Eskorten, der ledsagede denne min første Atlantkonvoj, var usædvanlig på den måde, at der var et slagskib med. Vi undrede os meget over dette imponerende selskab. Men så gik kabysrygterne, at det havde været til ombygning i Canada. En uges tid efter afgangen fra Halifax ændrede det imidlertid en formiddag kurs og stak nordefter i fuld fart. Min vagtkammerat Sam, som jeg også delte kammer med, var fra Nøtterøy. Det var førstestyrmanden også. Og deres familier var nære venner. Som følge deraf kunne han få ham pumpet lidt mere, end vi andre kunne. Han fik da også ud af ham, at man ved konvojkonferencen før afsejlingen havde advaret kaptajnerne om, at et tysk slagskib, der sagde sparto til alt, hvad englænderne kunne byde på af den slags, var på rov i Atlanten. Få dage senere fik vi at vide, at BISMARCK havde sænket HOOD ved allerførste salve. Vi talte meget om BISMARCK i messen, og om, hvad det skib kunne gøre ved vores konvoj, hvis vi rendte ind i det. Det var en stor lettelse, da vi hørte at englænderne havde fået det sænket.

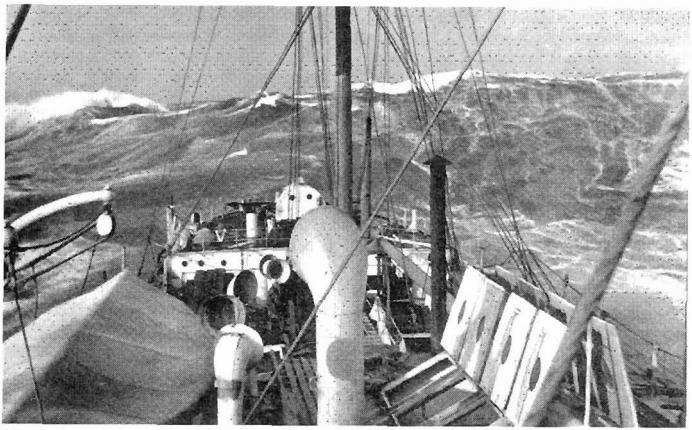
Ellers var der tale om en rolig overfart, og jeg fulgte meget interesseret med i, hvad der foregik omkring mig. Nu kom det mig til gode, at jeg i skoleskibene havde lært signalering så grundigt. Om dagen i sigtbart vejr brugte man signalflag. Naturligvis kunne jeg ikke tyde koderne, men jeg var vist ret nyttig til at aflæse flagene og sætte de svarsignaler, der skulle hejses. Om natten blev der brugt morselampe, hvor jeg også kunne hjælpe styrmanden, når jeg havde fjøjtetørn på broen.

Eskorteskibene kastede nu og da dybvandsbomber. Men om der var tale om falsk alarm, eller om ubådene blev jaget på flugt, ved jeg ikke. Konvojen blev i hvert fald ikke angrebet, og efter tre ugers forløb nåede vi den nordlige indsejling til Det irske Hav. Her deltes konvojen, og LEIFSTEN gik sammen med flere andre ind til en ankerplads ved Oban i Skotland. Her fik vi de endelige ordrer. LEIFSTEN skulle fortsætte med en kystkonvoj nord om Skotland til London. Mens vi lå i Oban og ventede på, at kystkonvojen blev samlet, blev skibet forsynet med en stor drage, og der blev svejset beslag i toppen af agtermasten, så en wire kunne føres derigennem, og dragen så sættes til vejrs derfra, når vi sejlede. Det var meningen, at dragen skulle holde wiren strakt, så angribende fly blev tvunget til at kaste bomberne fra en større højde og derved få mindre træfsikkerhed. Vi prøvede flere gange at få dragen op, men den ville ikke. Til sidst smed andenstyrmand den overbord i et anfald af raseri, og så var vi jo færdige med at lege med drager. Ved senere lejligheder, når jeg var med i en kystkonvoj, blev skibene forsynet med små nemme spærreballoner. På toppen af styrehuset blev der anbragt to rør, hvorfra der kunne affyres raketter. De to raketter skulle affyres samtidigt, og de var forbundet med en wire, som man så håbede, at angribende fly ville flyve ind i under et angreb.

Efter et par dages ventetid i Oban var konvojen samlet, og en eftermiddag i slutningen af maj fortsatte vi rejsen sammen med en snes andre skibe. Det var et herligt vejr i det sene forår, og jeg nød sejladsen i de snævre løb mellem øerne på vagten fra 20 til 24. Det var lyst næsten hele vagten. Nogen tid efter at Sam og jeg var gået fra vagt ved midnat og var gået til køjs, blev vi vækket af nogle vældige brag. Et øjeblik efter kom finnen Matti farende ned i gangene og råbte på sit gebrokne skandinaviske: »Jævle tyske tabe bomber«. Sam og jeg kikkede noget fortumlede på hinanden og blev så lettet over, at der kun var tale om et uheld, og at man havde tabt dem. Vi blev enige om, at en eller anden burde instruere dem noget bedre, så de kunne passe på deres ting. Det var jo noget sjuskeri, sådan noget. Og så lagde vi os ned for at sove igen. Det var jo en fuldkommen idiotisk reaktion, men prøv selv at blive purret ud på den måde. Kort tid efter kom tyskeren da også tilbage og »tabte« noget mere. Så tørnede vi ud, og det gik stærkt. Som altid sov vi jo med al tøjet på med redningsvesten ved siden af hovedpuden. Da vi kom op på dækket, mødte der os et forfærdeligt spektakel. Jeg så ikke meget til flyene. De kom vestfra ud af mørket, og var så væk i løbet af et øjeblik. Men et par skibe skød vildt omkring med maskingeværer, nok til mere fare for os end for tyskerne, for kuglerne peb om ørerne på os. De skød meget lavt. Jeg så et enkelt skib sakke agterud uden styring. Måske var den blevet ramt af en bombe.

Resten af rejsen til London foregik uden yderligere forstyrrelser, men jeg var chokeret over at se det store antal skibsvrag, der lå langs sejlløbet ved indsejlingen til Themsen. Det var klart, at der tidligere måtte have været alvorlige krigshandlinger her.

LEIFSTEN fik losset sin olieladning ved et lille olieanlæg nedenfor selve London by. Jeg husker ikke, hvad byen hed, men for mig lignede det en lille landsby. Efter endt udlosning afsejlede vi en sen eftermiddag igen. Da det blev aften, ankrede vi op. Sejlads på floden kunne kun foregå ved dagslys. Samme nat blev London udsat for et luftangreb, og vi tørnede ud på grund af larmen. Jeg var glad for, at jeg kunne nøjes med at se på det i sikker afstand. Det må have været et større angreb, og vi kunne høre fly passere hen over hovedet på os. Da vi på et tidspunkt hørte nogle vældige brag inde fra flodbredden, jublede vi og talte om, at nu fik



Nordatlanten.

tyskerne, hvad de havde godt af. Så det var med lidt blandede følelser, at jeg om morgenen kiggede ind på en hel bar flodbred – bortset fra nogle store, tilsyneladende helt friske bombekratere.

Om morgenen ved ottetiden lettede vi og fortsatte sejladsen ned ad floden. Det var vist meningen, at vi skulle fortsætte alene nordpå langs kysten for at støde til en konvoj et eller andet sted. Men sådan kom det ikke til at gå. Jeg havde den første rortørn efter afsejlingen, og vi havde vel sejlet en snes minutter, da jeg så en vandsøjle stå op om en lille coaster lidt om bagbord, men kunne iøvrigt ikke se mere på grund af de betonplader, der var anbragt om rorgængerens plads som beskyttelse mod splinter. Og desuden havde jeg jo nok at gøre med at passe min rortørn. Ganske kort tid efter følte jeg det, som om LEIESTEN blev sparket ud af vandet. Betonpladerne ramlede ned over mig, og skibet rystede og knagede, så man skulle tro, at det ville falde fra hinanden. Vi havde bragt en mine til detonation. Jeg blev pinlig opmærksom på, at jeg havde glemt at få min redningsvest med mig og ventede en større skideballe fra skipperen. Han plejede at være ret nøjeregnende med den slags ting. Men han havde åbenbart fået andre ting at tænke på, så jeg benyttede et øjeblik, da han vendte ryggen til, til at smutte ud på brovingen og snuppe en fra en kasse, der stod derude. Der blev nu hverken brug for redningsvest eller rorgænger. Skibet sank ikke, men maskinen var blevet sat ud af funktion ved rystelserne. Den havde fået svære skader. En times tid senere kom en slæbebåd langs siden. Den tog os på slæb tilbage til London.

Efter ankomsten kom Immigration om bord, og jeg fik igen et bevis på, at danskerne ikke uden videre var accepterede som allierede og til at stole på. Man havde åbenbart fået øje på, at jeg var dansker, og jeg kom i forhør hos dem. De var meget interesserede i, hvordan mine følelser var over for tyskerne og englænderne. De tilbød at være mig behjælpelig med at komme til Danmark. Det kunne nok lade sig gøre, fortalte de. Det var jeg

dog ikke interesseret i, så de lod mig gå. Styrmanden fortalte mig bagefter, at man ville have sendt mig til Newcastle til den danske sømandspool der, så vidste de, hvor de havde mig. Men skipperen havde insisteret på at beholde mig.

LEHESTEN lå i London hele sommeren for at få repareret skaderne. Det meste af tiden lå vi i East India Docks tæt ved East Ham, der nærmest var en forstad til London. Bortset fra pakhusene ved dokkerne var der ikke særlig stor ødelæggelser fra bombninger, men ikke langt derfra så det forfærdeligt ud. Vi havde det rart i den tid. Vi gik på pub om aftenen og morede os sammen med de lokale beboere. Det var sommer og vi nød at gå i parkerne om søndagen. Der var kun airraids et par gange den sommer. Under opholdet blev jeg sendt på et 2-dages maskingeværkursus. Man prøvede at lære os at skille et maskingevær ad og samle det igen. Og vi fik også lejlighed til at prøve at skyde med det. Man fortalte os, at vi skulle være hurtige under angreb, for disse maskingeværer var kun effektive i to sekunder over for en Stuka. Ca. 1. september var LEHESTEN sejlklar igen.

Det føltes helt rart atter at komme til søs. Vi skulle til Curacao i Hollandsk Vestindien for at indtage en ny ladning olie. Vi sejlede naturligvis i konvoj, og rejsen forløb uden særlige begivenheder. Efter passage af 45 grader længde vest opløstes konvojen. Skibene fik ordre til at fortsætte til deres bestemmelsessteder. Eskorten ønskede os god rejse, hvorefter den forlod os. En eller anden bigshot havde resolveret, at tyske ubåde ikke kunne operere vest for 45 grader vest. Det føltes som en stor befrielse at slippe for konvojsejladsen.

Curacao så meget spændende ud efter den lange tid i søen, men til min store forbistrelse måtte jeg ikke gå i land. Hollænderne anså mig for en fare for deres olieanlæg. Der blev sat vagt ved landgangen, så jeg og de andre danskere ikke skulle smutte alligevel. Nordmændene var medfølende, men var dog også ganske tilfredse med ordningen, for så kunne vi danskere jo meget passende tage vagterne, for vi forsømte jo ikke noget alligevel. Så tiden gik med at gå vagt, dreje ventiler under lastningen og iøvrigt skele misundeligt til de meget lystige mennesker, der kom tilbage fra land hen på morgenstunden.

Også denne last skulle til England, og rejsen gik som forrige gang til Halifax, og derefter med konvoj østover. Rejsen var uden særlige begivenheder, bortset fra, at vi en uges tid efter afsejlingen fra Halifax hørte om japanernes angreb på Pearl Harbour. Det var nedslående. Det hele syntes ingen ende at ville tage. Med USA's indtræden i krigen blev også den sidste sparsomme forbindelse med mit hjem afbrudt. Indtil nu havde en luftrute mellem USA og Lissabon kunnet tage breve med.

Lossehavnen blev denne gang Manchester. LEHESTEN kunne komme under broerne i kanalen op til Manchester, fordi dens master kunne fires. Vi holdt jul i Manchester. Det var helt rart at komme lidt i land. Jeg havde jo ikke haft fast grund under fødderne, siden vi gik fra London først i september. Tyskerne fejrede julen med et gevaldigt luftangreb på byen, uden at der dog faldt bomber i nærheden af LEHESTEN.

Nytårsdag 1942 afgik vi fra Liverpool med en vestgående konvoj. Ved udsejlingen fra Det irske Hav sluttede en del skibe fra konvojhavnene Loch Ewe og Belfast sig til os, så vi blev i alt ca. 80 skibe. Det blev til alle tiders modbydelige rejse. Nordatlanten smed alt, hvad den kunne finde på af skidt, i hovedet på os. Og det siger ikke så lidt. Den ene snestorm afløste den anden. Der var snetykning det meste af tiden. Dagene var korte, så dagslys var der ikke meget af. Skibet væltede sig i den svære sø og var næsten ikke til at styre ved den ringe fart, som vi mat-

te gøre. Da LEIESTEN var et tankskib og godt ballastet med rigeligt vand i tankene, var vi endda ikke så ilde faren. Det må have været slemt at være i tørlastskibene. De fleste forlod jo England uden nogen last på kølen. Det viste sig da også, at konvojen ikke kunne holdes samlet under de betingelser. Den 22. januar klarede vejret op, så vi kunne se os omkring. Vi la da 7 skibe og en enlig korvet sammen. Resten af konvojen var ikke til at se. Korvetten satte så signal, at alle skulle fortsætte til deres bestemmelsessteder. Så ønskede den os god rejse og forsvandt.

Da vi nu ikke var i konvoj mere, vedtog skipperen, at vi nu ikke var i farezonen længere. Vagtholdet blev derfor indskrænket til to mand på hver vagt. Resten af dæksbesætningen skulle så være dagmænd, så der kunne bestilles noget. Skibet trængte unægteligt også til at blive gjort rent og få malingen repareret oven på den hårde rejse. Det vakte lidt surhed, at jeg også blev udtaget til at være dagmand. Man mente, at letmatroser burde gå søvagt.

Tidligt på formiddagen den følgende dag var vi så i gang med at spule dækket agter, da der lød et vældigt brag, og skibet rystede, så vi blev kastet hen ad dækket. LEIESTEN var blevet ramt af en torpedo i forskibet. En eller anden råbte: »Til skytset«, og jeg kunne mærke, at maskinen fik alt det, den kunne trække. Min plads var stadigvæk ved maskingeværet agter i bagbords side. Jeg kan huske, at jeg stod og var ganske godt tilfreds med det job. Jeg skulle bestryge kanonen i ubåden, hvis den dukkede op og gik til angreb. Jeg forestillede mig, at hvis den gjorde det, ville den nok koncentrere sig om vores kanonbesætning, og så kunne jeg jo stå og passe mit i fred og ro. Ak ja, men sådan gik det bare ikke. Måske et kvarter senere blev skibet ramt af endnu en torpedo, denne gang agter i styrbords side. Virkningen var frygtelig. Meget voldsommere end ved den første. Der blev mørkt som natten af røg. Splinter klirrede allevegne omkring mig. Brændende olie, formodentlig fra bunkertankene, faldt ned gennem luften mod mig. Jeg glemmer aldrig den lyd. Der var indrettet et ammunitionsmagasin agten for maskinrummet, hvor der lå en 30-40 granater med tilbehør. Måske er noget af det blevet bragt til at eksplodere. Det hele virkede i hvert fald langt frygteligere end ved den første torpedo. Jeg kunne mærke, at skibet sank i små ryk, og jeg var ved at kvæles af røgen. Jeg krøb sammen bag betonpladerne om min maskingeværstilling, indtil den klirrende lyd af splinter hørte op, så sprang jeg ned på dækket, der var mindre røg helt nede ved dækket, så jeg kravlede på alle fire agterud for at være klar til at hoppe overbord. Jeg sansede dog, at bådsen råbte, at jeg ikke matte springe overbord. Jeg havde ellers lyst til det, men jeg kunne jo godt indse, at der ikke var megen fremtid i at ligge og svømme rundt her ude i Atlanten, så jeg lod beskeden ga videre til nogle andre, og klamrede mig så til rælingen.

Lidt efter lidt lettede røgen, og vi fik lidt overblik over situationen. Agterskibet var fuldstændig ødelagt, og poopdækket var helt nede ved vandet. Men skibet flød på tankene med forskibet næsten helt klar af vandet. Af os, der havde befundet sig agterude, var fem mand forsvundet, og jeg var vist den eneste, der ikke havde fået en skramme. Der var sår og brækkede lemmer. Fjerdemester havde fået klemt brystkassen slemt og ødelagt det ene øje.

Maskinskylightet var forsvundet. Der var kun et gabende hul ned til det, der engang havde været maskinrummet. Den styrbords redningsbåd var forsvundet. En motorredningsbåd, det havde haft plads på båddækket inden for den bagbords redningsbåd, havde været en tur i luften og lå nu helt smadret på dækket. Den bagbords redningsbåd var tilsyneladende i nogenlunde stand, så den blev firet af,

og de sårede blev lagt ned i den. Tilstrækkeligt mandskab til at manøvrere båden kom med. Vi andre fik ordre til at forblive om bord. Skipperen ville have en af redningsflåderne midtskibs i vandet. Han mente, at der var for lidt plads i båden, og at det ville være godt med lidt flydemidler i reserve. Der var to redningsflåder midtskibs. De var anbragt på et stativ på en sådan måde, at de ville flyde op, hvis skibet sank, men der var ingen egentlige udsætningsmidler til dem. Ved hjælp af taljer og rugbrødsmotorer fik vi en af dem bakset ud over siden, så den hang i en talje, klar til at blive firet af. Det var slet ikke nogen ringe bedrift. Den vejede i nærheden af et ton. Et stort, besværligt skrummel.

Mens vi baksede med flåden, dukkede ubåden op. Meget forsigtigt. Først så vi periskopet. Så dukkede tarnet op, og til sidst dykkede den helt ud, da man havde forvisset sig om, at vores kampiver var væk. Der blev signaleret til os, at vi skulle hejse vores kendingssignal, og så blev der skudt nogle skud ind i vores radiorum. Men så lod den os bakse videre med flåden, alt imens den kredsede rundt om LEHESTEN. I mellemtiden var redningsbåden kommet langs siden igen. Man havde haft et drøjt arbejde med at følge skibet, der lå og drev for vind og strøm. Flåden hang jo nu klar ude over siden, men skipperen trykkede sig ved at give ordre til at gå fra borde. Han mente ikke, at vi havde store chancer. Redningsbåden havde fået nogle knubs, så den kun kunne holdes kørs, hvis der hele tiden blev øset. Der var ca. 300 sømil til New Foundland, der var det nærmeste land, og vi var jo i januar måned. Men pludselig skød ubåden på os igen. Jeg så nogle huller på størrelse med en knytnæve i skottet lige ved siden af mig. Det afgjorde sagen for mit vedkommende. Jeg besluttede at mønstre af her og nu. Ved søfartsstyrelsens sikkerhedskurser advares der mod at springe i vandet på bovedet, når man er iført redningsvest. Man kan brække halsen ved det. Jeg er bevis på, at man dog somme tider kan slippe godt fra det.

Det viste sig, at de andre havde taget samme beslutning som mig. En eller anden havde ladet redningsflåden gå, så den svømmede jeg og nogle andre hen til. I tumulten, der opstod, da ubåden åbnede ild, mistede vi endnu en mand. Det var en engelsk dæksdreng, der hed Vine, som var blevet påmønstret i London. Da vi kom op på flåden, så vi, at han ikke var sprunget overbord endnu. Men pludselig kastede han sin redningsvest bort og sprang i vandet. Han kom ikke til syne igen.

Flåden drev hurtigt væk fra skibet, alt imens ubåden fortsatte beskydningen. Den sejlede en gang rundt om LEHESTEN og skød ind i lasttankene. Det var et trist syn. Det havde jo været sådan et smukt og velholdt skib. Det var klart, at det ikke havde langt igen. Men det blev mørkt, før det sank, og vi så det ikke forsvinde. I mellemtiden var ubåden sejlet bort til andre jagtmarker. Der var jo ikke store chancer for, at andre skibe skulle nærme sig. Gnisten havde nået at udsende et signal om, at LEHESTEN var blevet angrebet af en ubåd. Handelsskibe havde en forholdsordre om i så tilfælde at fjerne sig hurtigst muligt fra området.

Redningsbåden kom hen til os, der lå på flåden, og vi krøb over i den. Flåden blev til stadighed overskyllet af bølgerne, og vi var gennemvåde og frøs. Skipperen beordrede os til at tage en line med over, så flåden kunne tages på slæb som et reserveflydemiddel. Det matte dog opgives igen. Båd og flåde huggede så meget i hinanden i bølgerne, at vi blev bange for, at redningsbåden skulle slides helt i stykker. Så satte vi sejl og satte kursen så godt vi kunne mod New Foundland.

Jeg har senere tænkt på, om tiden i redningsbåden faldt mig lang. Men jeg er kommet til det resultat, at det ikke har

Torpedering.

nogen mening at se på det på den måde. For at måle en længde må der jo både være en begyndelse og en slutning. Men slutningen var jo noget, jeg ikke rigtigt kunne forestille mig. Inderst inde var jeg jo godt klar over, at man ikke kan sejle 300 sømil i en redningsbåd, der er så læk, at der skal øses hele tiden, og som er ved at skilles ad. I januar måned og igennem den kolde Labradorstrøm. Så jeg koncentrerede mig om at fryse som bare helvede. Og det var jeg god til. Vi sad i vand til midt på benene og skiftedes til at øse. Med få minutters mellemrum slog sprøjt ind over os, og vinden pustede ned i nakken på os fra sejlet. Engang i løbet af natten mærkede vi nogle kraftige stød i båden. Det var en kæmpestor rok, der tilsyneladende syntes, at det var rart at gnubbe sig mod kølen. Vi hylede og skreg og stak ned i den med årerne. Så forsvandt den.

Hen mod aften den følgende dag skete miraklet. Der kom et skib i sigte. Og man fik øje på os. Vi var så forkomne, at vi dårligt kunne sætte os i gang med noget som helst. Men vi kom på siden af den, og ivrige hænder hjalp os om bord. Det var et græsk skib, der havde fået øje på os. Dets navn var AGIOS GEORGIOS eller noget i den retning. Man fortalte os, at det betød *Sankt Georg*. Det skal nok være rigtigt, men det var i hvert fald et stolt navn til den gamle skude. Og man må nok sige, at det gjorde sit bedste til at leve op til navnet. Den gjorde i hvert fald hele krigen med. Jeg så den i Københavns frihavn i 1953. Da lå den der og lossede foderstoffer.

Skibet reddede vores liv, og jeg skulle måske vise min taknemmelighed ved at rose det i høje toner. Men jeg kan ikke lade være med at beskrive forholdene om bord i det så sandfærdigt, som jeg nu kan huske dem. Om ikke andet, så for dog at fortælle, under hvilke forhold nogle søfolk stadig levede i trediverne og fyrrerne.

Der var opslået nogle tegninger af skibet i gangen ud for maskinmestrenes kamre. Af dem kunne jeg læse, at skibet engang havde haft et dansk navn: HANS B eller HENNING B, jeg kan ikke rigtig huske hvilket. Det var et dampskib, der engang havde været kulfyret. Det fremgik af, at der var bunkerluger ud for nedgangen til fyrpladsen. Men nu var det ændret til oliefyr. Den menige besætning boede forude under bakken i to rum. Det styrbord rum husede fjorten dæksfolk, og der var et lignende antal fyrbødere og smørere i det bagbord rum. De fleste af den menige besætning var ægyptere, men der var også andre nationaliteter iblandt. I disse rum var der ingen trægarnering,

hverken på dørk eller skotter. Kun de nøgne jernplader. Det så ikke ud til, at man spildte megen tid på vaske – eller malearbejde her. Der var ganske vist en kakkelovn til opvarmning, men den kunne ikke bruges, mens vi var om bord. Skorstenen fra den var blevet ødelagt under en overhaling i det hårde vejr, som dette skib jo også havde bakset med. Vaskerummet var bare et indhak i agterkant af bakken mellem de to beboelsesrum. Der var fuldt åbent ud til 1-lugen (lugen til forreste lastrum). På grund af de internationale måleregler var denne luge et dæk lavere end skibets øvrige luger. Så blev skibets tonnager, og dermed forskellige afgifter lavere. Denne forsænkning i vejrdækket, der herved dannedes, blev meget passende kaldt druknehullet.

Vi menige fra LEICESTER blev henvist til at opholde os og sove forude, dæksfolkene om styrbord og maskinfolkene om bagbord. Der var ingen køjer til os. Vi måtte ligge på dørken og sove. Men vi lånte nogle tæpper, så det gik helt godt. Det var jo et himmerige i forhold til redningsbåden.

Selv om vi var helt skorpede af salt og olie, og tøjet næsten kunne stå alene, så stift var det, foretrak vi dog at undvære bad i den tid, vi var om bord. Der var ingen sæbe at få, og vi frøs hele tiden. Det luftige baderum indbød ikke rigtigt til større rengøringsarbejde. WC'et lå i den bagbords side på agterkant af bakken. Det var et af de pedallokummer, der er så almindelige i asiatiske lande. En cementklods med et par fordybninger, en til hver fod, og så et hul i midten, man skulle ramme. Det kunne jeg sagtens leve med. Men afløbet var ikke forsynet med nogen form for kontraventil, så hver gang skibet satte stævnen ind i en sø, blev lokummet forvandlet til et superbidet. Så der var ikke noget med at sidde og hygge sig. Nå, problemet var nu ikke så stort. For hvor kun lidt kommer ind, skal kun lidt ud igen. Man havde næsten ikke mere proviant. Skibet var tre gange afsejlet fra England med en konvoj, men måtte de to første gange opgive at følge med konvojen på grund af maskinskade, og var så vendt tilbage til konvojhavn i UK. Der havde det ikke kunnet lade sig gøre at supplere proviantbeholdningen, da man ikke ville lade skibet indklarere. Den tredje konvoj havde man også mistet, men så havde man til vores held besluttet at fortsætte vestpå alene. Og nu var der så et par og tyve munde ekstra at mætte. Vi dæksfolk fik daglig en skål makaroni til deling. Der var ingen spisegrej til os, så det gjaldt om at være rap på fingrene. Morgen og aften fik vi en kop the og så et par kiks, som man havde taget fra redningsbådene. En middag var det min tur til at hente maden i kabyssen, der lå midtskibs. Da jeg på vej tilbage med skålen rundede hjørnet på forkant af brobygningen, kom der et kraftigt vindstød godt fyldt med søsprøjt. Og der stod jeg så med en skål halvfyldt med saltvand og et par enkelte makaronier tilbage. Jeg gik tilbage for at få en ny forsyning, men kokken var ubønhørlig. Jeg skal love for, at jeg fik en malende, men absolut ikke rosende beskrivelse af danskere i almindelighed og mine evner som sømand i særdeleshed, da jeg kom tilbage med de sørgelige rester af maden.

Skibets bevæbning kunne vel bedst beskrives som symbolsk. Der var et let maskingevær på hver brovinge. Desuden fandtes noget, som vel nærmest måtte kaldes en granatkaster agten for skorstenen. Det var et sindrigt system af slanger og ventiler både her og der. Det hele virkede vist ved damp, men ingen turde bruge det. Man havde ikke bekymret sig om at give nogen instruktion i anlæggets brug, dengang det blev installeret.

Den første nat om bord var den værste for mig. Vi dæksfolk var som nævnt blevet henvist til det styrbords lukaf forude. Det var koldt og hårdt at ligge på dørken,

men dog naturligvis luksuriøst i sammenligning med redningsbåden. Vejret var igen blevet dårligere. Det sneede og søen havde rejst sig. Hver gang skibet borede stævnen ind i en sø, hamredes ankrene op i klyssene med vældige brag. Det mindede om de brag, jeg havde oplevet i LEIESTEN, da torpedoerne ramte, og jeg krøb sammen af angst for hvert brag, mens jeg følte efter, om skibet var ved at synke.

Ved midnatstid kom vores førstestyrmand forud og purrede os ud. Han sagde, at vi burde holde os vågne. Telegrafisten havde opfanget nødsignaler fra tretten forskellige skibe inden for de sidste par timer, og fra det område, hvor vi befandt os. Jeg gætter på, at de fleste af dem var skibe fra vores konvoj. Vi skulle jo allesammen vestpå. Han instruerede os også om, hvilke redningsbåde, vi skulle søge hen til, hvis vi skulle gå hen og blive ramt af en torpedo, og hvilke af de sårede hver enkelt skulle tage sig af. Jeg skulle hjælpe Fjerdemester. Jeg blev senere klar over, hvilken stor tillidserklæring det var. Førstestyrmand og Fjerdemester var begge fra Nøtterøy og nære venner.

Det blev en lang nat. Hver gang ankrene hamrede op i klyssene med et brag, hamrede mit hjerte lige så højt, syntes jeg. Mine ben var parat til at springe ud på dækket. En ægypter havde en oppustelig redningsvest. Jeg tror det var hans egen private. Ved hvert brag pustede han den op for derefter lidt senere at slippe luften ud igen. Det var ikke nemt for mig at lade være med at skrige. Men alt får jo en ende. Også en nat som denne. Og da morgenen kom, holdt AGIOS GEORGIOS stadig sin kurs.

Den skulle til Halifax for lastning. Vi var om bord en uges tid. Så vidt jeg husker ankom vi den 2. februar. Tiden om bord er ikke en tid, som jeg husker med glæde. Vi frøs og var sultne. Og vi havde ingen pligter at passe. Vi var snavsede ud over al beskrivelse. Skægstubbene blev lange og kløede. Tobakshungeren sled i os. Vi fik lidt tobak af besætningen. Og det var flot, for de havde selv for lidt. Vi havde dog hverken pibe eller cigaretpapir, så vi brugte siderne af en bog til at rulle af. Men det smagte nu ikke godt, jeg var godt klar over, at vores redning var mirakuløs, men jeg stolede ikke rigtigt på, at miraklet nu også varede ved, til vi nåede Halifax. Jeg gik hele tiden og lyttede efter det brag, der betød torpedering igen.

Endelig nåede vi dog frem. Selv om det var bitterligt koldt vintervejr, var vi dog på dækket for at nyde synet af det faste land. Halifax er ikke en by, som søfolk i almindelighed ser frem til at få de store oplevelser i, men denne gang kunne vi have kysset jorden, den stod på. Vi menige fra LEIESTEN blev kørt til Merchant Seamen's Club, en barak, der var blevet opført i anledning af krigen. Der blev vi indlogeret. Der var ikke logi at opdrive andre steder i byen. Der var nogle store sovesale med etagesenge, og i underste etage var en stor spisesal. Der kunne man om aftenen også købe drikkevarer, dog ikke spiritus. Nu blev vi rigtig klar over, hvor alvorligt det stod til på havet. Her boede mindst et par hundrede søfolk, der som vi var kommet i land fra torpederede skibe. Da vi besøgte vore sårede kammerater på hospitalet, så vi, hvor overbelagt der var også her. Mange lå og fik behandling for forfrysninger. Mange af dem havde fået amputeret fingre og tæer, ja enkelte også fødder. Vi fra LEIESTEN havde været utrolig heldige. Men jeg mærkede følgerne af at have fået for lidt at spise. Det var som om jeg ikke kunne få mad nok. Imellem måltiderne gik jeg på cafe og spiste creampie og lignende i lange baner. Vi gik nogle stykker til fotografen et par uger efter, at vi var kommet i land. Vi syntes, at vi skulle have et minde. Det blev et billede, som jeg har endnu, men ikke gerne viser frem. Mine kinder står ud som balloner.

Halifax var ikke nogen hyggelig by at

opholde sig i dengang. Vejret var råt og koldt. Sømandsklubben var overfyldt til bristepunktet. Og bortset fra at gå på cafe og spise creampie var der ikke megen underholdning. Oplevelserne fra LEIESTEN sad mig også stadig i kroppen. Jeg tænkte meget på dem derhjemme, og prøvede at skrive brev til dem. De fik det først efter krigens ophør. Jeg var klar over, at hvis jeg gik for længe og rugede, ville jeg få alvorlige problemer med at gå til søs igen. De fleste af nordmændene meldte sig til den norske marine og gik og ventede på at komme til deres træningslejr, Little Norway, som lå i Canada. Det ville jeg nu ikke. Så da vi ca. 20. februar fik vores afregning fra LEIESTEN, gik jeg ned til sømandsforbundet og søgte hyre. De fleste af pengene satte jeg ind hos den norske konsul, der lovede at sende dem hjem, når det kunne lade sig gøre.

Den 4. marts var der endelig et skib, som ingen nordmand ville tage hyre på. På grund af de mange krigsforlis var der jo ellers mange om budet. Det var et mindre skib, der hed ADA. Det var et tørlastskib, og det passede mig fint. Jeg var ikke stolt ved tanken om at skulle mønstre i tankskibe netop da. Så jeg tog hvren som letmatros. Det viste sig, at ADA var et ældre dampskib, bygget specielt til trælastfart på Nord- og Østersøen. Jeg blev hurtigt klar over, hvorfor nordmændene ikke havde været ivrige efter den hyre. Skibet var nemlig lige 50 tons for lille til, at der skulle være treskiftet vagt. Det var der ingen, der havde fortalt mig noget om. Så jeg måtte igen til at gå toskiftet vagt ligesom i skoleskibene. For de ekstra fire timers vagt i døgnet fik man en kompensation på 22 kr. om måneden. Skibet lå ovre i Dartmouth og lastede papirmasse til England. Der var allerede en anden dansker om bord, en matros, der hed Egon. Han og jeg holdt sammen de næste par år. Vi blev meget gode venner.

Den første nat, jeg var om bord, tjente ikke til at gøre mig mere tryg ved situationen. Ud på natten blev jeg vækket af et fortærdeligt spektakel og skyderi. Vi styrtede alle sammen op på dækket for at se, hvad der var på færde. Selv om vi jo lå i en tryg havn langt fra nogen krigsskueplads, havde vi også hørt og læst så meget om femtekolonnevirksomhed. Vi kunne se, at larmen kom fra et brændende skib, som man havde trukket bort fra en pier på Halifaxsiden. Skibet havde åbenbart været ved at laste ammunition, for vi kunne se sporkugler i forskellige farver tare op gennem lastelugen. Der lå en korvet ved siden af skibet og skød med sin kanon ind i det, åbenbart for at sænke det. Det fik os til at tænke en trygtelig katastrofe, som havde ramt Halifax under 1. verdenskrig. Et norsk og et fransk skib var kollideret i havneindsejlingen. Det franske skib havde været lastet med TNT og sprang i luften. Det meste af Halifax blev væltet, og mange tusinde mennesker omkom. Så galt kom det ikke til at gå nu. Skibet sank, før der skete yderligere. Denne hændelse og så, at der lå et brændende tankskib på grund uden for havneindløbet, tjente i høj grad til at minde mig om, at der rasede en krig. Jeg ved ikke, om det var som følge af en krigshandling, at tankeren var havnet der, eller der havde været tale om en gemen grundstødning. Den havde ligget der og brændt i mange dage. Jeg trøstede mig med, at nu havde jeg jo mønstret, og så var der ingen vej tilbage. Desuden måtte jeg jo vise, at danskerne også var med i denne her krig.

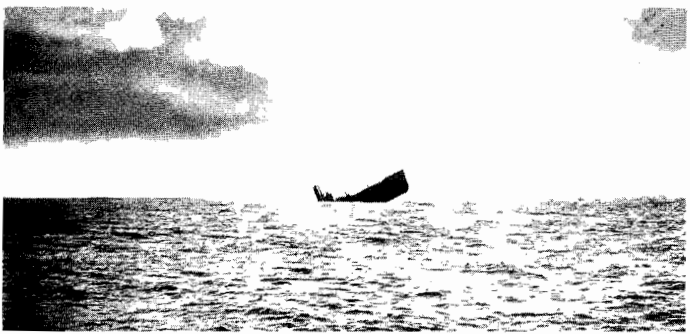
Det blev en streng rejse. Allerede nogle få dage efter afsejlingen blev vi klar over, at konvojen blev fulgt af ubåde. Eskorteskibene holdt ikke deres stationer, men pilede hele tiden hid og did og kastede dybvandsbomber. Om natten blev der holdt meget streng kontrol med mørklægningen. En nat blev ADA truet med at blive beskudt. Donkeymanden

havde fået det for varmt på vagten og var listet op og havde lindet på presenningen, der var lagt over maskinskylightet. Han blev ikke populær på det nummer. ADA lå i den yderste række i konvojens bagbords side, og jeg følte mig utrolig nøgen til den side. Angrebene kom da også. Det var klart for os, at der var flere ubåde omkring os. De angreb om natten, jeg tror næsten hver nat en uge i træk, og torpederede et skib eller to ved korte angreb. Det var svært at følge med i, hvad der egentlig foregik. Somme tider var de trængt ind i konvojen. Så skød eskorten lysraketter op, for at vi måske kunne få øje på dem. Somme tider lå ubådene uden for konvojen og sendte torpedoer ind. Så var det ubådene, der sendte raketter ind over os, formodentlig for bedre at kunne udse sig et mål. Efter angrebene så vi redningsskibet afsøge havoverfladen med projektører agten for konvojen for at bjærge folk, der lå i vandet. Den følgende dag kom der undertiden signal fra comodoreskibet om at sætte flaget på halv for begravelsesceremoni. Derefter signaler for omgruppering af skibene for at fylde de tomme pladser ud. Det blev ikke til megen søvn på den rejse.

Ved ankomsten til Liverpool fik vi den endelige ordre. Vi skulle losse i Southampton. Det vakte ikke stor begejstring, at vi skulle helt ned i Den engelske Kanal, omkring tyve minutters flyvetid fra de tyske luftbaser. Der var da også luftalarm stort set hele tiden. Og små angreb nu og da. Ikke voldsomme, men af et fly eller to. Jeg tror, at man benyttede os som øvelsesobjekt for piloter under træning. Selv under fortøjningsarbejdet efter at vi var kommet ind i havnen i Southampton, var de efter os. Men jeg så ingen af skibene i den lille kystkonvoj blive ramt. Der var ikke megen trøst at hente ved at gå i land. Byen var meget ødelagt af bombninger. Der var dog nogle værtshuse åbne, så man kunne få sine pints. Jeg tror, at mange af beboerne var evakueret. Jeg kan ikke mindes, at jeg så børn overhovedet.

Efter udlosningen gik vi til en havn i Bristolkanalen og fik noget minislagger ombord som ballast, og derefter til Liverpool for at afvente en vestgående konvoj. Vinteren var nu overstået, og vejret var så godt, som man nu kan forvente det på Nordatlanten. Men ubådene kom igen og plagede os. Det blev også en urolig rejse. Vores skipper havde vist ført ADA lige siden besættelsen, og nu kunne han ikke mere. Allerede ved afsejlingen fra Liverpool var vi klar over, at der var noget galt med ham. Han havde provianteret et større kvantum spiritus. Norske skibe var ellers absolut tørlagte. Under rejsen så vi ham kun, når der var angreb. Så kom han op på broen og stod og kikkede forefter uden at sige et ord, og vistnok uden at se noget som helst. Forsvandt så, når der var faldet ro over det hele igen.

Vi skulle til Halifax for ordrer, mens de fleste andre skibe i konvojen skulle fortsætte til New York, nu da USA var kommet med i krigen. Forbi var de dage, da konvojer blev opløst ved 45 graders længde vest. Da konvojen var ud for Nova Scotia, satte comodoreskibet signal, at ADA og et par andre skibe skulle forlade konvojen og gå ind til Halifax uden eskorte. Styrmanden varskoede skipperen, men han nægtede at parere ordre og forbød styrmanden at ændre kurs. Selv efter gentagne signaler fra comodoreskibet forblev vi på vores plads. Styrmanden blev mere og mere urolig, men han ville åbenbart ikke handle mod skipperens ordre. Til sidst blev det os i dæksbesætningen for meget. Vi var bange for, at jo længere vi ventede med at forlade konvojen, desto længere ville vi komme til at sejle alene. Så vi gik op til styrmanden og sagde, at hvis vi ikke straks satte kurs mod Halifax, ville vi simpelthen gå fra vagten, og så kunne han sejle sit skib selv. Så gav han sig og ændrede kurs uden hensyn til skipperens protester. Ved an-



Endnu en ugerning fuldbragt.

komsten til Halifax kom en repræsentant fra Nortraship om bord og fulgte skipperen i land. Ingen lod os høre noget som helst efter vores lille mytteri. Jeg tror nærmest, at styrmanden blev lettet, da vi troppede op hos ham derude i konvojen.

Efter at vi havde fået en anden fører, afgik vi fra Halifax til lastehavnen Chatham i New Brunswick. Vi skulle indtage en fuld ladning tømmer der. Det var efterhånden blevet sommer, og jeg mindes de to uger, vi lå i Chatham og lastede, som en oase i en ørken af trængsler. Jeg fik ligesom kræfter til at fortsætte lidt endnu. Der blev kun arbejdet med lastningen om dagen, og tømmeret blev taget om bord næsten planke for planke. Om aftenen og om søndagen gik vi i land og morede os, dansede med pigerne og tog sammen med dem på picnic, sådan som unge mennesker altid burde leve. Det var svært at sige farvel, da vi havde fået al lasten om bord og surret.

Den følgende rejse var ikke så slem. Dels var det jo sommer og vejret relativt godt, men endnu vigtigere var det, at konvojen som en del af eskorten nu havde fået et lille hangarskib. Det var et ombygget fragtskib, der var blevet forsynet med et flyvedæk, der var stort nok til, at nogle små fly, vistnok af typen Swordfish fra første verdenskrig, kunne starte og lande på det. Hver dag, når vejret tillod det, gik flyene i luften og afsøgte området rundt om konvojen for ubåde. Det var åbenbart effektivt nok til at gøre livet besværligt for ubådene. I hvert fald havde vi fred for dem.

Den rejse lossede vi i Hull. En nat, mens vi lå der, blev byen udsat for et ret kraftigt luftangreb. Jeg var vagtmand på dækket den nat. Under angrebet stod jeg agterude sammen med den engelske airraid warden, da vi hørte råb om hjælp. Jeg ville løbe i land for at se, hvad der var på færde, men englænderen stak en revolver i maven på mig og truede med at skyde, hvis jeg løb. Ingen måtte bevæge sig på kajen, mens der var airraid. Sådan var hans ordrer, sagde han, og det havde jeg bare at rette mig efter. Jeg var nu nok nem at overtale, for det raslede ned med jernstykker fra luften. Om morgenen viste det sig, at det måtte have været vores bådsmand, der havde råbt. Han var gået fra værtshuset ned mod skibet i stedet for at søge i airraid-shelter. Men i mørket var han gået ud over dokkanten ud i vandet og var druknet. Jeg har svært ved at frigøre mig for mit medansvar.

Mon idioten virkelig havde skudt, hvis jeg var løbet i land på trods af hans trusler.

På den vestgående rejse blev Egon og jeg enige om, at vi trængte til en ferie. Vi sagde derfor op og mønstrede af, da vi kom tilbage til Halifax. Vi tog en tur ind i landet en fjorten dages tid og vendte så tilbage til Halifax for at søge hyre igen. Men nu gjorde vi den ubehagelige opdagelse, at det var svært at finde en hyre. Atlantkonvojerne udgik nu fra New York, så der var ikke så mange skibe, der anløb Halifax mere. Vi gik et par uger, uden at der viste sig noget. Vi kunne måske have fået hyre på et engelsk skib, men det havde vi nu ikke rigtigt lyst til. Hyrerne der var lavere end i de norske skibe. Så en aften sad vi på en smugkro og fik os en stille øl og snakkede om tingene. Og mens vi sad der og snakkede, tradte Egons bror Gunnar ind ad døren. Der blev selvfølgelig stor gensynsglæde. De havde hverken hørt eller set fra hinanden, siden Danmark blev besat. Det viste sig, at Gunnar var 4.mester om bord i et tankskib, der hed CLIO. Han fortalte, at deres lillebror Frank også var ombord der.

CLIO førte Panamaflag og tilhørte et rederi ved navn Panama Transport Company. Rederiet var ejet af Standard Oil Co. of New Jersey, altså en del af Rockefeller koncernen. Under rederiet hørte en 10-15 store tankskibe, der før krigen havde ført danzigflag og havde haft tyske besætninger. De var leverede til Standard Oil som betaling for olie til nazityskland. Efter krigens udbrud syntes Standard Oil, at det var en dårlig ide med danzigflaget, så man lod skiben omregistrere til Panamaflag, og de tyske besætninger blev udskiftet med skandinaviske, mest danske besætninger.

Da Gunnar hørte om vores problemer med at få hyre, lovede han at tale med skipperen på CLIO om det, for i Panama Transport Co. havde man altid brug for søfolk for tiden. Næste dag fik vi lov til at sejle med til New York som overtallig besætning. Ved ankomsten dertil mønstrede Egon som matros eller AB-seaman, som det hedder i USA, og jeg gik med til for en enkelt rejse til Karibien og tilbage til New York at gøre tjeneste som messman i dæksbesætningens messe. Der var ingen større forskel i hyren, og så kunne jeg jo stadig holde sammen med Egon. Ved tilbagekomsten til New York mønstrede jeg så om til AB-seaman.

I sammenligning med de norske skibe var forholdene i PTCO's skibe den rene luksus. Der var baderum med ferskvand, varmt og koldt, i bruserne. Køjetøjet fik vi udleveret. Rent linned og håndklæder udskiftet hver uge. Sæbe og tændstikker fik vi så meget, som vi havde behov for. Der var menukort i messen med flere retter at vælge imellem. Og noget, som vi satte meget pris på, var, at der fandtes radiomodtagere i messerne, som også måtte bruges i søen. Ingen måtte bruge private radiomodtagere i nogen skibe under hele krigen. Nu kunne vi følge med i, hvad der skete i krigen. En sjælden gang var der endda stumper af nyt, der drejede sig om Danmark. Og vi skulle ikke mere nøjes med telegrafisternes korte nyhedsark. En anden ikke uvæsentlig ting var, at hyren på det nærmeste var dobbelt så stor som i norske skibe.

Jeg blev i dette rederi som matros resten af krigens varighed. Faktisk fik jeg fast ansættelse med ret til fire ugers ferie hvert år inklusive hyre og kostpenge. De fleste af officererne var skandinaviske, mest danske, men dog også en del nordmænd. Den menige besætning var mere blandet. En gang talte jeg for sjovs skyld op, hvor mange forskellige nationaliteter, vi var om bord, og jeg kom til tallet 17. Det voldte dog ingen problemer. Kanonbesætningerne var fra den amerikanske navy.

Der var dog også ulemper. Først og fremmest førte de jo brandfarlige ladninger. Ved torpedering eller kollision måtte

man regne med eksplosionsagtige brande. Derfor lå der altid i baghovedet en tanke om at måtte være rede til en vild flugt fra et flammehav, også når man lå i sin køje og skulle sove. Et af rederiets skibe, H. I. SENIOR, kom ud for en kollision i en konvoj på vej til England, og kom i brand. Af en besætning på ca. 60 mand blev kun tre reddet, og disse var frygteligt forbrændte. Det var tit svært at ligge i sin køje og lade være med at fantasere om, hvordan det ville være at brænde levende.

Skibene var udstyret med tyske eller italienske dieselmotorer, som amerikanerne ikke formåede at fremstille tilstrækkeligt gode reservedele til. Derfor skete der ofte havarier på maskineriet. Under reparationsarbejdet tabte skibene naturligvis fart eller måtte ligge helt stoppet, så de ikke kunne følge med konvojerne. Det var ikke en rar fornemmelse at se konvojen forsvinde forude. Selv om ubådene efterhånden blev en mindre og mindre trussel i Nordatlanten og Karibien, blev dog ikke så få skibe torpederet, netop når de befandt sig i en sådan situation. Det var sjældent et tilstrækkeligt antal af eskorteskibe til rådighed til, at nogen kunne afses til beskyttelse af disse såkaldte stragglers. Næsten alle skibene var meget store efter den tids normer, op til 18.000 BRT. De var dobbeltskruede, men med meget ringe maskinkraft, så de styrede elendigt. Jeg foretrak dog at blive i rederiet, fremfor at søge over i skibe under amerikansk flag.

I begyndelsen af februar 1945 mønstrede Egon og jeg af fra et skib, der hed PHOEBUS for at gå på ferie. Vi mønstrede af i Norfolk, Va. og rejste til New York. Det var klart, at krigen i Europa nærmede sig sin afslutning. Egon havde besluttet sig for at blive i USA og søge amerikansk borgerskab, så han gik til AB-eksamination (matrosprøve) hos US Coastguard. Efter at have bestået denne prøve kunne han mønstre ud i skibe under amerikansk flag, og derved havde han opnået »first papers« (arbejdstilladelse) i USA. Jeg ville derimod hjem til Danmark igen, når krigen var forbi, så PHOEBUS var det sidste skib, vi var sammen i. Nærmest for at have lidt at beskæftige mig med gik jeg på et navigationskursus på Seamen's Church Institute på Battery Place og tog rediestyrmandseksamen. Det var ikke nogen stor historie, men den var anerkendt til brug i skibe under Panamaflag. Det hele klarede jeg på fjorten dage. Så fik jeg afgangsprøverne med hjem med besked om, at jeg kunne komme med dem, når jeg havde fået lavet dem. Havde de været forkerte, havde jeg sámænd nok fået at vide, hvordan jeg skulle rette fejlene. Jeg gik også til et signalkursus hos US Coastguard. Her måtte jeg aflægge en regulær prøve, som jeg dog bestod uden problemer.

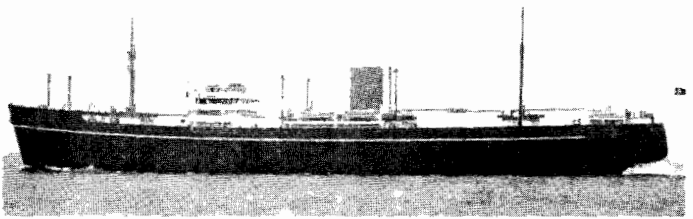
Herefter er Overmark ombord i samme rederis ORVILLE HARDEN som matros: Midt i april måned afgik vi fra New York med en konvoj mod England. Vi havde forberedt os på en stilfærdig overfart, for de tyske ubåde havde det ikke rart i Atlanten længere. Jeg tillod mig endda den luksus at klæde mig af, når jeg gik til køjs. Det kom nu ikke til at gå helt som forventet. En nat lidt over midnat en uges tid efter afgangen begyndte alarmklokkerne at ringe. Jeg kunne mærke, at maskinerne var stoppet. Alt var stille og der var intet lys. Mens jeg famlede rundt efter mit tøj, gav det et voldsomt stød i skibet, så jeg tumlede rundt. Så lod jeg tøj være tøj og rendte så hurtigt jeg kunne gennem de mørke gange op på dækket sammen med de andre. Det viste sig, at alt maskineriet var gået i stå, så skibet havde fortsat ude af kontrol. Det var så faldet tværs i konvojen og var kollideret med et skib i nabokolonnen. Heldigvis for os var det ORVILLE HARDEN, der havde løbet stævnen ind i det andet skib, og ikke omvendt, så ingen af vores tanke var blevet beskadiget, og vi kom ikke i

brand. Men det var gået slemt ud over vores stævn. Da maskinmestrene havde fået maskineriet i gang igen, fortsatte vi efter konvojen, så godt vi kunne, men det var klart, at ORVILLE HARDEN ikke kunne følge med konvojen, da skipperen ikke turde sætte fuld fart på. Han mente, at kollisionsskottet foran for tørlasten forude ville bryde sammen af vandpresset. Vi fik så ordre til at gå til Azorerne og der afvente ordrer. Vi følte os lidt ensomme til at begynde med, men efter et par timer var vi nogenlunde sikre, at ingen ubåde havde fulgt efter konvojen, og vi tog så det hele mere roligt.

Vore trængsler var dog ikke forbi. Vi løb ind i en af de værste storme, jeg har oplevet. Søen var enorm. Skipperen fulgte den traditionelle metode at dreje under på for et maskindrevet skib, nemlig at gå langsomt frem på maskinen med stævnen op i søen. Måske var det ikke så smart i vores situation. Søen hamrede ind gennem hullet i stævnen ind mod kollisionsskottet. Og nu turde han ikke sætte farten så meget op, at han med roret kunne få skibet til at falde af for vind og sø. Hvis skottet brast, ville tørlasten med det samme fyldes med vand og forskibets reservebæreevne forsvinde, og skibet ville forlise. En mand fra vagten blev hver time sendt forud for at inspicere skottet. Man kunne komme ned i tørlasten gennem en nedgang under bakken. Jeg glædede mig ikke, når det var min tur. Jeg stod og lurede midtskibs, indtil skibet havde taget et par ordentlige overhalinger. Så plejer der at være et pusterum, indtil de næste svære søer kommer. Så spændte jeg så hurtigt, som man nu engang kan mod vindstyrke 12 ud ad løbebroen til bakken. Så ind under bakken og ned i lasten. Så stod jeg dernede i mørket og lyste med lygten rundt på skottet. Og jeg blev klar over, hvilket idiotisk ærinde, jeg var sendt ud på. Skottet rystede og dirrede, hver gang en sø ramte, og hvis det ikke holdt, var der intet, som nogen kunne gøre ved det. Så blev jeg bange for, at skottet skulle brase sammen ned over mig, og så styrtede jeg op i fri luft og tilbage for at melde på broen, at skottet stadig holdt. Det var svært at glemme det skot bagefter på frivagten, når jeg lå i køjen. Jeg var klar til at styrte op på dækket for dog i det mindste at kunne drukne i fri luft. Jeg tror, at det fortsatte på den måde i et par døgn.

Men skottet holdt, og vi ankom til San Miguel på Azorerne. Vi ankom den 4. maj om eftermiddagen. Jeg tror, at det var da vi sad og fik en forsinket kaffepause efter fortøjningsarbejdet, at en eller anden åbnede for radioen, og så hørte vi speakeren sige, at de tyske styrker i Nordvesteuropa havde overgivet sig. Der blev jubel, og vi var fire skandinaver, der blev enige om at gå i land og lejre begivenheden. Det var jo en stor dag, selv om den ikke kom som en overraskelse. Ingen af os havde været på Azorerne før, men vi fandt hurtigt et sted, der så lovende ud. Men så var det, som om noget gik skævt. Da bøfferne og vinen kom på bordet, var det, som om det ikke smagte os. Vi blev tavse og kunne ikke få lystigheden i gang igen. Hvad tænkte vi på. Jeg kan ikke sige det. Jeg tror ikke, at jeg egentlig tænkte på noget som helst. Jeg følte mig bare tom og nedkørt. Måske var vi kommet i nærheden af den grænse, som skipperen på ADA var kommet til at overskride. Vi gik tidligt om bord igen, og jeg gik til køjs. Jeg kunne ikke falde i søvn den nat.

I San Miguel fik vi svejset nogle plader og afstivninger over hullet i stævnen. Så fortsatte vi rejsen til Southampton uden yderligere problemer. I Southampton forsøgte jeg at sende brev og telegram hjem, men begge dele blev afvist på posthuset. På en pub fejrede vi freden sammen med nogle piloter fra RAF. De havde været i København et par dage forinden og kunne fortælle, at alt stod vel til i gamle Danmark.



ØK's KINA

Tilbagerejsen til New York foregik igen i konvoj. Men skønt der stadig var påbud om mørkelægning af skibene, var der nu også påbud om at føre lanterner om natten. Det var en kollosal lettelse. Ved ankomsten til New York sejlede vi tæt forbi ØK's skib JUTLANDIA. Det var malet i fredstidsfarver og lignede en skøn drøm blandt de grå og rustne skibe, der omgav den.

ORVILLE HARDEN kom igen på værft på Staten Island. Mens vi lå der, lykkedes det mig at få afsendt både telegram og brev til mine forældre. Jeg hørte, at den danske regering ville give fri rejse til danske søfolk, der ønskede at komme hjem. Det havde vi nu også på en måde ret til efter sømandsloven. Det opnåede man dengang efter to års tjeneste i et skib. Vi havde jo ganske vist skiftet skib adskillige gange, men vel uden egen skyld, og i hvert fald havde vi da langt overskredet de to år. På konsulatet fortalte man mig dog, at der var en lang ventetiste, før det kunne blive min tur, så jeg besluttede at blive om bord i ORVILLE HARDEN.

Efter endt reparation afgik vi til en havn i Den mexicanske Golf for lastning. Vi skulle laste en ladning olie samt fly på dækket til et eller andet sted i Stillehavet, hvor der stadig var krig. Jeg kan ikke huske, hvilken havn vi lastede i, men det var i hvert fald en, der lå et stykke oppe ad en flod. Jeg tror, det var Beaumont, Texas. Ved ankomsten dertil lå der et brev og ventede på mig hjemmefra. Det var dejligt at høre, at alle havde det godt.

Vi afgik en søndag eftermiddag. Det var dejligt vejr, og der var mange mennesker på picnic langs floden. De vinkede til os, og bilerne tudede i hornene, mens vi sejlede forbi. Det varmede om hjertet at blive hilst på den måde i en gammel, rusten panamatanker.

Under rejsen ud i Stillehavet sejlede vi alene, med tændte lanterner om natten, men iøvrigt stadig mørkelagt. Det var jo som sagt stadig krig med Japan. Undervejs fik vi ordre til at gå til Pearl Harbour for losning. Mens vi lå der, så jeg i en avis en notits på en fire, fem linjer, hvor der stod, at der var blevet kastet nogle bomber af hidtil ukendt styrke over et par byer i Japan.

Vi gjorde endnu en rejse mellem Panamakanalen og Pearl Harbour, men fik derefter ordre til at gå til New York. Ved ankomsten dertil mønstrede jeg af og skrev mig ind i køen for hjemrejse. Jeg kom til at tejre jul og nytår i New York, men fik så kort efter nytår hjemrejselejlighed med ØK's KINA. Den lå i Newport News og lastede kul til Danmark. Vi var en halv snes søfolk, der kom hjem ved den lejlighed. Kort efter afgang spurgte man, om en af os ville hjælpe til med opvask og rengøring i salonen, da et par af deres drenge var rømt. Jeg meldte mig

mod en erkendtlighed på 500 kr. Jeg betingede mig dog, at jeg på ankomstdagen til Danmark ikke ville bestille andet end at kikke på land. Det blev Århus, jeg kom til at kikke på.

Fra Århus rejste jeg og et par andre til København med C. F TIETGEN. Da jeg den 17. januar 1946 om morgenen gik i land i København, gjorde min kammerat mig opmærksom på, at der var en ung pige, der vinkede meget ihærdigt til mig. Efter at have kikket nogle gange blev jeg klar over, at det var min lillesøster, der var mødt op for at tage imod mig.

Afslutning

I København, ved Kongens Nytorv ned mod Nyhavn, mellem to offentlige toiletter, ligger et anker. Det ligger på brosten inden for en ring af granit med inskription. Det er et enkelt og smukt anlæg. Det er mindeankeret for de søfolk og fiskere, der omkom til søs under 2. Verdenskrig. Efter handelsministeriets opgørelse i 1948 drejer det sig om 1899 mennesker. I sammenligning med de samlede tab af menneskeliv i den krig er det jo ikke mange. Men for os søfolk forekommer det mange. For at få en rimelig bedømmelse af vilkårene for de danske søfolk må man sammenligne med det samlede antal, der sejlede. Jeg læste på plakater slået op under krigen i sømandshjem og lignende steder, at ca. 5000 danske søfolk var i allieret tjeneste. Af Christian Tortzen's værk »Søfolk og Skibe under 2. Verdenskrig« kan jeg se, at af disse omkom 981 ved krigshandlinger. I bogen »Den Danske Sømand«, udgivet af Samlerens Forlag i 1946 er der en navneliste over omkomne, hvor jeg har ledt forgæves efter nogle af dem, jeg var sammen med i skoleskibet. Dem, jeg ledte efter, omkom ganske vist ikke ved krigshandlinger til søs, men jeg synes alligevel, at de skulle have stået der. Her er navnene på dem, jeg ledte forgæves efter.

Elev nr. 9 Kai Egon Frantzen, og nr. 10 Poul Erik Beusen omkom i en snestorm på Grønland. Nr. 40 Johannes Fabricius døde i Newcastle efter at være blevet torpederet med et norsk tankskib, nr. 70 Kaj Alfred Green var agterskytte i et fly fra det norske luftvåben. Flyet vendte ikke tilbage til basen efter et togt. Elev nr. 82 Jørn Andersen druknede i Jacksonville, nr. 84 Hans Erik Jepsen faldt ved Dieppe som soldat i Royal Canadian Army.

Dette er kun dem, hvis navne jeg kendte fra DANMARK. Andet steds har jeg hørt tal på ca. 1200, der ikke kom til at gense Danmark. Det var jo mange, som det vil være svært at opspore. Feks. gik nogle i Shanghai og havde en meget hård tilværelse. Af dem, der kom hjem, har mange, maske de fleste, haft fysiske og/eller psykiske men at slås med. I 1984 blev jeg interviewet af en dame, der skulle undersøge, om nogle var berettiget til støtte fra frihedsfonden. Hun fortalte mig, at jeg var den første, som hun havde mødt, der stadig var i arbejde og levede et normalt liv.

Niels Overmark, der nu er pensioneret, fortsatte som sømand, kom senere ind ved navigationsvæsenet og sluttede som forstander for Københavns Navigationsskole 1982-88.

Stormfloden, 13. november 1872

Af LEIF ROSENDAHL

I efteråret 1997 er det 125 år siden, at det sydlige Danmark og de øvrige lande omkring den vestlige del af Østersøen blev udsat for en stormflodskatastrofe af et omfang, der ikke tidligere var set eller i hvert fald beskrevet og hellere ikke senere er forekommet i dette område. Til forskel fra stormflodskatastrofer, som de kendes på den jyske vestkyst, og som altid opstår i en kombination af ekstraordinært højt højvande i forbindelse med det almindelige tidevand og storm fra en bestemt (ofte NV-lig) retning, var stormfloden i Østersøen udelukkende vindskabt.

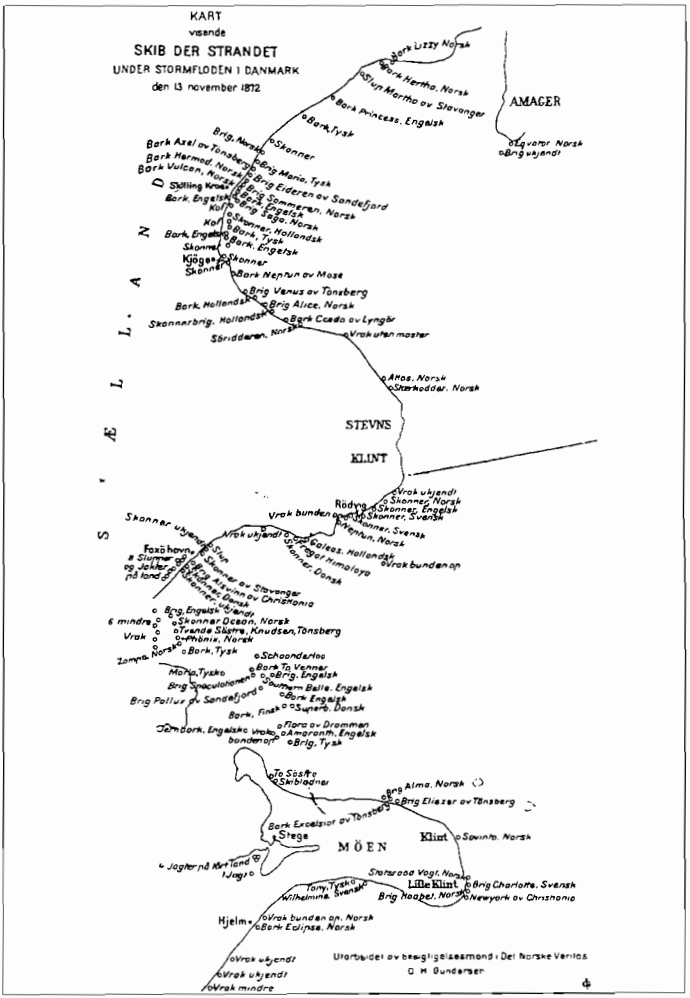
Vejrudviklingen

I dagene forud for den 12. november havde kraftige vestlige vinde af stormstyrke presset store mængder vand højt op i Østersøen. Den 12. november sprang vinden pludselig om til en NØ-lig retning og tiltog samtidig til orkanstyrke. De store vandmasser, der var presset op i Østersøen, skulle nu tilbage gennem Sundet og Bælterne. Men disse smalle farvande kunne slet ikke lede vandet ud med tilstrækkelig stor hastighed, og resultatet blev, at vandet allerede den 12. om eftermiddagen begyndte at stige i den vestlige Østersø. Da vinden holdt sig i NØ med uformindsket styrke, fortsatte vandet med at stige indtil den 13. om eftermiddagen, da vandstanden nåede sit højeste niveau, næsten 4 meter over normalvandstand[1].

Mange steder i Østersøområdets havnebyer kan man i dag se markeringer på huse og højvandspiller, der viser vandstanden ved denne katastrofe. Der skal blot nævnes nogle få: På fundamentet af fyret på Bågø, på huset Havnegade 14 i Faaborg, På FAF-bygningen i Ærøskøbing, På et hus i Schmiedestrasse i Maasholm samt ud for havnekontoret samme sted, på det yderste hus ved »Alte Strom« i Warnemünde og i fiskerihavnen i Heiligenhafen.

Voldsomme ødelæggelser overalt

Der var da sket voldsomme ødelæggelser overalt og mange menneskeliv var gået tabt. Alle lavere liggende områder var oversvømmet også de steder, hvor man mente sig beskyttet bag skærmende diger. Jorden blev gennemsivet af saltvand



Strandingskort.

så høsten blev ødelagt. Mange dyr omkom ligesom en del huse styrtede sammen På Sydfalster rapporteres således, at 80 menneskeliv gik tabt. Skibsfarten blev også meget hårdt ramt. Da vinden tiltog til storm fra vest gik mange skibe, som det var almindeligt den gang, til ankers under en læ kyst for at afvente at vejret normaliseredes. Da vinden som nævnt pludselig sprang om i NØ og tiltog til orkan, havde skibene ikke en chance for at komme væk fra kysten, og de blev derfor fanget i en fælde. Mange, mange skibe forliste. På et gammelt kort udarbejdet af en kaptajn O. H. Gundersen for Det Norske Veritas kan man se, at fra Amager i nord til Møen i syd forliste ikke mindre end 110 danske og udenlandske skibe[2]. En anden kilde anfører, at der i danske farvande strandede 182 skibe, hvoraf de 97 totalforliste[3].

Forholdene på Sydfyn

I Svendborg nåede vandstanden, da den var på sit højeste, så højt op som til Gåsetorvet. I den lavere beliggende Kullinggade nåede vandet op til vinduesskarmene, og mange af beboerne måtte bjærge både sig selv og deres indbo ud gennem vinduerne. På Frederiksholm stod skibsbygger Ring Andersens nybygning, skonnerten »Georg«, på byggebeddingen, og da hele holmen var oversvømmet, var man meget bekymrede for, om »Georg« skulle finde på at søsætte sig selv. Man slap dog med skrækken. Inde på land blev gasværket oversvømmet, så gassen gik ud og byen henlå i mørke. På Lunkebugten lå et par fartøjer opankrede, og de kom som så mange andre i drift. En mindre jagt, der var på rejse fra Rødby til Faaborg med en ladning bestående af smør, frugt og brænde, blev drevet på land og sloges til vrag, så ladningen drev ind i Lunkebugten sammen med andet vraggods og desuden store mængder tang. Landevejen til Vemmenæs blev ødelagt over det meste af en kilometer langs Lunkebugten, og flere steder drev tang ind i op til et par meters højde[4].

Øerne i det sydfynske Øhav

Alle de lave øer i Det sydfynske Øhav blev naturligvis stærkt hærget af stormfloden. Men også højere øer som f.eks. *Avernakø* led stor skade. Foruden oversvømmelser af de lavtliggende dele af øen, forårsagede højvandet i forbindelse med bølgeslag mange steder store udskridninger af klinterne. På den østlige del af øen, Korshavn, lå der i fordums tid et kapel (heraf navnet Kapelodde) hvis ruiner forsvandt fuldstændigt – skyllet væk af bølgerne. De lave øer *Drejø, Skarø og Hjortø* var kun beskyttet mod havet af lave jordvolde og tangdiger, som bølgerne hurtigt brød igennem, og det meste af øerne blev oversvømmet. Skaderne på huse og jorder tog det år at udbedre, og ikke mindst udbedringen og forstærkningen af digerne med sten var en voldsom stor opgave for beboerne[5]. Skaderne blev opgjort til følgende beløb: *Lyø*, 8030 Rdl., *Avernakø* 8100 Rdl., *Drejø* 5400 Rdl., *Skarø* 4600 Rdl. og *Hjortø* 2100 Rdl.[6]

På *Halmø* gjorde stormen også stor skade. Gårdmand Peder Knudsen kunne efterfølgende konstatere, at 24 tønder land under plov, herunder 6 tønder land tilsået med raps var blevet oversvømmet og ødelagt af saltvand, og hele 2 tønder land var simpelthen forsvundet – skyllet i havet. Til gengæld havde havet afleveret store mængder grus på de resterende marker. I alt opgjorde Knudsen sine tab til 1500 Rdl.[7].

Katastrofens omfang på *Store Egholm* er levende beskrevet af Peter Henningsen i hans bog »Nøgne og brødløse«. Der var på denne tid en lille husmandskoloni bestående af 2 ejendomme på holmen. To af beboerne, brødrene Jens og Rasmus Nielsen, var dagen i forvejen i deres jolle sejlet til Marstal for at gøre indkøb. Da vandet begyndte at stige, blev de natur-

ligvis stærkt urolige for deres familier, men de kunne ikke længere sejle tilbage på grund af vejret, så de kunne blot håbe på, at vandet næste dag ville være sunket. Tværtimod kunne de konstatere, at vandet fortsat steg, så de fik bjærget deres jolle velbeholden på land, hvorefter de søgte op i Marstal Mølle, hvor de fra møllehatten kunne se til Store Egholm med en kraftig kikkert. Synet var bestemt ikke beroligende.

Rasmus Nielsen kunne se, at hans hus, der var lavest beliggende, næsten var helt oversvømmet, således at kun taget endnu stak op over vandmasserne. Væggene var vasket og slået ud af bølgerne, og taget blev udelukkende båret oppe af bindingsværksstolperne. Rasmus og Jens kunne af gode grunde imidlertid ikke se, at Rasmus Nielsens kone Karen samt parrets små børn, hvoraf Cecilie – den yngste – kun var 9 måneder gammel havde søgt tilflugt for det stigende vand på husets loft. Med stort besvær havde Karen fået bakset børnene, deres sengetøj, noget brød og en lille gris op på loftet, som var fyldt med hø og halm. Man kunne derfor nogenlunde holde varmen på trods af det kolde og våde vejr. Dyrene gik det værre. Rasmus Nielsens 3 køer druknede og drev i land ved Ærøskøbing. Samme vej røg husets indbo og hønsene, mens hesten lige holdt mulen oven vande ved at strække hals, ligesom også gæssene bjærgede livet. Da vandet endelig begyndte at falde ved 5-tiden om eftermiddagen, var det nået helt op under loftet. Næste morgen kunne Karen gå over til nabohuset for at se, hvordan de havde klaret dagens og nattens strabadser, men heldigvis havde de også klaret sig helskinnet igennem.

Hen på eftermiddagen den 14. november var vejret blevet så meget bedre, at Jens og Rasmus kunne sejle tilbage til Store Egholm i deres jolle. De måtte konstatere, at deres hjem lå i ruiner, markernes afgrøder var helt ødelagte og de

Rasmus Nielsen og hustruen Karen. De flyttede som de sidste fra Egholm ind til Marstal år 1900.

lave diger skyllet i havet. De valgte derfor at drage til Drejø, hvor de slog sig ned, indtil de kunne genopbygge deres ødelagte huse og begynde forfra.

Birkholm forsvandt næsten i vandmasserne

Birkholm blev også hårdt ramt af katastrofen. Først dog lidt om Birkholms historie. Den lave ø optræder første gang i historien i 1231 under navnet Byrkholm, hvor den var ubeboet. Omkring år 1400 blev den så vidt vides bebygget, og i 1532, da Drejø kirke blev bygget, kom Birkholm ind under Drejø Sogn, og det nævnes da, at der boede to mænd på Birkholm. I samme kilde siges det også, at Birkholm havde været undergivet Humble Sogn på Langeland. Et gammelt sagn fortæller i øvrigt, at de to mænd var blevet dømt fredløse på Langeland og derfor flygtet til den lille holm. På et tidspunkt i 1600-tallet blev øen solgt til Grevskabet Langeland (der var oprettet i 1672) og indbyggertallet steg langsomt.

I 1840 blev øens jorde udstykket i 5 gårde á 20 td. land, 2 større husmandslodder á 10 td. land, 2 mindre husmandslodder á 4 td. land, 5 fiskerhuse med 6 skæppe land og et jordløst hus foruden

skolen. Greven bestemte ved samme lejlighed, at der højst måtte bo 16 familier iberegnet læreren på øen. Alle de nævnte huse og gårde lå samlet på et sted og var så tæt sammenbyggede, at man kunne bevæge sig fra den ene bygning til den anden, når man gik på tagrygningen. Kun to huse lå adskilt fra de andre. Disse to huse er derfor også øens ældste, idet de øvrige nedbrændte i 1876. Da man senere i 1912 ønskede at bygge forsamlingshus og fælles mølleri måtte man på grund af ovennævnte bestemmelse om maksimum antal familier spørge greven om lov, og han gav kun sin tilladelse under forudsætning af, der ikke skulle bo nogen familier på disse nye byggerier.

Da Birkholm kun rager få meter op over havet ved normal vandstand, begyndte en vis Niels Rasmussen allerede i 1760 at beskytte jordene med tangdiger, og han fik hurtigt de øvrige beboere med på ideen. Ret hurtigt fik man inddiget et areal på ca. 80 ha. Det var et ganske anseeligt arbejde der blev udført med enorme mængder tang. Digerne var op til 2 meter høje og 4 meter brede. Det blev nu muligt at dyrke jorden inden for digerne, mens jorden udenfor blev delt i to fælleder, en til kreaturgræsning og en til græsdyrkning til hø. Digerne var så stærke, at de modstod alle storme indtil 13. november 1872[x].

Da vandet begyndte at stige denne novemberdag var befolkningen ikke særligt bekymrede, idet man blot regnede med, at det blev et højvande af den slags, digerne havde modstået tidligere. Da vandet imidlertid begyndte at sprøjte ind over tangvolden blev man lidt urolige, og da vandet vedblev at stige, besluttede man til sidst at flytte hvad flyttes kunne op på lofterne. Man var klar over, at hvis eller når digerne brød sammen, ville vandet komme med voldsom kraft og hastighed og ikke levne tid til at redde andet end sig selv. Værst var det med kreaturerne, som jo ikke kunne tages med op på lofterne. En del af dem bjærgede man ved at binde hovederne op under loftbjælkerne og stoppe halmknipper ind under dem, for at de ikke skulle falde. For nogle af husmændene lykkedes det af få deres får med op ovenpå. Man var naturligvis meget nervøse for, om husene kunne holde til vandpresset, men som det var tilfældet på Store Egholm, blev det også på Birkholm redningen, at husene var bindingsværkshuse med lerklinede vægge, som hurtigt blev skyllet ud, så vandet havde frit løb gennem husene. Det mest udsatte i husene var skorstenen, og den faldt da også i næsten alle bygningerne.

Der er overleveret en del beretninger om enkelthændelser under stormfloden. Et sted havde man lige fået alting flyttet op på loftet herunder også fårene. Et lille barn, som endnu lå i sin vugge var også kommet op, og for at få et godt lunt sted til den lille, havde man anbragt vuggen tæt op ad skorstenen. På den anden side af skorstenen var fårene plaeeret. Da den gamle bedstefar kom op på loftet indså han straks det farefulde i situationen, og han sprang øjeblikkelig hen og greb vuggen og bar den hen i den anden ende af loftsrummet. I samme øjeblik faldt skorstenen sammen og dræbte fårene, men barnet blev reddet.

Et andet sted havde man opdaget, at en stor træstamme var kommet drivende, så den lå og huggede ind mod bindingsværket, med det resultat, at huset rystede og var kraftigt udsat for at styrte sammen. Med fare for sit eget liv gik manden ned i det kolde vand, vadede ud og fik helt alene skubbet træstammen fri af huset, så den kunne drive bort.

Et tredje sted havde man slagtet grisen, men havde ikke nået at få den med op på loftet. Den blev så liggende i vandet til næste dag, hvor vandet igen var faldet. Man begravede straks grisen som ubrugelig, selv om den ikke fejlede spor, man var bare helt fra koncepterne.

Da det blev lyst og vinden havde lagt sig noget og vandet samtidig var faldet, gik man fra det ene hus til det andet på tagrygningen for at høre, om alle havde klaret sig igennem natten. Glæden var naturligvis stor, da man erfarede, at alle Birkholms beboere havde overlevet. I dagene derefter kom folk fra alle de omliggende øer for at høre, hvordan man havde klaret sig. Mange medbragte fødevarer og foder til kreaturerne. Det sidste kom i store bådladninger fra Lensgreven på Langeland. Det man dog mest trængte til, og som de færreste besøgende havde tænkt på, var vand, idet øens brønde var blevet fyldt med saltvand og dermed gjort ubrugelige. Der blev dog snart hentet frisk vand fra Ærø[9].

Ærø blev også hårdt ramt

Selvom Ærø mange steder er noget højere end de mindre øer, blev denne ø også hårdt ramt af stormen. Dels blev de lavereliggende områder oversvømmet og dels forårsagede kombinationen af højvande, storm og bølger mange skader. Her blev Marstal hårdest ramt på grund af sin beliggenhed på Ærøs østende.

På Vestærø havde man allerede i 1700-tallet inddæmmet Vitsø Nor, hvor vandet ellers gik helt op til voldanlægget ved Søbygård. Digerne blev gennembrudt af højvandet og de 250 td. land blev igen oversvømmet. Vitsø Mølle blev af stormen løftet op og sat ned i havet, hvor den nok så flot sejlede af sted mod vest, indtil den strandede i god behold på østkysten af Als[10].

De to øvrige inddæmmede arealer, Stokkeby Nor og Graastens Nor, blev ligeledes oversvømmede og led betydelig skade, da digerne brød sammen. Også drejet blev svært beskadiget og var i lang tid efter stormen ufarbar, så vejen måtte lægges ind i noret langs med Drejet. Det bedste indtryk af, hvor højt vandet stod, får man ved at forestille sig det lave land mellem drejbakkerne vest for Hulegården oversømmet og forbundet med noret til en enorm sø.

I *Ærøskøbing* stod vandet højt op i gaderne og alle haverne på byens østside blev kraftigt beskadiget. Dette gav i øvrigt anledning til, at Molestien med den højtliggende sti og poppelrækken blev anlagt. På havnen fjernede bølgerne kogehuset, havnehuset og toldhytten. Det eneste fartøj i havnen var en lille fragtførende jagt, som blev slået til vrag. På reden lå skonnerten FAMILIENS HAAB til ankers, og her red den mirakuløst stormen af for kun ét anker[11].

Hårdest ramt blev uden tvivl *Marstal*. Med sin placering på Ærøs østlige ende blev byen udsat for stormens fulde styrke, da vinden drejede om i NØ. Selvom man havde bygget den store havnemole for at beskytte havnen og den adskillige gange havde vist sin værdi som værn for skibene, viste det sig desværre, at molen alligevel var for lav. Da vinden om aftenen den 12. november sprang om i NØ begyndte vandet at stige foruroligende. Næste dag tiltog vinden yderligere og i kraftige sne- og regnbyger piskedes de kraftige bølger ret hen over molen, og hele den lavere del af byen blev oversvømmet. Da vandet var på sit højeste om eftermiddagen den 13. november stod det godt en meter over molens overkant og var næsten 4 meter over normal vandstand. Et mærke på Marstal Søfartsmuseums sokkel viser vandstanden. Det skal dog bemærkes, at molen ikke havde samme højde som i dag.

Til alt held for byen indtraf stormfloden på et tidspunkt, da flertallet af Marstals store flåde var på farten. Alligevel var ødelæggelserne meget omfattende. Alle fartøjer på reden eller i havnen – bortset fra en dæksbåd – sank eller drev på land. Af større fartøjer i havnen var en skonnert SOFIE, også kaldet processkonnerten, og 24 jagter. Af disse sank de seks, mens de øvrige sprængte deres fortøjninger eller ankertrosser og gik i drift.

Et enkelt fartøj drev ud over Halen og drev videre, indtil det strandede på den slesvigske kyst. Over 70 mindre både blev knust, mens 3 nybygninger, der stod på stabelen væltede. Et af disse var på så tidligt et byggestadium, at det simpelthen faldt fra hinanden, da det væltede. Også mange af byens huse blev svært beskadigede og enkelte styrtede sammen og forsvandt med indbo. Overalt i byens gader flød det med vraggods, bygningstømmer og havarerede joller og fiskerbåde.

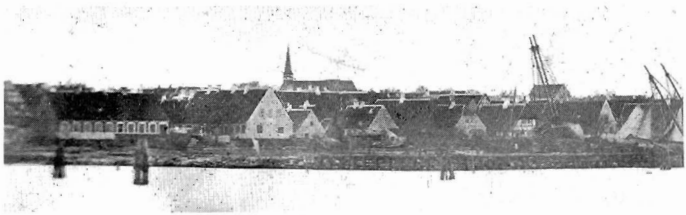
Om et af de sunkne fartøjer berettes følgende. Fartøjet, som var en mindre jagt, lå fortøjet ved Prinsebroen lastet med byg. Da vandet fortsat steg, efterhånden som stormen tiltog, blev denne fortøjningsplads for usikker, og skipperen og ladningsejeren blev enige om, at det ville være mere sikkert at bringe skibet ud til en af jagtpælene i havnen. I fællesskab fik de forhalet ud og fortøjet, men under arbejdet hermed var vandet nu steget så højt, at det gik over pælene. Samtidig brød søerne ind over molen, og da vandet samtidig pressedes ind i havnen både nord og sydfra, var havnen som en malstrøm, der fyldtes med hustømmer og vraggods. Det var derfor umuligt for nogen båd at sejle i havnen. Den lille jagt blev ustandselig overskyllet af søerne og situationen var efterhånden faretruende for de 2 mænd. Men samtidig hermed havde den omtalte skonnert SOFIE sprængt sine fortøjninger og drev stærkt overkrænget hen mod den lille kornjagt. Det lykkedes de to nødstedte mænd at komme over på SOFIE, som drev ind mod bolværkerne. Her strandede den ganske effektivt, idet den jog en fortøjningspæl op gennem bunden. Kort efter sank kornjagten, mens de to mænd blev bjærget ind på det tørre med hjælp af søfolk fra land[1].

Midt i den alvorlige situation forekom også hændelser, der fik folk til at trække på smilebåndet. Der berettes således om en ældre skipper, der havde en lille jagt. Da stormen begyndte, var han taget om bord for at forstærke fortøjningerne. Ligesom de to mænd i kornjagten blev den ældre skipper også fanget om bord af den høje vandstand, og han kunne ikke komme i land. Nu holdt han umådelig meget af en pibe god tobak, og da han ikke kunne gøre mere med fortøjningerne, gik han ned i sin kahyt, hvor han stoppede og tændte sin kære pibe. Derefter satte han sig op på dækket og tog rorpinden i hånden. Kort efter sprængtes jagtens fortøjninger, og fra land kunne man se skipperen sidde koldblodigt ved rorpinden med piben i munden, mens han styrede sit skib ret op i Sølvgade. Her stod redningsmandskab klar til at modtage både skib og skipper og sørge for det videre fornødne. Der berettedes dog ikke noget om, hvorvidt han stadig havde ild i piben[1].

Følger af stormfloden

Da stormen havde lagt sig og vandet trukket sig tilbage, stod man over for to vigtige opgaver. Den ene var at få ryddet op i vraggodset og få genopbygget det forliste. Det andet var at forsøge at forhindre at en eventuel kommende storm af samme styrke kunne få lige så store følger.

Overalt gik man i gang med at rydde gader, marker og veje for vrag og strandingsgods. Man forsøgte så godt som muligt at sortere tingene, således at ejerne kunne få deres ejendele tilbage. De fartøjer, der i Marstal var drevet op i gaderne, og som kun var beskadiget i mindre omgang, blev så hurtigt som muligt repareret og igen søsat. Men ikke alt kunne repareres, og man anslog de samlede tab på skibene i Marstal til 34.500 Rdl. Både i ud- og indland blev der iværksat indsamlinger, som også kongen bidrog til, og de fleste skadelidte fik erstatning. Hvad værre var, at også havnen havde lidt stor skade på bolværker og havnehuse, ligesom molen havde vist



Efter Stormfloden. Skibe sat op på havnepladserne langs Marstal Havn. Skonnerten SOFIE *ses på kajen.*

sig utilstrækkelig til at beskytte skibene. Også selve havnebassinet og løbene dertil var blevet stærkt tilsandede.

På de små øer måtte man genopbygge de gennembrudte diger, og da man havde konstateret, at tangdigerne ikke kunne holde, når vandet virkelig pressede på, besluttede man flere steder at bygge egentlige faste diger. På Birkholm begyndte man på byggeriet i 1875 og har faktisk lige siden brugt tid og penge på at vedligeholde de to diger, der nu beskytter øen. I Marstal anmodede havnekommissionen tømrermester C. J. Bager om at give et tilbud på, hvad det ville koste at udvide hele molen med ca. 1 meter i højden og godt 1 meter i bredden. Prisen blev anslået til 20.000 Rdl., hvilket langt oversteg, hvad havnen selv kunne klare. I begyndelsen af 1873 indsendte havnekommisionen derfor en ansøgning til regeringen om, at statskassen ville betale de 20.000 Rdl. Man fremhævede hvor vigtigt det var at kunne beskytte byens flåde mod vejret, og anførte, at skibsflåden udgjorde i alt 258 skibe, hvilket på det nærmeste svarede til 1/10 af den samlede danske handelsflåde. Tilskuddet blev imidlertid ikke bevilget, idet man fra regeringen henviste til, at beløbet ikke skulle dække erstatning til de skadelidte, men bruges til at forebygge fremtidige skader. Man bevilgede derimod 2000 Rdl. til selve havnes udbedring efter stormfloden. Efter fornyede ansøgninger til regeringen og lange debatter for og imod at bevilge Marstal pengene endte sagen med, at Folketinget den 19. marts 1874 vedtog at yde et rentefrit lån til Marstal havn under kommunens garanti mod et årligt afdrag på 2000 kr. årligt

Allerede i 1873, da man fik de 2000 Rdl. var man begyndt at udbedre molen, og da lånet blev bevilget, kunne man fortsætte arbejdet. I 1879 var havnemolen færdig indtil 80 favne syd for Frederiksholm og havde fået det udseende, vi stort set kender i dag med det murede brohoved og resten i store natursten[14].

Kilder:

1) E. Kroman, *Marstal Søfart indtil 1925*, Marstal havnekommision 1928, pp. 238-239.
2) Politiken 22. juli 1990.
3) Johannes Olsen, *Den Sydfynske Sejlskibsfarts Historie*, Gyldendal 1932, p. 208.
4) Johannes Olsen, *Den Sydfynske Sejlskibsfarts Historie*, Gyldendal 1932, p. 207.
5) Mogens Brems, *Danmark til søs I*, Nyt Nordisk forlag 1978, p.p. 227, 228, 236, 238, 244.
6) Peter Henningsen, *Nøgne og Brødløse*, p. 26.
7) C. T. Høy, *Træk af Marstal historie i skildringer og billeder*, Nyborg 1913, p. 240f.
8) Ukendt (C), *Ærø Folkeblad I*, 20. oktober 1926.
9) Ukendt (C), *Ærø Folkeblad II*, 20. oktober 1926.
10) Tove Kjærboe, *Dramatiske hændelser blandt ærøboer*, Ærø Bogforlag 1984, p. 113.
11) Mægler Albert E. Boye, *Ærø Folkeblad*, 11. november 1922.
12) E. Kroman, *Marstal Søfart indtil 1925*, Marstal havnekommision 1928, pp. 238-239.
13) Mægler Albert E. Boye, *Ærø Folkeblad*, 11. november 1922.
14) E. Kroman, *Marstal Søfart indtil 1925*, Marstal havnekommision 1928, pp. 239-245.

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	119,00 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. & E. 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	99,00 kr.
1993	Skipper Peter Illums Dagbog	Faaborg Byhistoriske Arkiv	360	99,00 kr.
1993	Marinemaleren J. L. C. Rasmussen	Helle & Benno Blæsild	108	35,00 kr.
1993	Lodser i arbejde ved Marstal	Leif L. Rosendahl	72	49,00 kr
1993	Ommel havn (dengang og nu)	Dion Abrahamsen	32	20,00 kr.
1994	Ved sammenhold	Niels Christiansen	122	278,00 kr.
1995	Krigsseilerne	Chr. Tortzen	288	188,00 kr.
1995	Renæssancens fartøjer	Ole Mortenssøn	285	185,00 kr.
1995	Caroline og de andre	Søfartspulien	224	195,00 kr.
1995	Breve fra en sømand	Museet	40	69,00 kr.
1996	Marstal Navigationsskole	Leif Rosendahl	72	119,00 kr.

Flotte skibsportrætter i farver.

19 forskellige. Passer alle til skifterammer 24 x 30 cm. Pris pr. stk. 25,- kr.

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« ..... Pris 30,00 kr.

Plakater

»Albert« i storm ..... Pris 30,00 kr.
Albatros ..... Pris 15,00 kr.

CD-ROM: »I skal ikke blive glemt« – Pris: før 398,- kr. – NU 198,- 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)*

TURISTGUIDE: Ærø Tusrist Guide på PC – kun 49,- kr.

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.

CD og bånd 130kr./100 kr. med gamle optagelse fra Folkemindesamlingen med arbejdssange og opsange, også med Marstalsøfolk.

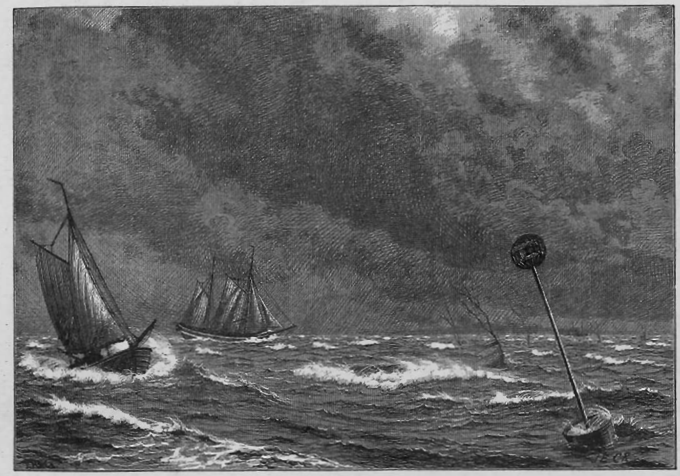
På vej: CD/bånd med sømandsange og andre viser indsunget af Marstal Småborgerlige Sangforening

---

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

Medlemsrabat: 5% på alle kioskvarer.

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

E-mail adresse: marmus@post5.tele.dk
Hjemmeside-adresse: http://home5.inet.tele.dk/marmus/

4 522 765 0