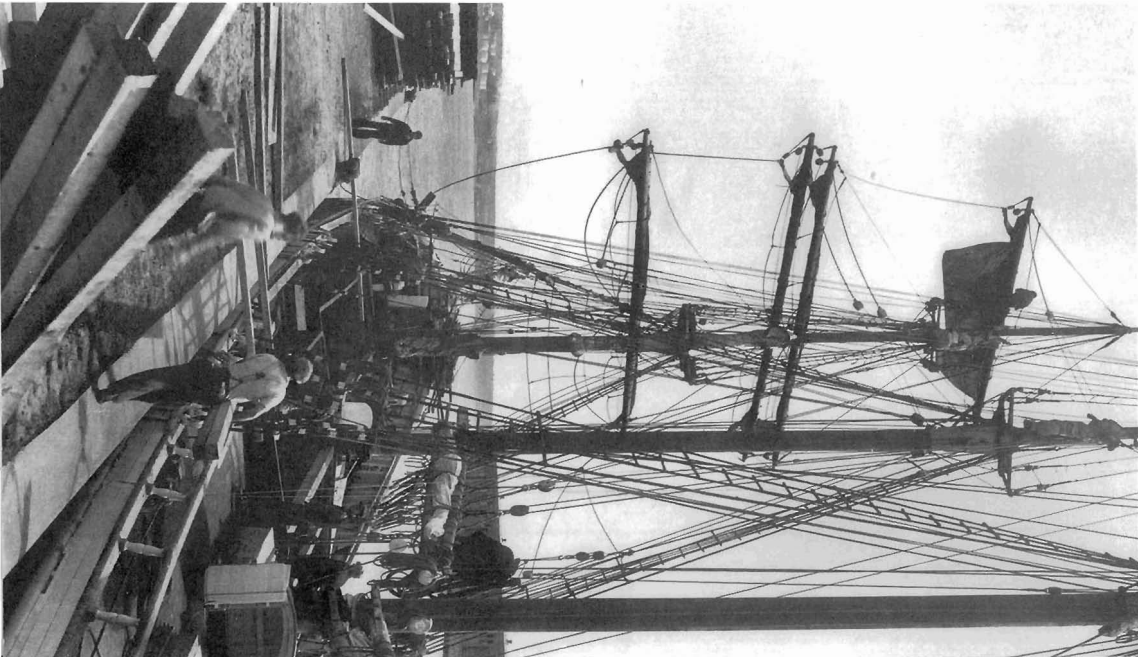
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 1997



MARSTAL SØFARTSMUSEUM 1997

7. årgang

INDHOLD:

På togt med gamle franskmænd – side 2
J. P. Olsen

Et af de sidste sejlskibe under dansk flag – side 21
Alfred C. Nielsen

Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs – i årene 1858-99 – side 36
Karsten Hermansen

Årets gang – side 46
Erik B. Kromann

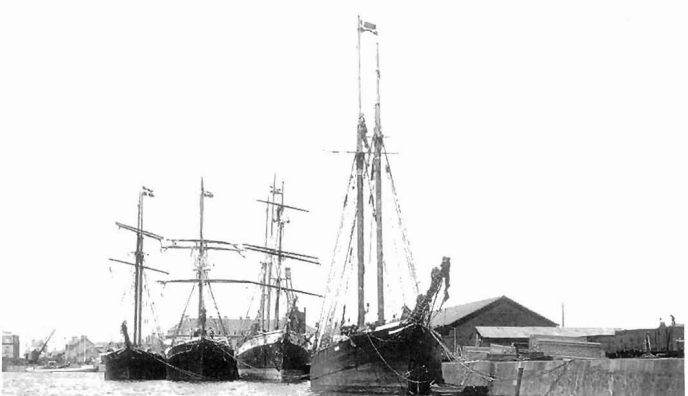
Forsidebillede:
DANA af Marstal, bygget 1919 i La Richardais, Frankrig under lastning af tønder i Halifax, Nova Scotia 1939. (Foto: Søfartsmuseet i Halifax).

Bagside:
Nordatlanten fotograferet fra DANA, den sidste danske fragtsejler, der krydsede Atlanten, for øvrigt med Nationalitetsmærker på siden. Krigen var brudt ud, da skibet afgik Halifax.

Redaktion: Erik B. Kromann.

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

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



4 af »de franske« hejser Dannebrog i St. Malo 1939. Forrest ARKEN, der blev øvelsesskib i Svendborg, DANA (med hvid skanseklædning), GRETHE og yderst OCEANIDE.

Fhv. skibsfører i DFDS Jens Peter Olsen, Marstal, har overladt museet et hæfte med samtidige optegnelser fra sejladser med Danmarks sidste rene sejlskibe. En del lokale og søfolk i al almindelighed vil kunne huske »De franske«, sejlskibe, der blev indkøbt i 1938-39, der gjorde nogle rejser under sejl og derpå fik installeret maskineri.

Sejlskibe uden hjælpemaskineri var ved at være et særsyn i slutningen af 30'erne. I skibsregisterbogen, »Flagbogen« 1938 finder vi således kun ét sejlskib af betydning i fragtfart, nemlig rederiet Erik B. Kromanns tremastede topsejlsskonnert FRIDA, der imidlertid snart fik selskab af andre rene sejlere for en kortere bemærkning, idet flere af slagsen købtes til Marstal fra Saint Malo af samme rederi.

Franskmændene havde på salgslisten en del skonnerter, der tidligere havde været anvendt til fiskeri på Nordatlanten. Skonnerterne var skarptbyggede og havde dermed større dybgående end de danske skonnerter.

En anden ung sømand, senere skibsinspektør Alfred C. Nielsen, Virum, der var med på samme sejlads, har på et senere tidspunkt nedskrevet erindringer fra rejsen, disse bringes ligeledes.

6 nye Sejlskibe til Marstalflaaden

Skibsreder E. B. Kromann i Marstal har nu ialt indkøbt 6 større Sejlskibe i Frankrig. Fire af Skibene laster fra 4—500 Tons dw., medens de to er mindre. Alle Skibene, der tidligere har tilhørt den franske Fiskerflaade, vil nu blive ombygget til Fragtfart, og saa snart de ankommer til Danmark, vil de faa installeret Motor. Det første af Skibene, som har faaet Navnet »Sine«, er allerede paa Vej hjem. I Løbet af Foraaret vil alle Skibene komme i Fart under dansk Flag, og de skal overvejende anvendes i Nord- og Østersøfarten.

Notits i »Dansk Søfartstidende«, torsdag den 26. juli 1939.

På togt med gamle franskmænd

Af J. P. OLSEN

SINE

Paa Landet bliver Søfolk ikke regnet for noget. Skønt jeg er fra Landet, har jeg altid haft Lyst til Søen, og efter flere Aars Plagerier og Overtalelser faar jeg endelig med disse Ord Lov til at prøve Søen: »Ja ja, da lad ham saa bare prøve! Han vender nok snart hjem igen!«. Da jeg hørte det sagde jeg til mig selv: »Nej, aldrig skal de faa Lov til at sige at jeg er blevet ked af at sejle!«. Og fra den Dag har mit Slagord altid været: »Never give up!«.

Den 15. Januar 1938 paabegyndte jeg et Kursus paa Sømandshøjskolen i Svendborg, hvor man faar lidt Indsigt i, hvad det er man gaar ind til, samt en hel Del gode Raad, før man forlader Skolen.

Den 15. Marts rejste jeg til Marstal og blev mønstret som Kok og Jungmand ombord i Motorskonnerten SIF af Marstal den senere DINA af Køge.

Jeg var her i 5 Md., men Livet i Kabyssen huede mig ikke rigtig, og da jeg af vor Styrmand H. J. Andersen (i Marstal kaldet »Stormanden«) havde faaet at vide at Skibsrheder Kromann havde købt en Sejler i St. Malo i Frankrig, gik jeg hen paa Kromanns Kontor og fik hyre paa Barquentineren SINE af Marstal, som Jungmand.

Dette skete, da vi med SIF laa i Marstal i Slutningen af August, men ikke før i November Maaned rejste vi til St. Malo. Da Skipperen forlængst var rejst var vi kun 7 Mand da vi omsider blev samlet i Sønderborg og efter en meget trættende Rejse, der gik over Flensburg-Hamburg-Køln-Paris, naaede vi endelig St. Malo Søndag den 11. nov. Men Sikken et Syn der her mødte os. Hvad var det dog for noget gammelt Bras, Kromann havde købt her?

Forfatteren Jens Peter Olsen foran SINE *i St. Malo 1938.*

Ja, vi kunde jo se med det samme se, at de franske Fiskere (SINE var en gammel Fiskeskude, som havde fisket paa New Foundland) havde været haarde ved Skibet.

Dækket bugtede sig i Bakke og Dal af Slidtage; men det blev fornyet. Lønning og Naglebænk var bearbejdet med Kniv, Pregn, Mergelspir og alt mulig andet Værktøj, saa man vidste ikke om det var et Navnebrædt eller en paabegyndt Galionsfigur.

Lukafet var ikke til at bo i. Der blev bygget nyt Ruf paa Dækket. Ankerspillet var beregnet paa 40 Mands Besætning.

Capstanen paa Bakken var rustet fast;

men gav sig ved hjælp af lidt Petroleum. Lasten var fyldt med Jord, vaadt Savsmuld, gamle Planker, der var gennemsugede af Salt og Vand, gamle rustne Fiskekroge, og alt muligt andet.

Paa det nye dæk flød det med Høvlspåner, Træstumper, gamle rustne tommetykke Wirer paa ca. 30 Favnes Længde og gamle Græsender der engang i Tidernes Morgen havde været Trosser. Nu blev Falderne brugt.

Kort sagt vi tænkte alle: »Mon der nogensinde bliver et Skib ud af dette Roderi«.

Der var noget at tage fat paa.

Efter at have faaet renset Dækket fuldstændig, gik vi i Gang med at tjære udenbords hvor der engang for mange Aar Siden havde været hvidmalet, saa vi maatte tjære 2 Gange.

Det er næsten ufatteligt, hvor meget Tjære og Maling kan pynte paa et Skib. Efter i 14 Dage ikke at have bestilt andet end tjære og male, begyndte SINF dog ogsaa at ligne et Skib, saavel udenbords som indenbords.

Saa skulle alt løbende Gods skæres, og det tog sin Tid at finde ud af alt det, skønt der var sat franske Benævnelser ved alt Tovværk.

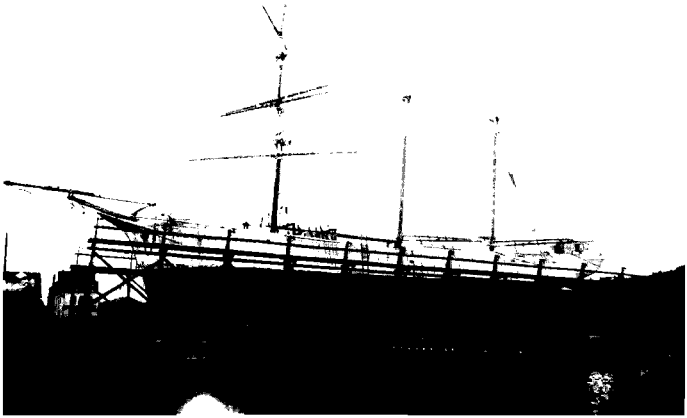
120 t. Ballast bliver indtaget, mens det vigtigste af det hele, Sejlene, bliver slaaet under.

Vi havde i alt 14 Sejl under, men ingen Gaffeltopsejl.

Som det sidste kommer saa Provianten og saa er SINF sejlklar. Vi er stolte af vort Arbejde, det bliver da ogsaa beundret af mange.

I den Tid vi har ligget i Frankrig har Kromann købt yderligere 3 store Skibe (heriblandt ERNA ex. PEPITTA, som Elvard Jørgensen berettede om i årshæftet fra 1995), vor Styrmand bliver derfor hernede og vi faar en anden Styrmand.

Den 4. Dec. Kl. 4 om Morgenen forlader vi St. Malo og kommer ved hjælp af en Slæbedamper ud gennem Dokken og



SINF som SAINT CHARLES i dok i St. Malo. Barkentineren var bygget 1912 i La Richardais.

Klar til at slå fokken under på SINE i St. Malo.

godt klar af Kysten, saa sætter vi Kludene paa hende og hun kan bære det hele. Vi kommer godt ud i Kanalen og faar her Vinden 1 à 2 Streger agten for tværs, saa den kan næsten ikke blive bedre.

Vejret er noget diset, men med den gode Vind holder vi i Vagten en Fart af 13 Mil i Timen.

Det er vel nok Sejlads det her.

Vi overhaler mange Dampere, og alle som ser os, tror de ser Syner, men det er trods alt en stolt dansk Sejler, som de ærbødigt kipper Flaget for.

Flaget har vi i Mesantoppen hele Tiden, og vi har jo ogsaa Grund til at være stolte og vise at der endnu er danske Søfolk til.

Efter 2½ Døgn Sejlads ligger vi i Seaham Harbour paa Østkysten af England. Vi bliver ogsaa her beundret mens vi losser vor Ballast og laster 350 t Kul til Marstal.

Den 13. Dec. Kl. 4 om Morgenen er vi lastet og sejler Kl. 6 med Højvande. Vinden er lidt foran for tværs, men fremad kommer vi da.

Formiddagen gaar med at spule og stuve Trosser og andre Ting ned i Forlasten, da Lasten ikke fylder længere end til Fokkemasten er der god Plads hernede, saa Skibet er fuldstændig Søklar. Vinden holder sig foran for tværs i ca. 1½ Døgn, og det gaar kun langsomt frem, ca. 4 Mil i Timen.

Den 14. Dec. om Eftermiddagen frisker det og Vinden vokser til Storm, og da Skibet hen under Aften gaar over Stag for Rorsmanden, drejer vi Skibet til for smaa Sejl: Forestængestagsejl, Under Mærs og Klosrebet Mesan. Den ene Sø efter den anden rusker ustandselig ind over Dækket, og alt hvad der var tilbage af Kulstøv forsvinder.

Da vi gik ud fra Seaham Harbour var kursen sat efter Hanstholm, men Vinden er OSO, saa vi driver altsaa i Vestlig Retning, og det er jo skidt naar vi skal Øst over.

Nu da vi ligger underdrejet, trækker

Skibet en hel Del Vand, og vi har da heller ikke andet at bestille end pumpe, men det tager ogsaa hele Tiden, naar lige undtagen at vi puster en Gang imellem.

Vi kan stadig ikke faa Skibet læns, og tager derfor en af Forlugerne af. Da Skibet ikke er fuldt lastet er der ingen Kul foran for Fokkemasten, og her har vi lagt vores Trosser, Korkfendere og Ballastballer, som nu ligger og flyder rundt da Vandet staar ca. 1 Fod over Kølsvinet.

Skipperen laar saa fat i en Lommelygte og tager paa Rundtur i Lasten, da Skibet ikke er lyldt helt op, er det nemt at komme rundt.

I Styrbord Side staar der en lang Straale ind i Lasten hver Gang Hullet kommer under Vand, saa da ligt also der Hund begraben. Hullet er ikke saa stort, saa vi faar fat i et meget svært Kosteskaft og slaar det ud gennem Siden, og da vi senere kan se hvordan det ser ud udenbords, rækker Kosteskaftet et Par Tommer ud gennem Siden.

Det er et Hul Tømrerne i Frankrig har boret forkert, men saa har de ikke stoppet det igen.

Naa omsider faar vi læns ved begge Pumper, og saa kan den ene Vagt gaa til Køjs igen.

Og nu gaar det Vagt efter Vagt ved Pumperne, for det er stadig ingen Bedring i Vejret, og det bliver jo i Længden kedeligt at staa og pumpe, saa Lysten til at hente de næste 3 i Frankrig er dalet helt ned under Nulpunktet.

Juleaftensdag kommer, vi er stadigvæk et Sted i Nordsøen, det er flere Gange talt om at forlade Skibet, men det bliver ikke til noget. Vi ser ikke mere end et Par Dampere hver Dag, saa vi maa altsaa være drevet udenfor Ruterne.

Juleaften faar vi Risengrød kogt paa Vand samt Preserveskød og Kartofler. Desuden faar vi et par Bananer, et Fad med Kager og Nødder og ½ Flaske Rom, saa paa den Maade mærker vi det er Juleaften. Der er ingen, der siger ret meget.

Stemningen er meget trykket, en forsøger sig paa en Mundharmonika, men ingenting fører den rigtige Julestemning med sig og inden længe falder Frivagten i Søvn mens Vagtens taktfaste Slag i Pumperne lyder langt ud over Havet. Det er Jul.

Juledag er Vejret nogenlunde og Formiddagsvagten har lidt at bestille med at male Rækværket agter foruden at holde Skibet læns.

I disse Dage faar SINF mange Øgenavne, for naar man maa slæbe sig en Pukkel til for at komme vel i Havn, saa er der selvfølgelig ingenting ved Sejlskibe.

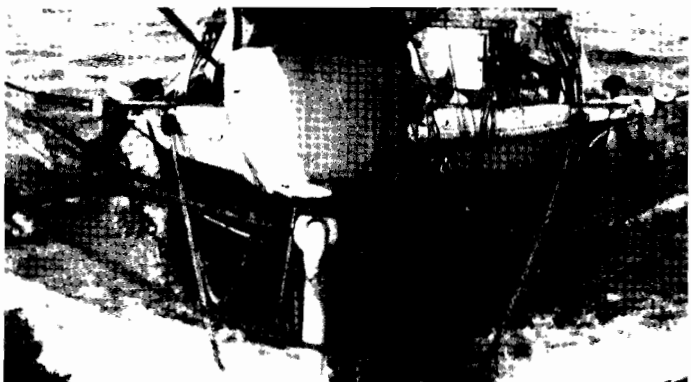
Natten mellem anden og 3die Juledag Kl. 12 faar vi Øje paa et Fyr og et Øjeblik efter ser vi et andet, der er 2 Fyr, altsaa maa vi være ved Esbjerg, mener Skipperen og maa selvfølgelig Nordpaa, da vi skal rundt om Skagen, og vi sætter Kursen nordpaa, alt gaar strygende da Vinden stadig den samme. Vinden er lidt Syd for Øst.

Vi sejler saa længe, det gaar med 8-9 Mils Fart, vi har mistet vor Log og bruger Haandloggen som ved 8 Knob ude forsvinder i Dybet, altsaa maa vi nu sejle alene paa Øje og Kompas.

Kl. ca. 4 samme Morgen er vi paa 3 sider omgivet af Lys og Fyr, og det er næsten stille her. Vi halser rundt og sætter Kursen syd. Vinden frisker virkelig igen, ellers havde vi ogsaa blevet spiddet paa et skær i Bergensfjorden, ja, det var virkelig Bergen vi var kommet til, men vi kom da ogsaa klar denne gang.

Vi kommer efter et Par Dages Forløb rundt Lindesnæs og ligger saa nogle Dage og krydser i Skagerak, og saa faar vi en lille Storm igen fra Nordøst denne Gang og vi maa krydse med fuldt Storsejl i Vindstyrke 8-9 for at holde os klar af Kysten.

Denne Gang varer det dog ikke saa længe, og den 2. Januar gaar vi Skagen ind, men det er ingen Vind saa vi kommer ingen Vegne. Vi har stille nogle Dage



SINL løber fart.

men kommer dog et Stykke Syd for Hirsholmene saa frisker det, og denne Gang er det med Isslag og Sne saa der bliver noget at bestille. 2 Mand ligger i Køjen syge om Natten, i et regulært Stormvejr besvimer en Mand, saa der er kun 2 Mand tilbage. Den ene tager Roret og den anden Udkiggen og paa denne Maade gaar det hele Natten. Vi krydser mellem Læsø og Hals, men kommer ingen Vegne og da det endelig lysner gaar vi nordpaa. Vi kommer ind paa Læsøbankener (Det er meget usigtbart og Snevejr) men vi hopper dog over dem, men lader, som det senere viser sig, Straakølen blive der.

Kl. ca. 11 Formiddag den 7. ankrer vi et Par mil uden for Frederikshavn helt ude ved Ballonen og saa til Køjs alle Mand. Sejlene kan vi ikke røre, thi de staar som et Brædt med et Tomme Is paa begge sider.

Inden Aften bliver de dog gjort fast og en Vagtmand maa slaa paa Klokken da det er blevet meget taaget.

Provianten er nu helt sluppet op, og næste Eftermiddag Kl. 3 gaar vi i Jollen, Skipperen, 2 Mand til at ro samt en syg Mand.

Vi har vel roet en Times tid da en Fiskerbaad kommer for indgaaende, og de faar saa vor Fangeline, og efter at de har slæbt os ca. 20 Minutter med 8 Miles Fart er vi i Frederikshavn og staar Kl. 5 hos Skibshandleren, hvor vi to Mand som er raske, faar en pose Isvafler og et Par Sodavand, og saa ud at pumpe 40 l Petroleum i vor Dunk, medens den syge Mand gaar til Lægen, hvorfra der bliver ringet, at han er indlagt paa Hospitalet. Vi hører en Del Nyt. Flere Skibe er forlist, og man har ogsaa haft bange Anelser for os, saa det er intet Under at Rhederen ogsaa bliver glad, da Skipperen ringer og fortæller at vi er kommet frem.

Klokken er imidlertid blevet over Luketid, men efterhaanden kommer Varerne fra Slagteri og Brødfabrik og ved Halvnitiden kører vi med Varerne ned til vor Jolle, nu er det imidlertid blevet mørkt, men vi faar da den trøst at Lodsbaaden er lejet til at slæbe os ud til skibet.

SINE ankommet ved Honnørkajen i Marstal med kulladning efter at være blevet lægtret for en del af kullene under Stryn' for at kunne flyde resten af vejen op til Marstal uden at tage grunden.

Her stopper dagbogen beretningen om den pågældende rejse med kulladningen til Marstal, hvor SINE bliver ombygget til motorskonnert.

J. P. Olsen tog herefter med en af de andre franske GRETHE, herom hedder det:

Afgik fra St. Malo Natten mellem den 27. og 28. Juni kl. 3. Min Hyre drejer her ombord fra 27. Juni.

Vi havde Vinden foran for tværs ud af Bugten og kom godt ud i Kanalen, men saa fik vi Modvind og om Fredagen den 30. satte vi det første Reb.

Mandag d. 3. Juli maatte vi slaa Overmærs fra og tage det ned og sy paa det.

Tirsdag den 4. fik vi en rigtig Storm det varede til Fredag 7. og i den Tid har vi taaet en lille Læk, saa der maa pumpes ca. 20 Minutter hver Vagt. Lørdag den 8. fik vi Vindstille, som varede til Mandag Morgen, saa fik vi endelig Vinden tværs ind, men vi har endnu ca. 2500 sømil tilbage.

Lørdag den 8. fik vi forresten den første Springer og lever hver Dag af Springerbøf, dejligt!!!

Søndag den 9. kom en engelsk Damper saa tæt paa os, at vi kunde praje den, men de signaliserede i Stedet for: »Vil rapportere Dem ved Ankomsten«, og vi satte vore kendingssignaler, som desværre blev en Fiasko, idet Flaglinen sprang, og de røg i Vandet.

I dag Mandag d. 10. Juli har vi ogsaa god Vind, og løber 3-4 Mil i Timen. I Eftermiddag er vi ved at slaa et Sejl under mellem Stor- og Mesanmasten. I Morges forlangte jeg Smør ved Skipperen. Jeg har Eftermiddagsfrivagt sammen med Alfred og Skipperen og gaar til køjs.

Tirsdag den 11/7. Vi har fint Vejr og daarlig Vind, men henad Aften kan vi atter styre Vest over. Kl. 3 om Eftermiddagen faar vi Øje paa en stor Finnebark, med alle Sejl sat, det er det flotteste Syn jeg endnu har set til Søs, han styrer hjemover. Efter kl. 8 Morgen Onsdag kan vi ikke ligge Kurs mere, men styrer Nordvest eller NNW.

12/7. Onsdag. Formiddag fint Vejr, men Kurs NNW. Jeg reparerer Gaffeltopsejlet som vi vil have slaaet under, og Alfred blir Rigger. Alfred bliver skyllet ud i dag, han kan ikke faa Afføring; har ingen Skibe set i dag; styrer bidevind har taaet benløse Fugle til Middag lavet af Springer.

13/7. Torsdag. Kurs V til syd om Formiddag og V om Eftermiddag. Om Eftermiddagen reparerer jeg Store Topsejl, som jeg bliver færdig med Fredag Formiddag. Middag: Gule Ærter. Torsdag Eftermiddag en Damper passer Syd om os.

14/7. Fredag, fint Vejr, Vinden tværs og Kurs V½N. Til Middag sætter vi Store Topsejl og har det sidste 1/4 Døgn gjort 30 Mil pr. Vagt. Middag: Pandekager og Havresuppe. Eftermiddag og Aften stadig fint Vejr, intet særlig.

15/7. Lørdag, fint Vejr, helt stille, firer Mesan og Storsejl. Lørdag Morgen ser vi to mægtig store Hvaler paa Længde med Skibet, det er ligesom et Par Undervandsbaade. Lørdag Eftermiddag slaar vi Mesangaffeltopsejl under, det staar fint, men vi styrer SW. Middag: Klipfisk og Sødsuppe. Føj! Har ca. 1600 Sømil tilbage endnu (blev i dag Barberet og vasket).

Søndag 16/7. fint Vejr. Kurs: SW til W. Om Formiddagen ser vi en Haj og Skipper tager straks Loggen. Hajen gaar paa en Skildpadde som ligger lige ved siden af og den vælter noget rundt i Vandet, men Hajen kan ikke gøre den noget. Middag: Bacon Grønærter og Abrikossuppe.

Det er næsten stille om Eftermiddagen, saa det er jo ikke meget vi kommer frem.

Mandag 17/7. Om Natten fint Vejr, frisker lidt og kurs NW t W/-V, meget fint Vejr hele Dagen, men hen imod Aften kommer der Byger. Sætter alle 3 Bagbords Rigge og sætter ny Mastekrave paa Stormasten. Om Eftermiddagen Kurs W t N (Tomatsuppe).

Tirsdag 18/7 fint Vejr Kurs NV til Nord, stille, mangler 16-1700 Mil, altsaa over Halvvejen, sætter Mastekrone paa Fokkemasten og sætter Stængevanterne, haaber snart at faa Springere til Bøf. Middag: (Indianerbøf og Æblesuppe) kokken er syg, men har bagt Rugbrød for første Gang i dag (20ende Døgn i Søen).

Onsdag den 19/7. Kurs NV til N½N, Frivagt. Stille fint Vejr. Havde ca. 200 Springere i en Flok, men da de var ca. 10 Favne fra Boven kom der Fisk, og væk var Springerne. 80 grader Varme, Fahrenheit. Havde Nymaane om Aftenen. Middag: Frikadeller, Kærnemælkssuppe.

Torsdag 20/7. Kurs NNV, Stille fint Vejr, 25 grader Varme, Reamur. Spændt Topvanter. Middag: Stegeflæsk og Havresuppe. Stille Hele Natten, havde en Damper der gik Østover.

Fredag 21/7. Stille godt Vejr, bidevind NV, har efterset Vævlingene i Fokkestængevantet, gik nøgen for første Gang i Dag til Søs og vi tager Masser af Styrtebad. Middag: Brune Bønner og Budding. Havde en Damper til Aften, formoder den

GRETHE ex. NOTRE DAMES DES FLOTES uden på DANA ex. CAPITAINE GUYNEMER i St. Malo.

gaar til New Foundland, begynder at løbe Fart.

Lørdag 22/7. Fint Vejr, svag Brise, styrer Bidevind NNV. Om Formiddagen skraber Tjære af Skanseklædningen og er i Dag for Alvor oppe at skændes med Bonden, og der er ikke langt fra Slagsmaal. Bonden Mister Slagpøs, løber god Fart om Eftermiddagen (Middag: Pukker og Risvælling). Pukker: Kogt Klipfisk og Flæsk Hakket sammen og stegt som Frikadeller

Er i Dag blevet enig med mig selv om at købe nyt Tøj i England

Søndag 23/7. Møjbeskidt Vejr. Regnvejr, ganske gennemblødt, Kurs NV. Middag: Preserveskød og Suppe, til kaffen Æblepie.

Mandag 24/7. Har malet Ruftaget og Hyttetaget og haft helt stille, men ellers fint Vejr. Middag: Tomatsuppe.

Tirsdag 25/7 om Morgenen Kl. 8 er vi midt i Damperruten, om Styrbord har vi en Engelsk Liner med 3 Skorstene den ligner meget QUEEN MARY og en anden engelsk Damper, den er ikke saa stor; en Fragtdamper. Middag: Pandekager og Havresuppe og om Bagbord har vi den italienske Liner, REX, mægtig flot Skib. Senere ser vi to af norske Amerika Liniens Baade, saa vi ved hvor vi er, vasker hele Skansebeklædningen fra For til Agter i Saltvand, som bliver skyllet af næste Nat.

Onsdag 26/7. Vi har et frygteligt Tordenvejr om Natten og det regner, ja jeg troede Himlen var ved at falde ned, og det fortsætter det meste af Formiddagen.

Om Natten maatte vi tage alle Sejlene, saa det var et Job og jeg var helt gennemblødt til Skindet. Om Formiddagen har jeg gravet Sand op under Garneringen i Lasten. Middag: Gule ærter. Efter Middag stille og Solskin, herligt. Det bliver taaget hen imod Aften, men ved 10 Tiden klarer det op og vi faar noget Vind tværs, og løber et Døgn gennemsnitlig 7-8 Mil i Timen

Torsdag 27/7 stadigvæk god Vind, saa vi kommer godt frem i Løbet af Dagen. Renser under Garneringen. Kurs: V til N / N. Middag Ris og Karry. I dag er der sat ud i Kortet og vi mangler ca. 1000 Mil igen, vi er midt i Ismarken nær Newfoundslandsbankerne og det er meget koldt.

Fredag 28/7 Nu har vi været en Maaned i Søen og henved 3 Tiden om Morgenen, faar vi atter stille, saa det gaar kun smaat fremad igen. Her til Middag renset ud under de fem af Spanterne, fra Pumperne og agterefter, har nu røget i alt 1 pund Tobak = ca. 2 Kr. paa en Maaned. Det er saa at sige stille, men den Smule Luft der er, kommer Agten fra, saa vi ligger ikke helt stille, sejler kun for Bovenriggen Middag: Flæsk.

Lørdag 29/7. Vinden agterfra, meget lidt Vind, saa vi gør ca. 1-2 Mil i Timen. Renser Spanterne foran fra Fokkemasten og lægger nye Bundbrædder. Taage – meget vi kan ikke se en Skibslængde frem. Middag: Pukker og Havresuppe. Er uvenner med Alfred.

Søndag 30/7, fint Vejr, Taage, stille agten Vind og gaar 2-3 Mil, saa vi mangler endnu mindst 900 Mil, er nu paa New-Foundlandsbankerne og har i Dag til Middag loddet og faaet Bund paa ca. 60 Favne. Har vasket en lille smule Tøj. Har hørt to Skibes Taagehorn og mener at den ene var meget stor. Middag: Gullasch og Abrikossuppe. Det klarer henad Aften, Men bliver atter taaget.

Mandag 31/7. Kurs NV /V. Taage, Vinden 3-4 agtentværs, 6-7 Mil i Timen. Middag: Tomatsuppe.

Eftermiddag atter Taage, bestiller ingenting andet and Tudbrøle med Taagehorn.

Tirsdag 1/8. Taage, Taage og atter Taage, sejler bidevind fra Kl. 12 i Aftes, men kan ikke ligge Kurs, er ca. 120 Mil fra Sabbly Isle, som vi maaske faar at se hvis det bliver klart, har ca. 800 Miles igen, gaar omkring 6 Miles i Timen. Middag: Pandekager og Æblesuppe.

Tirsdag Middag vender vi og gaar ret Syd, men driver lidt østover og bliver ved med det til Tirsdag Nat.

Onsdag 2/8. Dejligt Vejr, Stille, har kun Undertopsejl. Store Stængestagsejl og 7 Stagsejl sat. Middag: Gule Ærter, syl Sejl om Eftermiddagen. Alfred Uvenner med Skipperen, meget fint Vejr, om Natten ingen til Rors, men der er meget Sø. Ved 3½ Tiden begynder der at komme Luft og vi sætter Sejl og ser samtidig en mægtig Flok Springere, men det er for mørkt til Fangst

Torsdag d. 3/8. Fint Vejr, Kurs NV til V, alle Sejl sat, gaar ca. 2 Mil i Timen og har stadig ca. 800 Mil, maaske lidt mere igen. (Mejeristens fødselsdag). Middag Kødboller (stegte) og Kærnemælkssuppe. Er i Dag begyndt at Male Ruf og Storbaad.

Fredag 4/8. God Vind gaar 7-8 Mil i Timen NNV, faar Taage henad Aften. Middag: Karry og Ris.

Lørdag d. 5/8. (Mosters Fødselsdag), stadig god Vind og Fart op til 8½ Mil i Timen, sigtbart, har 2 Dampere om Formiddagen der styrer SV vi styrer V til N, og senere paa Dagen bidevind V. Middag: Frikadeller. Om Eftermiddagen atter Taage og Vinden skraller, og om Natten er Kursen NV, men Vinden flover og det er stille og Taage hele Søndagen, saa de fleste Sejl bliver bjerget.

Søndag 6/8. Stille, Taage, Pilkevejr. Styrmanden fanger en Torsk paa en 5-6 Pund, saa vi skal have stegt Torsk til Aften Middag: Gullasch og Abrikossuppe. Om Eftermiddagen sætter vi Fokken og Knækstagsejl, saa det gaar lidt fremad, men vi mangler ogsaa kun ca. 400 Mil tilbage, saa de 2 Døgn med god Vind har strukket godt herover ad. Vi styrer V og har Halifax Fyrskib i 45 Mil Afstand mod Nord. Kokken gaar amok, men bliver god igen. Beskidt Taagevejr. Søfolkenes Skræk. Gud ved hvor langt DANA er kommet *(Det maa her indskydes, at et andet fra Frankrig indkøbt skib til samme rederi, var barkentineren CAPITAINE GUYMER paa 332 brt. og med en lasteevne paa 500 ts bygget i la Richardais 1918/19. Barkentineren fik navnet DANA, da den sattes under dansk flag og med Hans Andersen, kendt under navnet »Stormanden«, som fører. Besætningen var paa 8 mand.*

Barkentineren gik fra St. Malo søndag d. 16. juli 1939 i ballast til Halifax, Nova Scotia, hvortil den ankom 31. august. Herfra afgik den igen d. 12. september bound for Newry, Irland med 166,9 std. træ, som et af de to sidste sejlskibe uden maskine med ladning over Nordatlanten. GRITHE er den anden, DANA vender vi tilbage til senere).

Mandag 7/8. Stille Taage, men det gaar dog lidt frem. Vi har en Damper der gaar mod Sydvest. Middag: Brune Bønner.

Mandag. Nu faar vi et Fyr om Styrbord og langt om længe opdager vi det er Whittle Hope og vi har en Damper og en Fisker.

Tirsdag 8/8. Det klarer lidt op og vi gaar med en 3-4 Mil i Timen, vi ser flere Fiskere i Løbet af Dagen og er ikke langt fra Kysten, men vi kan ikke se den paa Grund af Taage. Middag: Pandekager og Æblesuppe. Tirsdag Nat er det klart, og vi ser et Par Dampere og et ukendt Fyr som dog hurtigt forsvinder paa grund af Taage. Vi mangler ca. 200 Mil Tirsdag Efterm.

Onsdag 9/8. Taage og Taage, altid Taage, men vi gaar dog ca. 4 Mil i Timen, vi mangler ca. 150 Mil og venter bare paa opklaring i Vejret, saa vi kan se Pynten og komme rundt den. Vi har haft flere Damperes Taagesignaler i Formiddag, men stadig ikke anden end Taage. Hvis der ikke var nogen Golfstrøm her, saa skulde vi være ved Pynten nu til Middag, men vi ved jo slet ikke hvor meget Strøm der gaar. Middag: Gullasch og Risvælling.

Vi lodder ved hvert Vagtskifte, men det viser sig at være omkring 50 Favne hele Tiden, saa det kan vi jo ikke rette os efter. Prajer en Fisker om Position, og gaar nu ret nord efter.

»Stormanden« med kone og barn om bord i DANA St. Malo 1939.

10/8. Landkending og god Vind.

11/8. Sejler paa Fundy Bay, Land paa begge Sider, ser Færgen fra Nova-Scotia til St. John.

Ankrer Kl. 8 Aften ca. 10 Mil fra Parssboro 12/8. Letter Kl. 7 Morgen, Stille og driver frem med Strømmen. Kl. 9 er Strømmen ved at skifte, og da vi klarer til for at ankre kommer Slæbebaaden og Lodsen og vi ankrer i West Bay Parssboro den 12/8 Kl 11 Formiddag efter en Rejse paa 46 Døgn.

Rejsen tilbage har Olsen ikke noteret noget om, men skibskammeraten Alfred Nielsen har til gengæld beskrevet denne del af rejsen, herom senere.

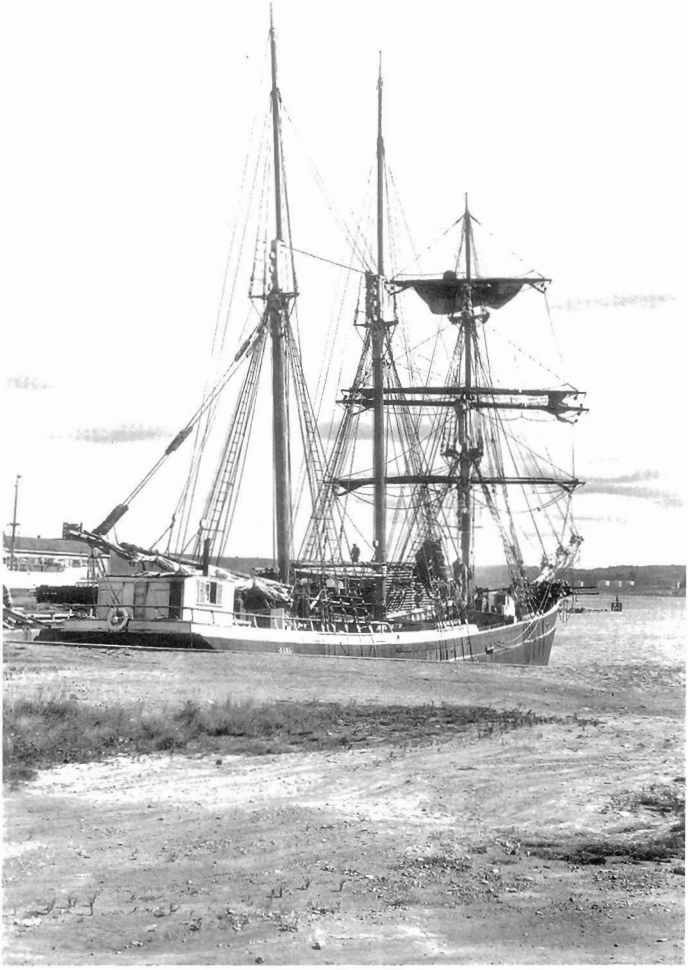
J. P. Olsens notater fortsætter i Teignmouth: Afmønstret fra GRETHE Fredag 24/11-39 indtil Videre. *Han byttede herefter skib med en af søfolkene på DANA.*

GRETHE afsejlet Teignmouth Lørdag 25/11-1939 bound for Hasle og Vesten om Irland. God Fornøjelse.

DANA

DANA var ankommet Newry d. 19. oktober efter en længere rejse, hvor det har været nødvendigt at dreje skibet til et par gange på grund af storm, og hvor der omvendt har været vindstille af flere omgange, hvor der er noteret »Stille ingen Skibsmagt« i journalen. DANA afgik igen i ballast d. 11. november med ankomst Teignmouth 21. november, hvor der gik et par dage med at losse ballasten over i lægtere. Tirsdag d. 12. december var clayladning indtaget, skibet gjort søklar og afgik til Egersund, Norge, hvor de lå fra d. 24. juleaftensdag 1939 til 24. januar 1940. Skibet havde præcis en måned til Ayr, Skotland i ballast, og her indtoges kulladning til Ærøskøbing. Torsdag d. 14. marts var der afgang, kl. 4 eftermiddag kvitteredes slæbebåden og i den lette vind tilsattes alle sejl og skibet »krydsede med sikker kending«.

Tirsdag d. 2. april 1940 kl. 10 begyndte



DANA bygget 1919 i La Richardais under lastning af tømmer i Halifax. (Foto: Søfartsmuseet i Halifax).

det at blæse op fra SV, og Vinden tog hurtigt til i Styrke. Kl. 12 blæser jageren, storsejl og overmærssejl i stumper. Der er et voldsomt hav og skibet tager en masse vand over dæk og luger, »saa vi maa straks gaa 4 Mand til Pumperne og holde alle de Sejl paa Skibet, der lader sig gøre for at prøve at sejle Skibet klar af den svenske Kyst. Skibet arbejder meget haardt i Søen. Kl. 3 Eftermiddag sigtedes Vinga Fyr godt 2 Mil i Læ. Lagde straks Roret op og styrede ind og fik Lods. I den halvanden Time, der ikke er pumpet paa grund af Manøvrering med Sejl, var der 24 Tommer Vand i Skibet. Kl. 7 ankom til Göteborg og fortøjede efter Lodsens Anvisning«. *noterer Stormanden i journalen.*

Onsdag d. 3. »Satte mig i Forbindelse med mit Rederi og begyndte at tørre vores Sejl for at reparere dem. Naar Skibet ligger stille trækker det ikke mere Vand som sædvanlig«.

Medens skibet ligger i Göteborg og udbedrer stormhavarierne gar tyskerne ind i Danmark d. 9. april.

Tyskerne had imidlertid snart svenskerne om at smide bl.a. alle danske skibe ud af deres havne, og de efterkom straks tyskernes ønske. DANA slæbtes ud d. 24. april og ankrede op, næste dagen gik skibet under sejl og nåede bestemmelsesstedet uden yderligere troubles.

Søndag d. 28. april noteredes: »Sejlede med sikker Kending til Ærøskøbing, fik Lods Kl. 2 Emd. ud for Ærøskøbing, gik ind i Havnen Kl. 4. Fortøjede forsvarligt«.

Fhv. skibsfører Jens Chr. Nielsen, Marstal, der på det tidspunkt var 11 år, lå på stue med et par andre drenge på Ærøskøbing Sygehus. De stod oppe i vindueskarmene og så DANA blive slæbt ind. Nielsen erindrer, at drengene snakkede om, hvad det dog kunne være for en stor sejler.

9. maj er DANA udlosset og kan gå til Marstal, hvor den som den sidste danske sejler bygges om til tremastet motorskonnert.

J. P. Olsen, der var letmatros på rejsen fra Teignmouth har gjort følgende notater:

12/12 afsejlede fra Teignmouth med DANA kl. 8 Morgen, var ved at drive paa Land, men kom dog klar igen uden at ankre. Kl. 2 Nat havde vi Lizard Point tværs og Kl. 10 Onsdag Morgen Landsend. Det er ved at blive stille og vi sejler bidevind, men haaber at faa en god Vind.

Torsdag 14/12. Stille om Morgenen, men Vind op ad Dagen og vi holder pænt god Fart. Ser Smalls om Aftenen.

Fredag 15/12. Noget Stille, men senere Vind, er ved at blive oversejlet flere Gange i Løbet af Natten, men drejer til Vinden Kl. 12 Nat med Raasejlene bak paa Grund af Mørke.

Lørdag 16/12. God Vind, 5 Mils Fart, er ved at kollidere, sejler videre igen Kl. 4, og 4½ har vi Fyret paa Sydspidsen af Isle of Man. Ser mange Fisketrawlere og haaber snart at se Land. Hvis Vinden vil blive ved med at rette sig saadan efter os, kan vi naa Norge og Egersund til Juleaften. Ser om Natten en Flotille paa 4 Krydsere, 5 Destroyere og 3 U-Baade gaar ind igennem North-Channel.

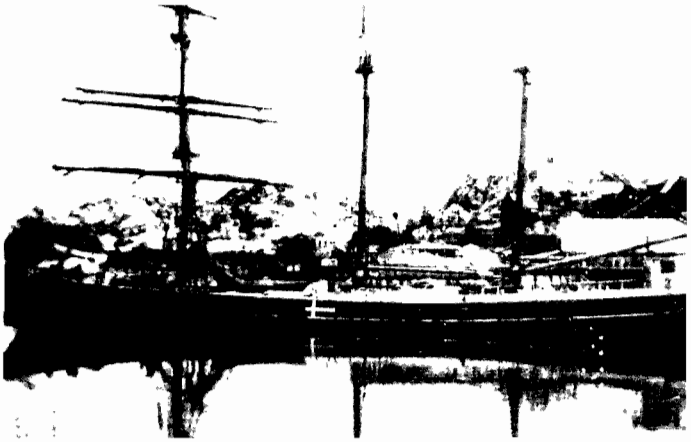
Søndag 17/12. Stille vi driver kun med Strømmen.

Mandag 19/12. Er kommet op imellem Hebriderne og Scotland, men faar Vind og Modvind. Kl. 9 gaar tilbage og Vest om Hebriderne, Styrer bidevind hen paa Aftenen Stille.

Onsdag 20/12. Vinden ret agterind gaar 6-7 Mils Fart hele Dagen. Hen paa Eftermiddagen vokser Vinden til Storm og det gaar godt frem.

Torsdag 21/12. Aarets korteste Dag, stadig fin Vind, som bliver til stille ved Middagstid og har Stille hele Natten.

Fredag 22/12. Faar Øje paa et Fyr paa Øerkney-Øerne og samtidig kommer en Trawler og signaliserer »Hvor kommer I fra«, »Hvor skal I hen«. 1 Time senere



DANA i Egersund, Norge juledag 1939.

kommer en Flyver som kaster Flyveskrifter ned, der er hæftet til Sandposer. Han opgiver os en Kurs vi skal styre ned mod en Bøje. Der er godt med Vind nu, og vi løber 6-7 Mils Fart.

23/12 og 24/12 ser vi et Par Passagerbaade, saa vi nærmer os stærkt Norge.

24/12 Kl. 4½ faar vi Øje paa Eckerø Fyr, og Kl. ca. 10 har vi Lods ombord. Slæbebaad kommer ud, og kl. 2 er vi fortøjet og kan holde Jul i Havn.

26/12 var vi til Juletræ paa Sømandshjemmet, det var meget morsomt og alle var saa gode og flinke imod os.

27/12. Vi begynder at rigge Lossegrejer op, og er klar til at losse. Var til Julebord i Metodistkirken om Aftenen, det var den bedste Juletræsfest som jeg har været til.

28/12. Vi begynder Losningen, men ikke før om Eftermiddagen, for Motoren vil ikke gaa.

Til Juletræsfest paa Frelsesarmeen om Aftenen, meget festligt.

Paa de tre Juletræsfester, vi har været til er vi blevet beværtet med Smørrebrød, Kager og Kaffe, og det har vi ogsaa faaet ved de andre Fester i Metodistkirken. Vi fortsætter Losningen ind i det nye Aar, og er færdige Tirsdag den 9. Januar 11.40. Begynder saa at indtage Ballast om Onsdagen, og er færdige og skalker Luger Lørdag 13/1. Vi faar en Del sne i den kommende Uge, og Hans rejser Onsdag 17/1 hjem. Det er mere end en Uge siden at Lasse og Kokken rejste.

Vi bestiller saa at sige ingenting, men har fri det meste af Dagen, saa jeg har rigtig været ude i Omegnen og set mig om, paa Varburg, Himmelvejen, Paradisvejen, Pinsebroen, Gammelvejen, Hadland, Verdens Ende og paa Egersund Museum.

I Dag den 19/1-1940 har vi faaet en Del Sne vi har faaet omkring ½ til 1 Meter. Vi har faaet 2 nye Mand ombord, og venter nu kun paa Ordre, men vi skal vel nok til Vestengland

Vi vil have noget mere i Hyre nu, jeg for min skyld vil have 200 Kr. om Maaneden, og jeg mener heller ikke det kan være for meget. 200 Kr. fra den Dag vi

sejler herfra. Vi skal til en lille Plads i Vestskotland.

Vi har stadig fine Dage i Egersund, og den sidste Aften Tirsdag 23/1 holder Astrid, Tora, Ruth og Birgit et Afskedskalas paa Bjelland, hvor vi var 5 Mand, nemlig Skipperen, Kokken, Hjalmar, Marstal og mig selv.

Vi faar altsaa taget en rigtig Afsked med Egersund og sejler næste Dag, Onsdag den 24/1 Kl. 10 og vi ser alle Arbejderne paa Fabrikken farer til Vinduerne. Ja det har været en dejlig Maaned som vi aldrig vil glemme. Kl. 10 i Dag begyndte vi at hive Ankeret og Kl. 11 gik vi ud af Havnen og kippede med Flaget ved Trawleren og Minestrygeren.

Vi har Vinden agterind, og det blæser en 3-4. Jeg regner med at vi gaar med 4-5 Mils Fart, saa det kan jo ikke vare længe at gaa over med dette her. Der er Snetykning for det sner godt, og en Mand maa gaa Udkig paa Bakken samt bruge Taagehorn.

Kl. 12 Middag havde vi Eckerø ret Nord ca. 3 kvartmil og satte Loggen, som stod paa 91.

Vi har god Vind, og det gaar godt fremad, i løbet af Eftermiddagen opklarende Vejr og vi har det fineste Vejr som kan ønskes Natten igennem.

25/1. Vi fortsætter med samme Vind og samme Fart og desuden en meget fint Vejr efter Aarstiden at regne. Vi ser en Flyvemaskine.

26/1. Faar Landkending af Start Point, men gaar saa nordover og kommer klar af Oerkneyøerne fint Vejr men lidt mere Vind

27/1. Bliver ved med at holde os langs Land. Vi har opdaget at Kompasset viser ca. 2 Streger forkert. Da vi Haler Loggen ind Kl. 4 Eftermiddag er Flynderen væk, saa nu maa vi sejle paa Øje og Ror, som det hedder. Vi gaar nu langs Hebriderne, men det begynder at friske og det er snart Storm fra Syd.

28/1. Nu er det for Alvor Storm, saa vi

Dansk Havvejr.

maa ligge underdrejet, driver meget i nordøstlig Retning.

30/1. Underdrejet.

31/1. Om morgenen stilner det af, og vi begynder at sætte sejl, vi kan ligge SW, men driver saa 3-4 Streger, det er den voldsomme Sø der sætter os saa meget Vestover.

Hører i Radioen at Damperen ENGLAND er blevet minesprængt. Det er godt vi ikke er i Nordsøen med Storm fra Nord, for saa havde vi jo drevet ret ned i Minerne.

1/2. Det er stadig samme Vind, men vi ligger og krydser og kommer ingen Vegne, har set en 3-4 Dampere som gaar Syd-Nord.

Hører at 2 danske Dampere er minesprængt, henholdsvis 20 og 15 Mand omkommet, det er jo ganske forfærdeligt.

2/2. Stadig samme Vind og i Eftermiddag Kl. 3 blev alle Sejl taget, undtaget klodsrebet Storsejl, saa nu ligger vi og driver nordover

3/2. Ligger stadig underdrejet

4/2. Ligger stadig underdrejet

5/2. Ligger stadig underdrejet

6/2. Sætter Sejl og gaar østover SO, men da vi jo er ballastet driver vi meget og kommer fremefter OSO.

7/2. Vender og styrer SW, men det giver ikke meget, faar Solhøjden og vi er paa Højde med Levis Point Nordspidsen af Hebriderne

8/2. Styrer østover igen, men der er saa meget Sø fra Syd saa vi driver en Del nordover

9/2. Mægtig fint Vejr, men stadig samme Vind.

Vi hører i Radioen om den strenge Frost derhjemme. Det er jo skidt at have saadan en lang Rejse nu i Krigstiden, for saa kan de derhjemme jo gerne tro at vi er torpederet eller minesprængt, saa en engelsk Flyver i dag.

10/2. Kurs WSW, men vi kommer meget lidt frem og drejer under til Middag.

11/2. Har ligget underdrejet 1 Døgn og sætter nu Sejl og kan ligge kurs, men det bliver næsten stille.

12/2. Det er helt stille og vi driver kun lidt fremad. Vi har det fineste Sommervejr og ca. 10 grader Varme.

13/2. Varmt, stille og klart, henad Aften gaar det lidt fremad.

14/2. Det gaar nu fremad med 3-4 Mils Fart, og vi nærmer os Maalet.

15/2. Stille og varmt og Søen er helt rolig, vi venter at se Land, men ser intet.

16/2. Kl. 12 Midnat atter Stille og alle Sejl paa hende.

17/2. Stille hele Morgenen og Formiddag kommer lidt Vind, den bliver kraftigere om Eftermiddagen, og Søndagen den 18/2 kl. 12 Middag drejer vi atter under. 3 Danske Dampere er gaaet.

19/2. Vi drejer under, men ligger kun et Døgn underdrejet og den 20/2 gaar det atter lidt af den rigtige Vej, vi har ellers fint Vejr og ligger og krydser frem og tilbage.

21/2. Det er stadig Regnvejr hele Tiden og i Eftermiddag faldt Barometret saa meget, saa vi rebede Sejlene og bjergede Fok, Bram og Overmærs. Men det bliver jo ikke til noget, kun stille, og ud paa Aftenen faar vi Vestlig Vind, og saa gaar den ellers strygende hjemad via Ayr.

23/2 kl. 2 om Morgenen opdager vi det første Fyr og kl. 3 det næste og saa gaar det ind imellem Øerne her og vi har stadig god Vind. Kl. 5 er vi ud for Ayr, men maa ikke blusse, saa vi kan ikke faa Lods. Vi ligger saa og krydser hele Natten 24/2 Har nu haft en Maaned i Søen og vi ligger og krydser og signalerer efter Lods. Han kommer først kl. 12½ og gaar straks fra Borde igen og telefonerer til Barrow efter Slæbebaad som kommer Kl. 3 og kl. 4½ er vi inde i Ayr og er kommet vel over denne gang. Vi kommer dog ikke ind foruden Uheld, idet vi brækker Kranbjælken og ankeret ryger i Bund. Byen er ikke saa lille og Søndag 25/2 ser man lidt paa den.

Den sidste Uge af Februar har sat Luft-

sporer i i Lasten og lavet Skod paa Rejsen. Kassen trækker meget Vand, men det har hjulpet efter at Skipperen har været udenbords.

Søndag 3/3. Fint Vejr, en Nordmand er lige kommet ind.

Var til Fodboldkamp i gaar, har aldrig set en bedre Kamp knippelfint, men haardt Spil. Uafgjort 2-2. 1. Divisionskamp. Viborg. Finland er faldet i Russernes Hænder, Italien gør Protest.

12. Marts. Freden sluttet mellem Finland og Rusland.

14/3. Afsejler fra Ayr Kl. 2½ Eftm. kvitterer Slæbebaad kl. 4, men da det er helt stille kommer vi ingen Vegne. Om Natten faar vi Stormvejr ret imod, mister Storsejl og Stagsejl, slaar et Bramsejl under som Storsejl den 15. samt et nyt Stagsejl.

Vi ligger og krydser hele Dagen, men kommer ikke stort frem. Kl. 8 Aften passerer vi den høje Ø, som ligger i Bugten, og Vinden begynder at skralle, saa vi ligger SSW. Kl. 4 Morgen er det fin Vind, og vi styrer ret ud gennem North Channel. Om Eftermiddagen den 16/3 frisker Vinden, men den er ret Syd, saa vi gør god Fart. Om Natten, da vi skal bomme over, gaar Storsejlet (Bramsejl), og Søndag den 17. (Palmesøndag) maa vi saa slaa den spidse Mesan under som Storsejl og Gaffeltopsejlet som Mesan og det staar fint. Vinden er SSØ og vi sejler for Klyver, Undermærs og St. Stagsejl, hen mod Aften bliver det fint Vejr, og vi er naaet paa Højde med Stornoway, indenfor Hebriderne er her ganske smult Vande og det gaar fint. Det bliver stille, men vi faar igen lidt Vind, og Mandag den 18. Kl. 8 er vi paa Højde med Buttlle Levis.

Det gaar stadig godt opad, og om Aftenen her møder vi 2 danske Dampere af Lauritsens.

Torsdag d. 19. naar vi Kap Wrate og sejler nu bidevind.

Onsdag 20/3 naar vi til Orkneyøerne, men da der er saa meget Sø gaar vi ind i Kirkwall Bugten. Signalerer med Travlere og gaar udad mod Nordsøen igen om Aftenen, møder Tugis af D.F.D.S.. Kl. 10 kommer der 2 engelske Officerer ombord, men gaar igen efter at have faaet en Dram. Torsdag 21/3 er nu i Nordsøen og har Fair Island tværs. Stille men en Masse Sø fra SO.

Fredag 22/3. Stille, stadig megen sø, engang imellem er der dog lidt Vind, og vi kommer lidt udad.

23/3. Stille og megen Sø. 24/3 Stille og ligger med det samme. 25/3 Stille. 26/3 Stille.

27/3. Kl. 3 Morgen kommer der pludselig en Orkan over os og Bramsejl og Fok gaar. Vi holder Vinden agten ind og det blæser 7-8. Bjærger Overmærs til Aften, men Skibet trækker meget Vand, saa der er kun en Mand, der sover ad Gangen og kun i 2 Timer.

28/3. Stadig det samme, men med svære orkanagtig Hagl- og Snebyger. Kl. 5 om Morgenen ryger Tømmerflaaden ud i Borde og vi faar den saa surret dér, efter dette maa vi hale Ankerkæden op paa Halvdækket og staar i Vand til Hofterne. Saa kommer der en forkert Sø og vi 3, der staar paa Fordækket, ligger og skyller rundt mellem Dæksmotoren og Lønningen.

Det er begyndt at flove, men der kommer dog Byger endnu og der staar et mægtig Hav, jeg har aldrig været med til noget lignende. Om Eftermiddagen sætter vi Sejl og styrer ONO.

29/3 kl. 1 Morgen faar vi Øje paa Skærene af Lister og Lindesnæs Fyrene og vi har nu fint Vejr og meget flovet. Efter Frokost sætter vi alle Sejl og slaar et Mærssejl under som Fok. Vi er nu i smult Vande, og har ganske tydeligt Norge i Nord. Det bliver stille, men til Kaffetid kommer der igen lidt Vind fra W.

30/3. Ligger med stille indtil Aften, da faar vi Vinden fra S og SW, og saa gaar det mod Skagen. Kl. 12 Nat er vi tværs af Hanstholm.

31/3 kl. 8 er vi tværs af Hirtshals, og det

gaar med god Fart samtidig med, at vi har Strømmen med. Kl. 12 passerer vi Skagen, men det er Modvind, og vi maa ligge og krydse og kommer ingen vegne.

1/4. Næsten ingen Vind, men den smule der er, er imod og saa er det Taage hele Dagen lige indtil Aftenen kl. 5, da klarer det, og vi er lige ved Skagen. Var ved at blive paasejlet af en Damper i Morges, den var ikke mere end et Par Skibslængder fra os.

2/4. Det frisker, og kl. 10 er det Storm. Jagerne gaar. Overmærssejl ryger med, styrer stik Ø. Sejler under Vandet det meste af Tiden, og det ser flere Overgange meget alvorligt ud. Opdager Vinga Fyr kl. 2, og da vi driver ind paa det, kan vi lige så godt sejle ind til det, faar Lods ombord og er forankret i Gøteborg som Havarist men Lækage kl. 10 Aften.

Vi ligger nu her og reparerer Sejl og er for saa vidt færdige, da vi Tirsdag Den 9ende hører, at Tyskerne er gaaet ind i Danmark, og Danmark har overgivet sig uden Kamp.

Samtidig prøver Tyskerne ogsaa Norge, men det gaar ikke saa let. Nordmændene slaas, og det gaar haardt til derude, men Engelskmændene kommer Norge til Hjælp. Engelskmændene udlægger det hidtil største Minefelt.

Vi har nu været her i over 14 Dage og skal afsted hvis Kromann kan komme til at sende Penge. Hvis vi skal afsted, skal vi have 2 Passagerer med, en ny Professor fra Aarhus og en Dansker til på omkring 20 Aar, jeg regner med, at det er en Student.

Afsejler fra Gøteborg Tirsdag d. 24/4 Kl. 2 Efm., men faar Modvind og gaar til Ankers i Skærgaarden.

Afg. Skærgaarden 25/4 Kl. 4 Morgen. Lodsbaaden tilbyder gratis at slæbe os ud. Kipper for en svensk U-Baad. God, men næsten ingen Vind, gir kun 2-3 Mils Fart.

Om Natten fint, næsten stille Vejr, ser Luftspejlinger og ser indtil 8 Fyr samtidig. Kl. 5 Morgen den 26/4 tværs af Fornæs ved Grenaa.

Forfatteren og skib i havn.

Om Formiddagen en tysk Minelodsbaad giver os Kurs. Regntykning hele Dagen, og først om Natten opklaring.

27/4 kl. 12½ Morgen gaar for anker i Sejerø Bugt på grund af Dødvande. Letter kl. 6 Morgen og kl. 11 tværs af Refsnæs.

28/4 kl. 12 Nat passerer vi Knudshoved. Minelodsen ser os ikke, og vi fortsætter gennem Minefeltet. Kl. 4 er vi ved Taasinge. Kl. 5 Lods om Bord, han spørger, hvordan vi er sluppet herned uden Minelods og Slæbebaad.

Kl. 6 passerer vi Svendborg, og kl. 9 gaar vi ud i Østersøen ved Avernakø ved Faaborg. Krydser hele Vejen op til Ærøskøbing, det maa have set flot ud. Kl. 2 Lods om Bord, kl. 3 staar vi paa Grund i Havnehullet, og Kl. 5 er vi fortøjet, og Skibsrheder Kromann senior og junior kommer ombord og siger: »Velkommen hjem og Tak for Tørnen, som I tog.«

Et af de sidste sejlskibe under dansk flag

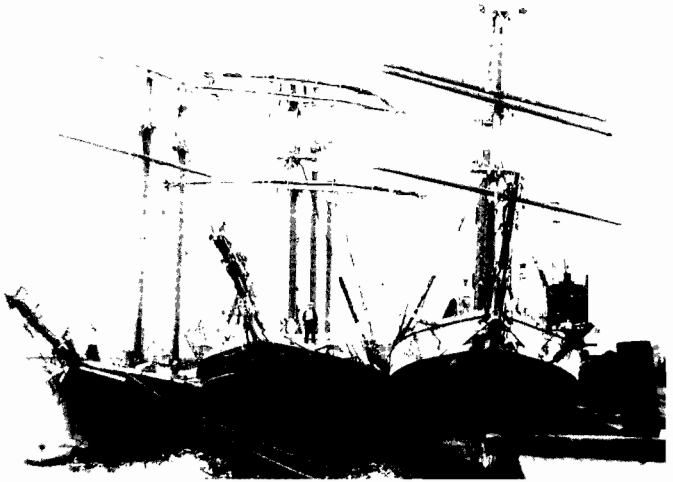
Af ALFRED C. NIELSEN

Mange danske søfolk i 60-70 års alderen vil nikke genkendende til skibsnavne som ERNA, DANA og SINE, idet mange vordende navigatører fik deres sejlskibstid i disse skonnerter under sidste verdenskrig og i årene umiddelbart efter.

Skønt hjemskrevne i Marstal var disse skibe byggede i Frankrig og af skibsreder E. B. Kromann købt til Danmark umiddelbart før krigen. De nævnte skibe var alle 3-mastede skonnerter eller barkentiner uden motor, ved hjemkomsten til Danmark blev de dog alle riggede ned og fik installeret motor. Med i købet var også et par mindre 2-mastede skonnerter, OCEANIDE, som forliste under krigen, og ARKEN, som i en årrække var øvelsesskib for Sømandshøjskolen i Svendborg og ACTIV ex. FRANCOISE.

Denne beretning handler imidlertid ikke om nogen af de nævnte skibe men om 3-mast. skonnert GRETHE, der som de var af fransk oprindelse og købt til Danmark af skibsreder Kromann. GRETHE, der som de øvrige nævnte skibe, havde været benyttet i torskefiskeriet på New Foundlandsbankerne med hjemsted i St. Malo, medens de var under fransk flag, nåede dog aldrig dansk havn, som det vil fremgå af det efterfølgende.

I forsommeren 1939 afmønstrede jeg fra 3-mst. motorskonnert MERKUR af Marstal, da skibet efter et par barske rejser bl.a. med cement fra Aalborg til Tors-



OCEANIDE, GRETHE OG DANA I St. Malo.

MERKUR bugserer ERNA ind til Marstal. Der kortes op på slæberen.

havn og kul fra Methil til Tønsberg skulle gennemgå en større reparation. Det sidste vi foretog os, inden skibet gik til værft, var at bugsere den nævnte ERNA til Marstal fra Lunkebugten, hvortil skibet var sejlet fra Frankrig for sejl alene.

Da jeg efter afmønstringen fra MERKUR havde gået hjemme på Fanø nogen tid og ventet på en anden hyre, blev jeg en dag ringet op af skibsreder Kromann, som spurgte, om jeg ville med til Frankrig og hente en af de skonnerter, han havde købt der. Skibet skulle ikke direkte hjem til Danmark men først en tur til Canada og laste træ til Douglas, Isle of Man, i det Irske Hav. Da tilbuddet forekom mig ret så spændende, sagde jeg straks ja, og få dage senere tog jeg med toget til Sønderborg, hvor jeg mødte reder, skipper, styrmand og de øvrige, som skulle blive mine skibskammerater det næste halve år.

Fra Sønderborg rejste vi videre mod St. Malo via Køln, hvor vi gjorde ophold og besøgte domkirken, og Liege, hvor der var store festligheder i anledning af åbningen af Albert-kanalen, der forbinder floderne Schelde og Meuse.

Da vi skulle videre fra Liege til Paris, kom vi desværre med et forkert tog, et bumletog, der var så længe undervejs, at vores planlagte sight-seeingtur i Paris gik i vasken.

I Paris havde vi kun kort tid til at komme fra Gare du Nord til Gare Montmartre, hvorfra vi skulle have toget til St. Malo. Men som alle Parisfarere ved, er de parisiske taxichauffører noget for sig, ham vi havde hyret fik besked på at køre hurtigt, og det gjorde han – 7 mand med bagage i en taxi i Paris en sen aften, det var faktisk noget af en oplevelse.

Næste morgen tidligt kom vi efter 48 timers rejse til St. Malo, og efter et solidt morgenmåltid var vi spændte på at komme ned til havnen og se vort skib. GRETHE viste sig at være et pænt skib med gode linier og på ca. 350 tons dw. Det første vi basser lagde mærke til var, at der var bygget et helt nyt ruf på fordækket, hvor vi skulle bo, og glade var vi.

Vort ophold i St. Malo kom til at vare en uges tid, som gik med at slå sejl under, tage vand, proviant og stores og i det hele taget gøre skibet søklart – sandballast var

taget ind, før vi kom, men det kommer jeg tilbage til senere.

Vi fik dog også lejlighed til at se lidt på byen. Således kom vi den første aften gående op mod byen, da vi nedenfor den store bymur passerede en række holdende taxi-biler, vi bemærkede, at chaufførernes navne var malet på bilerne, og en af os kom med et udbrud, da han så at en af chaufførerne hed Hansen. Da samme Hansen hørte sit navn – og sit modersmål – kom han hurtigt ud af vognen og fik fat i os og proppet os ind i bilen, hvorefter han omgående kørte os hjem til madame Hansen, der som det viste sig, var ejer af en lille hyggelig beværtning. Det må have været et godt ægteskab, det Hansenske, madame Hansen modtog os i alt fald med åbne arme, og snart blev vi behandlede som medlemmer af familien.

Na, alt får en ende også vort ophold i St. Malo. Da vi skulle af sted, skulle det naturligvis ske ved højvande, da St. Malo er et af de steder i verden, der har størst tidevand, ca. 50 fod forskel på høj- og lavvande.

Vi havde naturligvis slæbebåd et stykke udenfor havnen, og så kom det spændende øjeblik da vi skulle sætte sejl.

Jeg har tidligere nævnt, at GRETHE var en skonnert, og det er også rigtig nok, eftersom dens fokkemast ikke var fuldrigget, d.v.s. den havde ingen bramstang og intet bramsejl, men ellers var den rigget som en barkentine. Af råsejl førtes over- og undermærssejl og fok, og så havde den intet skonnertsejl men derimod mellemstagsejl mellem stor- og fokkemast.

Alt taget i betragtning må det siges, at GRETHE var en ganske god sejler, med jævn vind kunne den gå en hel dag bidevind med roret surret midtskibs og med en fart af 25-30 sømil i vagten. Når det blev for mørkt til at arbejde på dækket, blev surringen taget af rattet, og en mand blev sat til rors, det var jo ikke nogen drivertilværelse, vi var mønstret på.

Ca. en uge ude fik vi dårligt vejr med høj sø og megen slingerage på grund af de ca. 150 tons sandballast i bunden af skibet. Slingeragen bevirkede, at skibet trak vand, så vi måtte i pumperne.

Det var et kapitel for sig. Alle, som har sejlet med danske træskibe, kender de sædvanlige lænsepumper forsynede med en gummimembran, og som i almindelighed virker ganske udmærket. Lænsepumperne i GRETHE liguede set udefra disse pumper, men de havde ikke nogen gummimembran, derimod havde de et stempel med en fals i, hvori der var lagt en kordelstrop, så stemplet kunne slutte tæt til pumpehuset. Når kordelstroppen var ny og spændte mod pumpehuset, var stemplet næsten ikke til at slæbe op og ned, og når den efterhånden blev slidt, kunne pumpen dårligt suge vand. Vi fik pumperne til at suge, og vi pumpede, men der kom ingen vand – efterhånden stod vandet så højt i lasten, at det gik op i sandballasten.

Vi måtte ned i lasten og pille kasserne omkring sugerørene af, det viste sig da, at røreue var så tærede, at vandet stod ud af dem som af et sprinkleranlæg og derfor aldrig nåede dækket. Vi fik nu travlt med at omvikle rørene med tjærede strimler af sejldug, og da vi således have fået dem tætnet, fik vi også efterhånden pumpet skibet læns, eftersom vejret bedredes. Men nu kom vi først rigtigt på arbejde. Som allerede fortalt var skibet ballastet, da vi kom om bord, men de, som havde lempet ballasten, havde forsømt at tætne sandsporene. Vi måtte derfor lempe ballasten ud i enderne af skibet, rense sand op af sandsporerne, tætne dem med værk og derefter lempe ballasten på plads igen.

Rejsen gik videre, vi skulle til Parsboro i Fundy Bay, Nova Scotia. Om livet ombord kan bl.a. fortælles, at vi jo nødvendigvis måtte spare på ferskvandet, hvorfor vi kun en gang om ugen hver fik en halv pøs ferskvand til personlig vask og vask af tøj. Ind imellem, når det var

ordentligt vejr, trak jeg dog en pøs søvand op og vaskede mig deri, så godt det nu lod sig gøre (lært på Georg Stage), skipper og styrmand, begge marstallere og i vi unges øjne ældre mennesker, rystede på hovedet af den tovli' fanø-mand, som badede i søvand.

Kosten var naturligvis ensformig, men veltilberedt efter forholdene, da vi havde en ældre, fuldt uddannet kok, som også var god til brød-bagning.

Kostplanen var som sagt ikke meget varieret, hver ugedag havde således sin egen menu, jeg husker endnu, at om ons-dagen fik vi marstaller pandekager med svedsker, lørdag stod den på »dyreryg og brun suppe« (klipfisk og brødsuppe) og om søndagen abrikossuppe og preserve-ret kød (kabelgarn), det var ugens kuli-nariske højdepunkt.

Ind imellem lykkedes det os dog at skaffe os frisk proviant, idet det fra tid til anden skete, at vi var så heldige at harpu-nere en springer, eller, medens vi lå i vindstille og tåge på New Foundlands-bankerne at pilke et par torsk, og så stod menuen på springerbøf eller kogt torsk tre gange om dagen.

Hvordan går det til, når man harpuner-er en springer, vil nogle måske spørge, ja, her er hvordan det gik til der ombord. – Den første betingelse er naturligvis, at der er springere, der leger for boven, som man siger, vejret skal være godt ikke for megen sø, og farten må helst ikke være mere end 3-4 knob. En mand, med gode armkræfter, entrer ned i forgrejerne med harpunen, som han holder lige over van-det, hans medhjælpere, 2 helst 3 mand står på bakken med harpunlinen og en sejsing med et øje på, faktisk en lasso. Når der så kommer en springer i passen-de afstand, og den vel at mærke går den rigtige vej – harpunlinen må for alt i ver-den ikke krydse stævnen, for så vil den eventuelle fangst ikke være til at hale ind på grund af skibets fremdrift – så hugger manden med harpunen til, og har han ramt rigtigt i dyrets kødfulde ryg, så er det bare med at hale ind på harpunlinen og få dyret løftet klar af vandet, så med-hjælperen med sejsingen kan få en løkke slået om dyrets hale, så det kan hives ombord ved halen. En harpuneret spring-er vil sprælle, så harpunen snart mister sit tag, derfor er det så nødvendigt med denne løkke om dyrets hale. Vel inden-bords hænges springeren op ved halen, hvorefter den slagtes, som man slagter en gris.

Springeren, der jo er en tandhval altså et pattedyr, har et spæklag på en god tomme, det skræller man af, omtrent som man skræller en appelsin. Springerens kød er temmelig mørkt, en tak mørkere end hestekød, som det iøvrigt minder en del om, det egner sig fortrinligt til bøf, benløse fugle og lignende, lever og tunge betragtes som særlige delikatesser.

Om navigationen kan jeg fortælle, at den bestod af bestikregning og middags-bredder ved solen, længdeobservationer kunne ikke foretages, da der hverken fandtes kronometer eller radio ombord, og det således ikke var muligt at få det nøjagtige klokkeslet, det var derfor ikke andet at gøre end at holde sig på den rig-tige breddegrad, til vi fik landkending. Den første landkending fik vi en mørk nat med en svag vestlig brise, da kunne vi lugte Nova Scotias nåletræer.

Og ganske rigtigt, næste dag fik vi lan-det at se, Nova Scotia, vi skulle imidlertid op i Fundy Bay mellem øen og fastlan-det, hvilket ikke var uden besvær med et sejlskib, idet der i Fundy Bay er et tide-vand omtrent svarende til tidevandet i St. Malo, hvor vi kom fra, hvilket igen bevir-ker, at der i farvandet er stærk og skiften-de strøm.

Vi kom dog godt til ankers på vores lasteplads, West Bay, vi ankrede et godt stykke fra land, hvor der iøvrigt ikke var et hus i miles omkreds, så det var ikke det mest ophidsende sted at komme til efter 45 dage i søen.

Efter ankomsten til lastepladsen havde vi vel nok turens hårdeste arbejde nemlig at losse ballasten overbord – ned i lasten og skovle en balje fuld af jord, op i håndspillet og hejse den op, tippe indholdet ud og så om igen. Vi var så trætte om aftenen, at vi pure nægtede at slå de sædvanlige slag med lænsepumpen efter fyraften, og hvad mere er, skipper og styrmand opgav at få os til det.

Foruden GRETHE lå der 3-4 damp- og motorskibe og lastede tømmer i West Bay, deriblandt en Torm-båd, THYRA S. Da der ikke var noget at gå i land efter, og vi ikke var bange for en rotur, tog vi ofte om aftenen efter udskejning på skibsbesøg i de andre skibe. Ikke mindst besøgene ombord på THYRA S havde vi fornøjelse af. Som det fremgår af ovenstående, var der ikke megen forbindelse med land udover prammene, der kom med lasten langvejs fra, derfor var det også småt med frisk, proviant, og kosten ombord hos os adskilte sig ikke væsentligt fra den, vi fik, når vi var i søen, selv vort smør var saltet (lå i saltlage). Nu var THYRA S et moderne skib med fryserum og alting, tilmed kom det lige fra England, hvor det bl.a. var blevet provianteret med dansk smør. Af dette smør fik ungmanden hver dag udleveret et pund til brug i matrosmessen, hvor der spiste 6 mand, de fik altså lidt mere end rationen, som var et pund pr. mand pr. uge, de spiste imidlertid ikke alt det udleverede smør, der blot blev puttet ind i et skab, indtil ungmanden syntes, der var for meget, hvorefter han smed det ud over siden – her var vi så heldige at komme ind i billedet lige før en sådan udtømning, hvorfor vi reddede os nogle pund godt dansk smør, med hvilket vi gjorde skipper og styrmand misundelige, for vi delte naturligvis ikke uden videre med dem.

En søndag, medens vi lå i West Bay, tog vi, fire unge mennesker »before the mast« en tur i land for at se, om der ikke fandtes en eller anden form for adspredelse. Vi tog vort landgangstøj på og lånte jollen.

Det var lavvande, da vi kom i land, der var en kilometerbred sandstrand. Som jeg tidligere har fortalt, er der meget stor forskel på høj- og lavvande der på stedet, hvorfor jeg, belært af drengeårene på Fanø, insisterede på, at vi skulle *bære* jollen op til højvandsmærket, hvor vi fortøjrede den til et træ, og godt det samme, for den flød, da vi kom tilbage til den nogle timer senere. Vi traskede ind i landet ad en vej, som ikke var meget andet end et hjulspor for at søge efter den nærmeste by. Da vi havde gået et godt stykke, var vi så heldige at få en lift med en bilist, som havde været ude at se til sin jagthytte.

Byen, vi kom til, var et lille søvnigt sted, hvor man vist ikke var vant til at se fremmede mennesker. Vi havde håbet i det mindste at finde en biograf, men det var der ikke, og vi erfarede senere, at selvom der havde været en, så havde den ikke spillet om søndagen, sådan er – eller var i alt fald dengang – lovene i Canada. Vi fandt dog et konditori, hvor vi fik en tår kaffe og nogle tørre kedelige kager, og hvor vi kunne købe cigaretter.

Da vi kom ud fra konditoriet, fik vi af den lokale politibetjent, som havde fulgt os på hvor vandring rundt i byen, besked på, at nu havde vi været der længe nok, og nu kunne vi godt forføje os bort. Og det gjorde vi så. –

Det var mit første besøg i Amerika. – Hvilken forskel fra St. Malo, hvor rejsen begyndte.

Inden rejsen tilbage til Europa skulle vi have suppleret vores ferskvandsbeholdning, det foregik på den måde, at vi gik to mand i jollen med tre tomme kødtønder og roede i land, hvor vi fyldte tønderne fra en kilde. Ved højvande kunne vi ro båden omtrent helt op til kilden, og så gik en tur nogenlunde hurtigt, men ved lavvande, hvor vi måtte bære vandet i pøse ned over den lange forstrand, var

det en langsommelig affære, og efter sådan en tur lavede skipperen altid vrøvl over, at det tog for lang tid.

Det var forøvrigt slet ikke så lige til at holde balancen i en lille båd med tre tønder vand. Nu skal det tilføjes, at jollen i virkeligheden var en dory, altså en af de små lette, fladbundede både, som fiskerne brugte på New Foundlandsbankerne – GRETHE var jo ikke for ingenting en tidligere fisker-skonnert.

På en af vore ture efter vand blev det iøvrigt tæt tåge, så tæt at vi kun kunne se få meter frem. Vi blev naturligvis noget betænkelige – måske ikke mindst ved tanken om ikke at nå ombord til udskejning og aftensmad. Så efter at have skønnet lidt over strøm m.m. gav vi os på vej, idet vi prøvede på at styre efter lydene fra THYRA S. der lå i samme retning som GRETHE men lidt længere ude, vi kunne nemlig derfra høre den karakteristiske lyd, det giver, når lossewiren under arbejdet slår imod stålbommene. Lykken har nok været bedre end forstanden, men vi kom godt ombord; da vi havde roet et stykke tid, hørte vi omtrent over vore hoveder skipperens stemme sige til styrmanden, at han håbede knejtene var kloge nok til at blive i land, til tågen lettede, vi opløftede naturligvis et hyl, at de skulle skynde sig at stikke os tampen af mesanskødet, før strømmen drev os forbi – men sikken balle vi fik, da vi kom ombord.

Det var midt i august 1939 vi kom til West Bay, og da den ladning vi indtog bestod af svære planker, og alt arbejde foregik med håndkraft, varede vort ophold der 14 dage, hvorat de sidste to dage dog gik med søklaring, surring af dækslast, opsætning af vandringsspir og flytning af naglebænke op over dækslasten.

En tidlig morgen stod vi til søs med det udgående tidevand og en passende vind, og snart var vi godt klar af landet.

Den første uges tid til søs var ret begivenhedsløs, naturligvis talte vi indbyrdes en del om, hvad der mon skete i Europa. Nogen radio havde vi ikke ombord, men under opholdet i West Bay havde vi fra tid til anden hørt radio ombord i slæbebåden, der kom med vores last, så helt uvidende om krigstruslen var vi ikke, men det var vel for os som for så mange andre, man troede ikke rigtigt på det. Men så en morgen ved vagtskifte kl. 8, da vi var en uge ude, så vi et krigsskib stævne ned mod os for stort fart. Det viste sig at være en canadisk destroyer, der signalerede »hvilket skib«, hvorefter vi fik travlt med at sætte vort kendingssignal. Destroyeren rundede os og satte så kursen væk igen stadig med stor fart, men idet han steamede væk, satte han et nyt signal, som vi tydede som »krig er udbrudt«. Jeg skriver vi, for vi var to tidligere Georg Stage-drenge og en, som havde været elev på Sømandshøjskolen i Svendborg ombord, og vi fik, situationen taget i betragtning, lov til at kigge med i signalbogen.

Så vidste vi så meget, men vi ville naturligvis gerne vide mere. Som sagt var vi to Stage-drenge ombord, vi var på hver sin vagt, han var bedst til signalering, og så havde han en stavlygte, jeg var bedre end han til engelsk, vi to aftalte, at når en af os en nat så en lanterne, skulle han purre den anden ud, så vi kunne morse over og spørge om krigsnyt, og på den måde fik vi efter nogen tids forløb at vide, at tyskerne var gået ind i Polen. Jeg har forøvrigt ofte tænkt på, hvad den stakkels norske styrmand har troet, da der pludseligt blev morset til ham ude fra mørket, han kom agterfra, og da vi ikke førte nogen agterlanterne, har han ikke kunnet observere os på forhånd.

Hvad der yderligere var sket med krigen, fik vi først rede på, da vi efter 49 døgns rejse kom til Douglas på Isle of Man.

Selvom vi ikke mærkede noget til krigen på rejsen til Europa, var turen ikke uden oplevelser og drama.

En overgang la vi med vindstille og tæt tåge på New Foundlandsbankerne, vi tog vel nok noget let på det med at give tågesignal, vort tågehorn var nemlig havereret. Det var som de tågehorn, der i almindelighed kendes fra sejlskibene, en kasse med en blæsebælg indeni og et horn på siden. Blot var blæsebælgen i dette tilfælde uhjælpeligt itu, og vi havde ikke nogen mulighed for at reparere den, hvorfor vi skruede hornet af kassen og blæste i det med munden. Nu skal der mere luft til bare at få et lille trut ud af sådan et tågehorn, end folk måske almindeligvis tror, så vi tog det ikke så alvorligt med at trutte hvert minut, som søvejsreglerne foreskriver for sejlbåde, det vil sige indtil vi hørte en tågesirene fra et stort skib, som hastigt nærmede sig i tågen, jeg tror, vi forestillede os noget i retning af QUEEN MARY styre ret imod os, og vi blæste i hornet, så ørerne stod vinkelret ud fra hovederne på os. Jeg tvivler på, at man nogensinde ombord på det andet skib blev klar over vores nærværelse, og hvor tæt han i virkeligheden var på os, er også et åbent spørgsmål, men en ting er sikkert, vi var glade og lettede, da vi kunne høre, at han fjernede sig igen.

Vi havde forøvrigt samme dag en oplevelse af en helt anden art. Skipperen havde i et par timer stået og pilket efter torsk, det var jo på de store banker, resultatet blev imidlertid kun en lille torsk på 3½ pund, hvorefter han opgav og gik ned for at stoppe piben. Da han var borte fra dækket prøvede jeg lykken, men jeg havde ikke pilket længe, før skipperen var kommet op igen, og så mente han åbenbart, det kunne være nok med det pjat, for han gav mig besked på at lade pilken gå til bunden og så hive linen ind, medens han havnede linen op for at få et lodskud. Da jeg havde hevet noget på linen, blev den meget tung at hale i, og jeg forsøgte mig med en spøg om, at der vist var en støvle på krogen. Det lod slet ikke til at more skipper, men endnu mindre morede det ham, da det viste sig, der var en torsk på 29 pund på krogen, han var nu glad nok for fisken som et billigt kosttilskud, og kosttilskud kunne vi nok trænge til, eftersom rejsen, der var anslået til at være ca. 25 dage, som tidligere nævnt kom til at være 49.

Den lange rejse skyldtes dels kontrær vind og dels meget dårligt vejr. Jeg mindes i den forbindelse et af de mest imponerende syn, jeg nogensinde har set, det var morgen, jeg skulle på vagt kl. 8, det blæste ikke ret meget, men det gik en kolossal dønning som et forvarsel om en kommende storm. Man føler sin egen lidenhed, det ene øjeblik ridende på toppen af en enorm bølge med vid udsigt til alle sider for i næste øjeblik at befinde sig i en bølgedal med rene vandbjerge på den ene og den anden side. Jeg har senere oplevet storme og høj søgang, men det har været i betydeligt større skibe, så de har ikke gjort helt det samme indtryk på mig, og så spiller førstegangs oplevelsen vel også en rolle i den forbindelse.

Medens fair wind og en ordentlig sejlføring hørte til sjældenhederne, blev vi snart vant til at ligge underdrejet, og egentlig kunne vi gå og have det meget godt, mens vi lå underdrejet, hvis skibet blot ikke trak for meget vand, så vi skulle tilbringe flere timer ved lænsepumpen hver vagt, og naturligvis forudsat, at kokken stadig kunne bakke op.

En gang var der dog ved at være bud efter os. Vi lå underdrejet for en stærk storm, da en særlig svær sø kastede skibet over på siden og forskubbede dækslasten, så det efter overhalingen kom til at ligge med ca. 45 graders slagside, selvfølgelig er det svært at skønne, om det var 45 grader, når skibet slingrer, fra masterne stær omtrent ret op, til de ligger næsten vandret ad læen til. Nå, nok om det. Den forskubbede dækslast trykkede skanseklædningsstøtterne i læ side, så de åbnede sig i skandækket (den særligt svære dækplanke, hvor dækket møder skibssiden). Da

skandækket var under vand til stadighed, trak skibet naturligvis en masse vand, som vi ikke kunne pumpe ud på grund af slagsiden, idet pumperne tabte vandet, så man fik »slingrelæns«, de der har sejlet med sejlskibe, ved hvad udtrykket betyder.

Selv ikke-søfolk kan sikkert forstå, at vand i større mængder i lasten på et skib er noget meget farligt. I vores tilfælde var faren imidlertid ikke, at skibet skulle synke, trælasten kunne sikkert have holdt det flydende, men vand i lasten på et skib, der har slagside, løber naturligvis over i den side, hvortil skibet hælder, og giver det endnu mere slagside med fare for kæntring.Vi måtte altså se at få skibet rettet op, og der var kun én mulighed – dækslasten. Vi turde dog ikke kappe surringerne af frygt for, at dækslasten, når den røg ud skulle tage både skanseklædning og, hvad værre var, eventuelt rigningen med, så der var kun den mulighed at pille plankerne ud én for én i læsiden og kaste dem overbord. Hvilket var et møjsommeligt arbejde. Mens det stod på, var jeg forøvrigt nær selv røget ud over siden, skipperen fik dog heldigvis fat i mit ene ben i sidste øjeblik, og så fik jeg iøvrigt et møgfald – hvis jeg absolut ville drukne, så var det naturligvis min egen sag, men så havde jeg at vælge et bedre tidspunkt, for lige i øjeblikket havde han ikke en mand at undvære.

Vi fik skibet rettet nogenlunde op, og efter nogle dage ved pumperne fik vi også vandet pumpet ud. Da det første døgn var gået, og vi syntes, det værste var overstået, skiftedes vi til at sove i to timer og pumpe i seks, og medens det stod på, levede vi af kaffe og bygvandgrød – de store byggryn – det var, hvad kokken kunne holde styr på i kabyssen.

Det ma have været usædvanligt meget østenvind det år, hvilket naturligvis var med til at forlænge rejsen, men det bevirkede også, at mange smatugle blev blæst til havs og slog ned på skibet flere hundrede sømil vest for Irland.

Kosten ombord var, som jeg har skrevet før, noget ensformig, og bedre blev det ikke på grund af den lange rejse, således slap både kartofler og rugmel op, så vi måtte i gang med beskøjterne. Vand begyndte det også at knibe med, så nu kunne der godt gå 14 dage imellem, vi fik en sjat ferskvand at vaske os i. Vi forsøgte ganske vist at samle regnvand i storbaden ved at sætte den under storsejlet, men det blev til brakvand på grund af søsprøjtet. Kom der en kraftig regnbyge kort før vagtskifte, lod man sig gerne gennembløde for at få tøjet fersket ud, det var ellers helt stift af salt; når man så fik tøjet tørret i kabyssen, mens man havde frivagt, var det dejligt blødt at tage på igen, når man skulle på vagt.

Naturligvis gik vi og var gennemblødte en del af tiden, og ofte beholdt man det våde tøj på til køjs, ellers var det for koldt at komme i, når man skulle på vagt igen. Heldigvis er det sådan, at hvis der ikke findes forkølelse ombord i et skib, når det gar ud pa sadan en rejse, så bliver man heller ikke forkølet, uansat om man bliver nok så vad og kold, fordi smitten simpelthen ikke findes.

Som tidligere omtalt bestod den astronomiske navigering ombord af, at man, når lejlighed gaves, malte middagsbredden ved solen i kulminationsøjeblikket og så forøvrigt gjorde, hvad man kunne for at holde sig pa den rette breddegrad.

Efter omtrent halvanden måned i søen længtes vi efter at se land, og en dag ved vagtskifte spurgte vi styrmanden, hvor langt han mente, der var ind til Irland, en 200-300 sømil var svaret. Nogle timer senere samme dag havde skipper selv taget roret, medens min vagtskammerat og jeg var i gang med at tøtne dækslastsurringer, vi løb da for vejret med kun rasejlene sat, regnbyger kom og gik. Kammeraten og jeg talte under arbejdet om, hvordan vi mon fik land at se, ville der mon være lyr tændt, hvis vi kom Kanalen ind ved nattetide o.s.v.. Da får vi

Foto af GRETHE *i nærheden af bestemmelsesstedet Douglas Isle of Man. Fotoet bringes i avisen »Isle of Man Examiner« med underteksten: From Nova Scotia to Douglas took the Danish Barquentine 47 days, under Capt. Christensen. She entered Douglas Harbour on Friday,with timber, after escaping Hitler's pirates.*

Andets steds i avisen står under overskriften ***AN ADVENTUROUS VOYAGE – 47 DAYS FROM CANADIAN COAST:*** *The Danish schooner,* GRETHE, *registered at Marstal, arrived in Douglas last weekend with 300 tons of timber from Parrsboro, Nova Scotia for the Douglas Steam Saw Mill Co. The schooner took 47 days to make the trip. She was first belayed by calm weather, and then by contrary winds. When about 800 miles from the Irish coast, a fierce gale was encountered, and a few days later, bad weather was again experienced, and between 200 and 300 pieces of timber were lost from the deck cargo. Besides her skipper, the schooner carried a crew of six. They had no wireless, but were hailed by a British ship when a few days out, and were advised to hoist the Danish flag.*

pludseligt, mellem to byger om bagbord noget at se, som vi mente var land, og vi tor hen og varskoede skipper, men inden vi kunne fa ham overbevist, var landet igen forsvundet i en regnbyge, han sendte os tilbage til arbejdet, da han ikke troede på os. Vi blev naturligvis ved med at spejde ud om bagbord, og da vi næste gang fik landet at se i en klaring, fik vi også skipperen overbevist, kursen blev derefter lagt mere nordover op i det Irske Hav.

På rejsens sidste dage, lør vi nåede til Douglas, fik vi krigen pa lidt nærmere hold, idet vi fra tid til anden mødte mindre konvojer, men udover at eskorteskibene gerne skulle ligge lidt nærmere på os, skete der os intet.

Til vor overraskelse vakte vores ankomst til Douglas en hel del opsigt, avi-

Side af »Isle of Man Examiner« fredag d. 20.oktober 1939, hvor der bringes 2 billeder i øverste venstre hjørne af GRETHE under losning af trælasten. Avisen skriver: SAFE IN PORT. – The Danish schooner Grethe in Douglas Harbour after her voyage from Parrsboro, Nova Scotia. The trip took more than 40 days, and the vessel was at sea three days when the crew learned from a Canadian destroyer that war had been declared. Right: The crew unloading timber consigned to local merchants.

serne bragte billeder af skib og besætning og artikler med overskrifter som: »Having escaped Hitler's pirates for seven weeks the Danish Sailing-vessel GRETHE enters Douglas harbour«, hvilket bevirkede, at mange mennesker kom ned for at se skibet og tale med os, navnlig kom der en del unge mennesker, som alle var meget optagne af deres forestående indkaldelse til krigstjeneste. Vi var naturligvis også meget spændte på, hvad der skulle ske med skibet og os, og glade var vi, da vi fik at vide, at vi skulle til Teignmouth, nær Exeter, og laste clay (ler) til Bornholm, og at rederiet på grund af krigen ville betale os dobbelt hyre.

Rejsen fra Douglas til Teignmouth tog os en uge, den sidste nat, medens vi lå og holdt den gående udenfor, havde skibet nær endt sine dage på Cornwall's klipper, idet strømmen ma have sat os tættere ind under land end beregnet. Det var meget mørkt, og vi kunne ikke se landet, men vi kunne høre brændingen, det var nogle spændende minutter, medens vi i den lette vind fik skibet halset rundt, så vi kunne styre ud fra land.

Ankommet til Teignmouth skulle vi igen til at losse ballast, hvorefter lastningen tog sin begyndelse. Leret, vi lastede, var skaret ud i blokke af form og størrelse omtrent som store brosten, det blev kørt til skibssiden i lastbiler, hvorefter chaufføren og hans medhjælper med pigkæppe kastede blokkene på en slisk, hvorfra de gled ned i lasten. Jeg kan endnu høre styrmanden sige til en chauffør, at det var en gammeldags måde at laste på, hvorefter chaufføren rettede sig op og sagde: »Du taler om gammeldags, men jeg har aldrig set noget så gammeldags som dit skib«, idet han kastede et blik op i riggen.

Da skibet var lastet, måtte vi afvente en springflod for at komme over barren ved indsejlingen, derfor kom opholdet i Teignmouth til at vare tre uger, som der i og for sig ikke er noget særligt at berette om, dog kan jeg fortælle, at sammen med os i havnen lå en engelsk galease med det pompøse navn CROWN OF DANMARK, hvordan den så end har fået det.

Det var meningen, at vi fra Teignmouth skulle gå vest om Irland og nord om Skotland, da det på grund af minefare i Nordsøen blev anset for risikabelt at gå den nærmeste vej.

Vi satte altså kursen sydvest, ud af Kanalen, men nåede aldrig længere end nogenlunde på højde med Scilly øerne, da fik vi SV-storm, som drev os ind i Kanalen igen, og en uge efter afgangen fra Teignmouth måtte vi søge læ af Isle of Wight for at sætte riggen, der havde givet sig og var blevet slæk i den stærke slingerage, som skyldtes den tunge ladning.

Medens arbejdet med riggen stod på, holdt vi en slags skibsråd, ingen af os var varme på at komme ud i Nordatlanten vinterdage med det tungtlastede skib, det var nu allersidst i november, vi foretrak – miner eller ikke miner – at stryge til Skagen på 3-4 dage for en frisk vind fra SV, så var der oven i købet chance for at komme hjem til jul.

Da alle var enige, »halede vi mesanskødet« (d.v.s. vi fik en lille en), og kursen blev sat nordostover op mod Nordsøen.

Vi nåede imidlertid aldrig så langt.

Lige før Doverstrædet blev vi prajet af en engelsk orlogsmand, som varskoede os, at vi var ved at løbe ind i et fransk minefeldt, og så fik vi iøvrigt besked på at gå til The Downs (farvandet ud for Dover) for kontrol.

Vi måtte krydse for at nå til The Downs, og det var mørk nat, da vi kom så langt, ingen fyr brændte, og der lå mange ankerliggere med slukkede lanterner, som de dog blinkede med, når vi kom dem for nær, der var ikke megen manøvreplads for os, medens vi ventede på, at noget skulle vise sig, vi havde kun fået besked på at gå til kontrol i The Downs men intet om, hvordan den skulle foregå. Det endte da også med: at vi drev ind over Good-

winn Sands, hvor GRETHE tog grunden meget hårdt nogle gange. Det var mere, end bunden kunne holde til, og skibet trak snart meget mere vand, end vore håndpumper kunne klare, og det var åbenbart, hvad slutresultatet ville blive. Skibet blev ikke stående i grunden, hvorfor vi forsøgte at sejle det nærmere land men uden held, da det var fralandsvind, og styreevnen stærkt nedsat dels på grund af det indtrængende vand, og dels fordi fokkeriggen blev sprængt, da fokkemasten ved første eller anden grundstødning blev presset omkring en meter i vejret.

For ikke at drive længere til havs, kastede vi i stedet ankeret med rigelig kæde, dette gav os forholdsvis god tid til at gøre livbåden klar og belave os på at forlade skibet. Da vandet stod et godt stykke over fordækket, blev båden sat i vandet, og vi gik alle i den, forinden havde vi taget en kvejl tovværk, hvis ene tamp vi gjorde fast ombord, og hvis anden tamp vi tog med i båden, så vi kunne holde os i nærheden, til skibet sank, eller der kom hjælp til stede. GRETHE holdt sig faktisk flydende længere, end vi havde regnet med, og først i dagningen, da vi allerede havde været i båden et par timer, lagde skibet sig lidt over på den ene side, satte agterenden i vejret og gled stille ned.

Vi var i ventetiden blevet både våde og kolde, vi skrev trods alt 1.december, så vi var ikke kede af at komme til at ro, vi er i denne forbindelse vi fire fra lukafet. Unge som vi var, havde vi ikke haft sans for at tage det med i båden, som vi virkeligt ville få brug for, varmt tøj og olietøj, skønt der som sagt var tid nok. Jeg tror, vi i stedet bjergede vore kæreste ejendele, personligt tog jeg mine to bedste piber med og en et punds dåse god tobak, ikke det sædvanlige billige skidt, vi kunne købe hos skipperen, en anden bjergede alle sine slips, han havde vel en snes stykker, nå, tobakken kom nu handigt nok ind senere.

Vi roede ind mod land, som vi kunne se i det fjerne, desværre var det stadig fralandsvind, og det blæste ret friskt, så selv efter flere timers roning kunne vi ikke se, at vi var kommet det nærmere. Da dukkede et stort skib, en »Clan«-båd, op, vi kunne se, han ville komme tæt forbi båden, så vi regnede ærligt talt med at vore trængsler var ovre for denne gang.

Man havde godt nok set os fra det store skib, vel ca. 10-12000 tons, og idet man passerede ganske tæt forbi os prajede de ned til os fra broen: »Are you allright«, hvortil vores skipper prajede tilbage: »Yes«, ud fra den betragtning, at ingen af os var kommet noget til, men sandelig ikke med den bagtanke, at vi ikke ønskede hjælp. Man vinkede til os fra Clan-båden og fortsatte sin rejse – formodentligt mod London, hvad man tænkte der ombord ved jeg ikke, men jeg ved, at vi i båden blev ikke så lidt skuffede, kolde, våde, beskidte og sultne, som vi var. På grund af det dårlige vejr vi havde haft, fra vi sejlede fra Teignmouth, var ingen af os blevet rigtigt vaskede i den forløbne uge, og mad havde vi ikke fået siden den foregående dag. Det vil dog sige, at i den tid vi holdt den gående, før vi gik i livbåden, skiftedes vi til at gå ned i et lille pantry, som var ved siden af kahytten, og få en kop kaffe at varme os på. I pantryet fandt jeg en skål med grisesylte, som kokken havde lavet til dem agter, jeg resonerede, at den kom de nok ikke til at mangle, hvorefter jeg fortærede sylten. Dette var jeg så letsindig at røbe, da vi var gået i båden, og skibet var sunket. Til min forbavselse blev styrmanden meget forarget over, at jeg havde »stjålet« mad, der var lavet til skipperen og ham.

Nå, vi havde ikke andet at gøre end at pukle videre med roningen, humøret var ikke særligt højt, og vi følte ikke, at vi kom landet, som vi havde i sigte, meget nærmere.

Efter nogen tids roning så jeg, hvad jeg mente måtte være et lille skib, der nær-

mede sig, styrmanden afviste mig imidlertidig og bad mig passe min roning, det vi kunne se var en bøje. Det kan måske lyde, som om styrmanden var værre, end han virkeligt var, og når det kom til stykket, så kom vi udmærket ud af det sammen, og jeg har ingen grund til at tro, at han havde noget imod mig personligt, men det var, som om han godt kunne lide at pointere, at Marstallere de var nu bedre søfolk end dem fra Fanø.

Den omdiskuterede »bøje« viste sig at være en lille coaster, jeg husker endnu, den hed INNISULVA, da det blev klart for os, at den ville passere tæt forbi os, var vi enige om, at nu ville vi samles op, skipperen svingede som en rasende med kasketten, vi roede som bare pokker for at komme coasteren så nær som muligt, men det blev igen en forbier. Da var vi for alvor slukørede og hang vel nok noget med næbbene, vores situation var vel nok mere ubehagelig end egentlig farlig – men alligevel.

Vi fortsatte vores roning, men så – der gik vel en fem minutters tid – så vendte INNISULVA om og stod ned imod os, få minutter senere stoppede den indenfor prajehold, og en stor, tyk og jovialt udseende skipper råbte til os: »Where do you come from, do you want to be picked up?«. Det lod vi os ikke sige mange øjeblikke, og snart var vi på siden af ham og kom ombord, hvor vi blev hjerteligt modtaget med varm te med rom, så det varede ikke længe, før vort humør var helt i top igen.

Det viste sig, at da coasteren passerede os første gang, var skipperen gået ned for at stoppe sin pibe, og rorgængeren, som var alene i styrehuset, havde ikke set os. Da så skipperen lidt senere kom op igen, kastede han et blik agterud og fik øje på vores båd, og så var han sømand nok til at være klar over, at ingen mennesker ville ligge og plaske rundt i en lille robåd på det sted og på den årstid for deres fornøjelses skyld.

INNISULVA var ikke noget stort skib, og da man ikke kunne huse os for længere tid, sejlede de os ind til den nærmeste havn, Ramsgate, og landede os der.

Nu var krigen på det tidspunkt ikke mange måneder gammel, og immigration og hjemmeværn, og hvad det nu hedder, var ikke helt på det rene med, hvordan de skulle klare en sådan situation med sådan en flok som os, og man låste os simpelthen inde i et kontor, mens man forsøgte at få vores historie bekræftet.

Vi kunne naturligvis godt indse, at man måtte sikre sig, men da der var gået nogle timer, og vi stadig sad låst inde i vort våde tøj, mad havde vi heller ikke fået, så mistede vi tålmodigheden og begyndte at larme. Der var på det omtalte kontor, som det er almindeligt i England, en åben kamin, og til den hørte en kulspand, som vi slog på med kulskovlen, indtil det lykkedes os at få en af de overordnede til at komme for at se, hvad det dog var for en larm. Da han hørte vores historie, sørgede han straks for at vi blev sendt hen på en restaurant, hvor vi fik noget mad. Da de øvrige gæster, som naturligvis blev noget nysgerrige, da de så os, fik vores historie fortalt, ja så vankede der både øl og cigaretter.

Efterhånden kom også bestyreren for det lokale sømandshjem til stede, og han sørgede for at vi kom hen på sømandshjemmet, hvor vi efter at have fået et varmt bad blev ekviperede fra yderst til inderst, tøjet blev betalt af en gammel engelsk fond, der i tidernes morgen var blevet oprettet for at hjælpe søfolk, som led skibbrud ved de engelske kyster – jeg vil tro, at denne fond i årene, der fulgte, har fået brugt alle sine midler.

Vi blev indkvarterede på det omtalte sømandshjem, hvor den stedlige danske vicekonsul kom for at optage søforklaring og yde os hjælp – det sidste mærkede vi nu ikke meget til. Han ville således have os til at kvittere til ham for den beklædning, vi havde fået, men det nægtede

vi at gøre, hvis ikke sømandspræsten var til stede, men så skulle konsulen ikke have nogen kvittering, hvad han så end skulle have brugt den til.

Da vi var blevet vaskede og iført vort nye tøj, fik vi hver nogle få shillings, som det var lykkedes skipperen at bringe til veje, og så skulle vi selvfølgelig ud at købe cigaretter.

Vi kom ind i en lille shop, hvor indehaveren og en kunde stod og talte om noget, der stod i dagens avis, de inddrog os i samtalen og fortalte, at der var forlist en mystisk skonnert ude i Kanalen, mastetoppene ragede op over vandet, men der fandtes ingen overlevende. Vi fik dem efter nogen møje overbeviste om, at der fandtes overlevende, og at det var os, de kikkede unægteligt noget på os, men da de først var blevet overbeviste om, at det var rigtigt nok, så fik vi ikke lov at betale for hverken aviser eller cigaretter.

Vor gode konsul forsøgte at skaffe os skibslejlighed til Danmark, men da det efter nogle dages forløb ikke var lykkedes, sendte han os til London til det derværende danske generalkonsulat, jeg er overbevist om, at ingen af parterne var kede af at sige farvel til hinanden.

Ankommet til London troede vi, at nu var vor skæbne i de bedste hænder, her var det dog udsendte danske embedsmænd, vi skulle have med at gøre. Realiteterne var dog helt anderledes, vi fik tydeligt at mærke, at vi ikke var særligt velkomne, og at vi kun var til besvær. Jeg husker tydeligt en balle skipperen fik af konsulen, da han fortalte, at han havde brugt de 5 pund, som han havde fået udbetalt. Han havde givet os 10 shillings hver og købt sig selv en ren skjorte, den han havde fået i Ramsgate, havde han som alle vi andre gået i i omtrent en uge, men der var ikke penge nok til skjorter til os alle, resten af pengene havde vi kørt i taxa for.

Det værste nummer generalkonsulatet i London lavede med os var, da vi skulle

Avisbilledet, der viser GRETHES's forlis med underomtalen »FINDS MYSTERY SHIP. Before putting out to the Dalryan, the lifeboat crew had another trip – investigating this mystery schooner. The vessel, believed to be danish,, was seen like this at daybreak. The hull was completely submerged. No survivors could be found.« Dette avisstykke kofronteredes besætningen med i aviskiosk.

indkvarteres. Man lovede os, at vi skulle bo på hotel, men hotellet viste sig at være et hjemløseherberge. Jeg tror roligt, jeg kan sige, at ingen af os nogensinde havde set noget lignende.

Nu er London en stor by, ja, endog en meget stor by, og København er vel nærmest at sammenligne med en provinsby i den forbindelse. I så stor en by er der

naturligvis også mange mennesker, der går til bunds, som man sagde før i tiden, i dag hedder de sociale tabere. Sammen med disse sociale tabere havde det danske generalkonsulat tænkt, at vi skulle indkvarteres. Forholdsvis rene og velklædte, som vi var efter den tidligere omtalte ekvipering i Ramsgate, stak vi i høj grad af fra det øvrige klientel i herberget, well, nu er det snart 40 år siden, men der fandtes virkelige typer, som jeg ellers troede kun hørte hjemme i Dickens' historier og lignende steder, og vi var slet ikke trygge ved situationen.

Vi lagde råd op, og det lykkedes os at få skipperen til at ringe til konsulatet og fortælle dem, at hvis vi ikke fik et andet sted at bo, så ville vi gå ud og kaste en sten gennem en butiksrude, så vi kunne komme til at overnatte i arresten. Det hjalp, og snart efter var vi indkvarterede på et dejligt, stort engelsk sømandshjem, »Queen Victoria Seamen's Rest«. Der tilbragte vi nogle dage under afslappende forhold sammen med mange søfolk af forskellige nationer, bl.a. var der nogle fra den polske Amerika-båd, BATORY, som var blevet torpederet kort forinden. Da det heller ikke i London var muligt at skaffe os skibslejlighed til Danmark, blev vi efter nogle dages forløb sendt til Newcastle, hvor vi blev godt modtaget af den derværende danske konsul, kaptajn Madsen tror jeg, han hed, og af en ældre dame på hans kontor.

Fra Newcastle lykkedes det at skaffe os skibslejlighed til København med D.F.D.S.s MARGRETHE, og efter en ret begivenhedsløs rejse var vi snart hjemme i Danmark igen.

Efter ankomsten til København skiltes vore veje, og de forskellige rejste til deres hjem rundt om i landet, hvor vi hver især kunne holde jul med vore familier.

Personligt havde jeg nu erhvervet min sejlskibstid, og jeg troede, at jeg var færdig med 3 mastede skonnerter – men det er en anden historie.

Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs – i årene 1858-1899

Af KARSTEN HERMANSEN

Den naturlige havn i Kleven var kragnæsboerne fælles med ommelsboerne om. Det var derfor naturligt også at deles om Søassuranceforeningen.

I forbindelse med en sortering af arkivalier fra Søassuranceforeningen »Ærø«, viste det sig, at der fandtes en masse spændende historier om større og mindre havarier med hovedsageligt marstalske fartøjer.

Materialet, som i dag befinder sig i Marstal Søfartsmuseums arkiv, består mestendels af søforklaringer, uddybende breve om det hændte, kvitteringer og havariopgørelser. Altsammen arkivstof med stor betydning for slægtsforskere og andre, som beskæftiger sig med levnedsforløb.

Assurancearkivet er imidlertid også særdeles interessant, når den marstalske – og forsåvidt også den ærøske – søfartshistorie skal beskrives. Det er derfor håbet, at der en gang med tiden bliver anledning til at udnytte arkivalierne til en større redegørelse.

I slutningen af forrige århundrede var Søassuranceforeningen »Ærø« imidlertid ikke ene på det lokale søforsikringsmarked. Man skulle faktisk ikke længere væk end Ommel og Kragnæs for at finde en tilsvarende forening. I modsætning til Søassuranceforeningen »Ærø«s omfattende arkiv, har foreningen for Ommel og Kragnæs kun efterladt sig tre regnskabsbøger for årene 1858-1899. Kildegrundlaget er altså ret beskedent, men trods alt stort nok til, at vi kan få et indtryk af historien om Søassuranceforenin-

gen for Ommel og Kragnæs i årene 1858-1899. Og det er dén historie, som skal fortælles i det nedenstående.[1]

I al almindelighed kan man sige, at Danmark – i lighed med resten af Europa – var med i den kraftige industrielle udvikling, som for alvor slog igennem i anden halvdel af 1800-tallet. Det var teknologisk set en tid med mange nybrud, som kom den stærkt ekspanderende industri til gode.

Maritimt set gik udviklingen i retning af stadig større tonnage, og det betød, at fartøjerne kunne sejle over længere afstande. Det udløste naturligt nok en voksende udenrigsfart, medens de indenrigske fragter spillede en stadig mere begrænset rolle.

Omkring 1850 var denne udvikling kun i sin spæde vorden. De nye tider var endnu ikke nået til Ærø, og dertor heller ikke hen til Ommel, hvor de små jagter som hidtil var dominerende. Det var typisk fartøjer på ca. 13 kommercelæster, hvad der svarer til noget i retning af 26 tons.

I Marstal havde man helt tilbage i 1825 – samme år som molebyggeriet tog sin begyndelse – oprettet en gensidig søforsikringsforening, da initiativtagerne mente, at der var sund fornuft i at forsikre de lokale fartøjer i en lokal assurancekasse. De øvrige lokale skippere var enige i dette synspunkt, og inden længe havde byen en assurancekasse med en god økonomi til gavn for medlemmerne. Assurancekassen måtte imidlertid inden længe nedlægges på grund af nogle gamle, sejlivede kongelige privilegier, som sidenhen også skulle spolere tilsvarende initiativer andre steder i kongeriget. Men i året 1850 tog marstallerne atter fat på dannelsen af en søassuranceforening. Nu var det nemlig blevet muligt i kraft af Grundlovens bestemmelser om foreningsfrihed. Ret beset eksisterer den selvsamme forening endnu i dag, nu blot under navnet Søassuranceforeningen »Ærø«.

Da marstallerne havde fået oprettet en søassuranceforening, indså ommelsboerne snart efter, at også de havde behov for en tilsvarende forening. For at få et passende medlemstal slog de sig sammen med kragnæsboerne. Den naturlige havn, Kleven, var de fælles om, så de kunne vel også deles om en søforsikringsforening.

Sådan er udgangspunktet sandsynligvis. Og mere konkret kan det ikke blive, for der findes ingen historiske efterladenskaber, som kan afsløre de nærmere omstændigheder ved oprettelsen af Ommel og Kragnæs Søassuranceforening. Hvilket år man gik i gang, kan man heller ikke sige noget om; men det er sandsynligt, at den ældste bevarede protokols begyndelsesår også er stiftelsesåret, I så fald blev foreningen oprettet i 1858.

Foreningens indmeldte skibe blev i reglen ført af skibenes ejere.

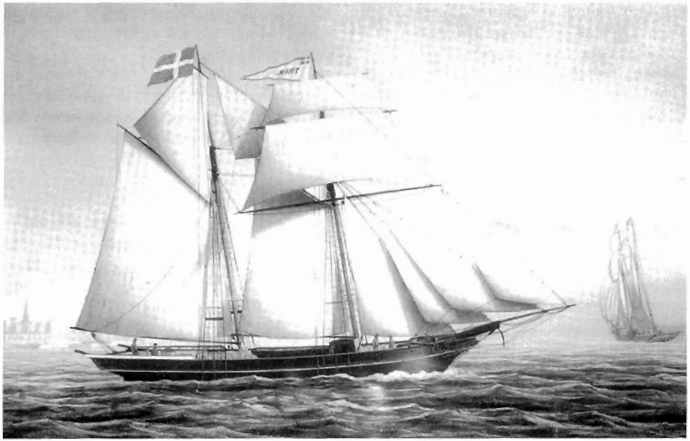
Af de i alt 36 skibe, som blev indmeldt i 1858, betalte de 30 den almindelige præmie for indenrigsfart, hvilket vil sige 1 procent af fartøjets vurderingssum. Sejlede man i udenrigsfart, steg procenten til 1½.

Det første år gik ret smertefrit. Regnskabsåret 1858-1859 viser kun udgifter til trykning af 50 stk. love og vedtægter samt indkøb af en regnskabsbog. Året efter var der heller ikke forlis, så pengene blev i stedet lånt ud – til solide lånere, naturligvis.

Det kan muligvis undre en og anden, at den nye assuranceforening ikke skulle udbetale en eneste erstatning i hele to år, men forklaringen er nok den, at der kun udbetaltes erstatninger ved totalforlis, altså når havaristen var slået til vrag. Sådan foregik det i hvert fald i den marstalske forening, som antagelig har været

---

1) Det følgende er baseret på Søassuranceforeningen »Ærø«s arkiv: 135A1. 1858-1899. Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs. Tre regnskabsbøger.



Skonnerten THOR blev bygget i Uddevalla i 1859. I 1882 købt af Hans Albert Bøye, Ommel. THOR sejlede i nærfarten og var assureret for kr. 3.400,-. Strandede 14. januar 1898 på Sjællands Rev på rejsen Aarhus – Ystad.

model for assuranceforeningen i Ommel og Kragnæs.

I regnskabet for 1859 bliver vi orienteret lidt om, hvordan foreningens forsikringsvirksomhed foregik. Efter opgørelsen af kassebeholdningen på 1.268 rdlr., 3 mk. og ½ sk. hedder det:

»Heraf indestaar fast i Kassen, bestemt for iaar 400 Rdlr. Altsaa bliver til Udbetaling 868 Rdlr. til Den eller De, som maatte foruløkkes, som Gud forbyde. Udbetalingen er bestemt efter den i Kassen høist assurerede, nemlig De to Søstre assureret til 4.200 Rdlr., skulde Skaden beløbe sig over dette da fordeles Summen lige paa hver, mindre Skade betales procentvis.«

Heldigvis fulgte lykken med ommelsboernes sejlads, og hele kassebeholdningen på 1.268 rdlr. kom uskadt ind i det næste regnskabsår, 1860. Assurancekassen var ved at blive velkonsolideret med en kassebeholdning på 2.035 rdlr., 4 mk. og 7 sk. Naturligvis måtte pengene sættes til at yngle, og i forhåbningen om nok et skadesløst regnskabsår blev hele formuen lånt ud.

I 1861 måtte foreningen imidlertid have pungen op, da den tre år gamle jagt RIBORG KIRSTINE forliste ved indsejlingen til Memel. Den 13 kommercelæster store jagt, som var vurderet til 2.200 rdlr., blev ført af H. N. Hansen, Ommel. Velsagtens på grund af de rolige år, der var gået forud, fik Hansen ikke mindre end 1.168 rdlr. udbetalt i 1862, medens assuranceforeningen måtte nøjes med 57 rdlr. retur i form af fortjenesten af det ilandbjærgede gods fra skibet.

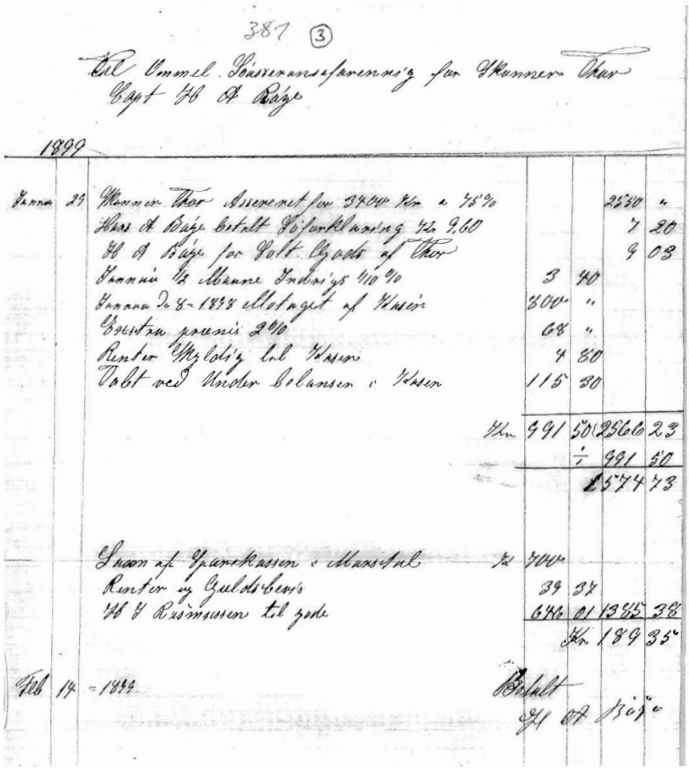
I de efterfølgende år var der kun ret små udgifter til dækning af havarier, så der var tid til at konsolidere sig pæny. Til gengæld var der fra 1863 kommet en ny post på udgiftssiden i form af løn til kassereren, som fik 10 rdlr. årligt.

Udgiften til kassererens løn var selvføl-

gelig ikke noget, der ændrede på den positive udvikling, foreningen var inde i. Det rystede heller ikke den velbjærgede assurancekasse, at Albert H. Eriksen forliste med den lille jagt LØVEN på 7½ kommercelæster ved Hou på Langeland den 18. november 1864. Skibet, som var bygget på Drejø i 1793, var takseret til 700 rdlr., og Eriksen fik udbetalt 525 rdlr.

Allerede året efter – i 1865 – var der pâny et større havari, da R. C. Petersen forliste med den 17 kommercelæster store jagt JAKOBINE MARIE. Petersen havde netop købt jagten fra Svendborg dette år, men allerede den 24. oktober 1865 blev fartøjet totalt sønderslået på Sjællands Rev. Jagten var vurderet til 1.500 rdlr. og der blev udbetalt 1.125 rdlr. i erstatning.

I 1868 fik skibsreder L. H. Jørgensen udbetalt en erstatning på 1.275 rdlr., da hans jagt RIBORGS MINDE – med P. L. Wøy som skipper for den fire mands sto-



387 (3)

Til Ommel. Assurance-Forening for Skibene Thor
Capt. H. A. Bøje

1899

Januar	29	Skibene Thor Assurancet for 2300 Kr. à 75%			2250	-
		Hans A. Bøje betalt Præmieberegning 1/2 960			7	20
		H. A. Bøje for Dolt. Gebyr af Thor			9	03
		Januar 1/2 Afbenne Indbrydes 1/10 %	3	40		
		Januar d. 8. 1898 Allotaget af Hansen	300	-		
		Præstens præmie 2%	68	-		
		Renter Gjældelig til Hansen	4	80		
		Dabt ved Nicolai Olsensen i Hansen	115	80		
		Kr.	491	50	2566	23
				÷	491	50
					2574	73
		Lånen af Sparekassen i Marstal Kr.	700	-		
		Renter og Gebyrer	39	37		
		H. H. Rasmussen til gode	646	01	1345	38
				Kr.	189	35
Feb	17	- 1899	Betalt			
			941	87	Bøje	

re besætning – forliste i Østersøen den 27. november 1867.

L. H. Jørgensen blev iøvrigt sidenhen assurancekassens første forretningsfører, som vi kender af navn. Han optræder første gang i årsregnskabet for 1874-1875, hvor han fik en årsløn på 40 rdlr. – fire gange så meget som den hidtidige kassererløn!

I de gode skadesløse tider kunne den ommelske søassuranceforening øge egenkapitalen støt år for år. I år med større skader havde foreningen for hidtil kunnet slippe med overkommelige underskud på mellem 50 og 200 rdlr. Men det skulle ikke vare ved.

Galeasen TVILLINGERNE, der sejlede på England, forliste den 18. juni 1869 i Østersøen. R. Nielsen, Ommel, var skipper, medens rederen hed L. H. Krull. Med sine 45½ kommercelæster var TVILLINGERNE det største forsikrede fartøj i foreningen. Skibet var til gengæld kun forsikret for 2.900 rdlr., så den ommelske assuranceforening slap til alt held med at udbetale en erstatning på 2.175 rdlr., som ikke desto mindre var den største erstatningsudbetaling i assuranceforeningens 11 årige historie. Forliset udløste efterfølgende et underskud på 1.026 rdlr., hvad der svarede til 20% af den opsparede egenkapital.

Gennemsnitligt var der vel et større havari hvert andet år. I de øvrige år kunne foreningen altså spare op, og dén mulighed blev ingenlunde forspildt: kapitalen steg fortsat, medens administrationen blev holdt på det lavest mulige blus.

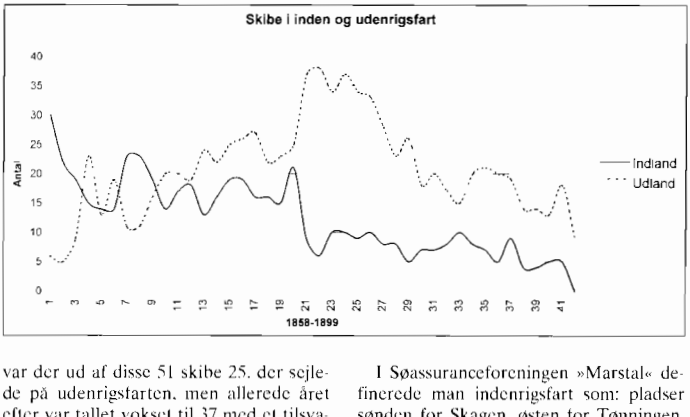
Gennemgangen af foreningens erstatningsudbetalinger kunne fortsættes frem til 1899, hvor de bevarede protokoller ophører. Det foregående har forhabentlig givet et lille indtryk af, hvad søforsikringsvirksomheden handlede om; men det er næppe interessant i længden. I stedet vil vi derfor vende opmærksomheden mod de lange linier.

Assurancevirksomhed er naturligvis helt afhængig af den rederivirksomhed, der finder sted på et givet tidspunkt. I tiden omkring 1850-1900 blev der landet over stiftet mange forskellige foreninger for endog ganske små geografiske områder. Hvis foreningerne skulle have gennemslagskraft, var det nødvendigt med størst mulig lokal opbakning. Det samme må gælde for et foretagende som Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs. Man må derfor regne med, at foreningen er blevet vist stor loyalitet blandt de lokale skippere, og dét betyder, at regnskabstallene i vid udstrækning afspejler søfartserhvervets struktur i Ommel og Kragnæs.

Som indledningsvist nævnt, var dansk søfart i anden halvdel af 1800-tallet inde i en ekspansionstid med retning mod stadig større tonnage. Med større tonnage blev ikke alene lastedrægtigheden forøget, men så sandelig også besejlingsmulighederne. Hvor den nære fart i indenrigske farvande og nærmest omliggende kyster havde været dominerende, kom der en stigende tendens til at sejle i udenrigsfart, for eksempel på England, Norge og Østersølandene.

Også skibsfarten i Ommel og Kragnæs fulgte trop. Og det får et markant udtryk i assurancegnskaberne, hvor de forsikrede skibe er opdelt i indenrigs- og udenrigsfart.

De forsikrede skibe var i det første år klart orienteret mod den indenrigske fart. Ud af 36 indmeldte fartøjer sejlede de 30 i indenrigsfart, medens kun seks sejlede på udlandet. Men allerede få år efter var der en stigende tendens til udenrigsfart. Omkring 1866-1867 var der flere indmeldte skibe i udenrigs- end i indenrigsfart, og det ændrede sig ikke siden. Det betyder imidlertid ikke, at der ikke kunne være store udsving fra år til år. Tværtimod. Et markant eksempel er årene 1877-1878, hvor der begge år var indmeldt 51 skibe – iøvrigt det højeste antal i foreningens historie. I året 1877



var der ud af disse 51 skibe 25, der sejlede på udenrigsfarten, men allerede året efter var tallet vokset til 37 med et tilsvarende fald på den indenrigske front. Medlemskredsen var stort set den samme i de to år, men fragterne har åbenbart ikke været at finde indenlands, siden så mange begyndte at sejle på udenrigsfarten.

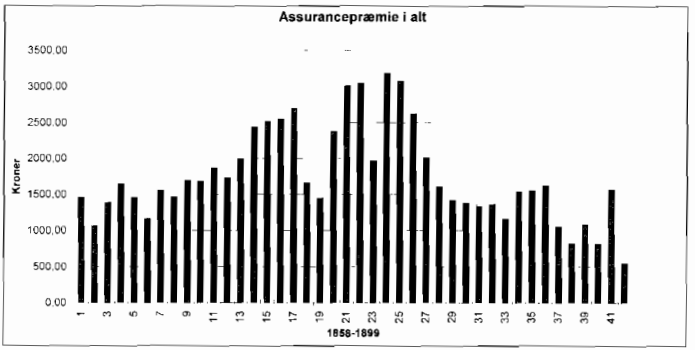
Nu er præmie, indenrigs- og udenrigsfart efterhånden blevet omtalt nogle gange. Der kan derfor være god grund til at se nærmere på disse begreber.

Vi er generelt dårligt underrettet om den ommelske søassuranceforening, men som tidligere nævnt er det sandsynligt, at den har haft sit forbillede i den samtidige søassuranceforening i Marstal, og vi har derfor lov at gå ud fra, at definitionerne på indenrigs- og udenrigsfart har været ens.[2] Om disse definitioner også har været ens på landsplan er nok en anden sag, da der kan have været lokale forhold, som spillede ind på udformningen af vedtægterne i de respektive assurancekasser. Men i forholdet mellem Marstal og Ommel er der ingen grund til at tro, at der har været forskelle af betydning.

I Søassuranceforeningen »Marstal« definerede man indenrigsfart som: pladser sønden for Skagen, østen for Tønningen, vesten for Tornebusken på Pommern, vesten for Falsterbo i Sverige. De pladser, der lå imellem Falsterbo og Helsingborg, samt imellem Tornebusken og Lübeck, kunne betragtes som indenrigs – alt andet må altså have været udenrigs. Hvor indenrigsfarten dækkede over ét bestemt område, gjaldt det for udenrigsfarten, at der var lavet flere opdelinger af fartsområderne, hvor der betaltes forskellige præmier. Og det er der jo i sig selv ikke noget at indvende imod. Det var selvfølgelig en langt alvorligere sag at besejle de nordlige farvande end de sydligere – og da især i vintermånederne, hvor der derfor blev betalt en tillægspræmie. Præmien for fartøjer, som sejlede på Island var altså noget højere end for skibe, der sejlede på Holland, Belgien, Frankrig og England.

Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs havde i sit første leveår – 1858 – en indenrigspræmie, der var 1% af forsikringssummen. Sejlede man på Norge eller England lød præmien på 1 ½%. Al anden udenrigsfart blev blot benævnt

[2]) Søassuranceforeningen »Ærø«s arkiv: 135A1. Søassuranceforeningen »Marstal«s vedtægter fra 1850 (i hovedprotokollen 1856-1874) og de trykte vedtægter fra 1858.



»udlandet«, og her var præmien ligeledes 1½% af forsikringssummen.

Da regnskaberne ikke er særligt udspecificerede, er det svært at sige noget konkret om tillægspræmien ved vintersejlads, udover at tillægspræmien varierede mellem ¼ og ½%. Men en høj tillægspræmie er ikke nødvendigvis alene begrundet i sejlads i et risikofyldt farvand. Den kunne i visse tilfælde også være betinget af en farlig ladning.

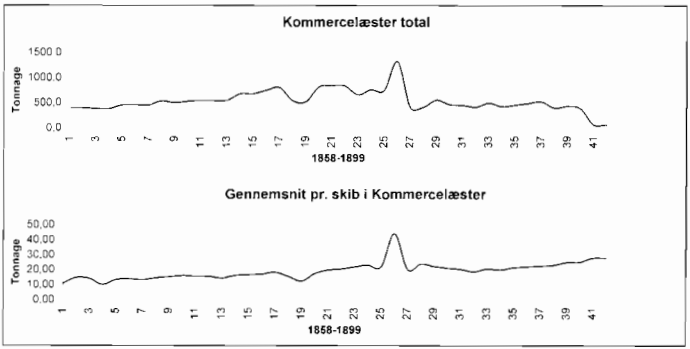
I de efterfølgende år bliver tallene endnu mere ugennemsigtige, idet den ordinære præmie og tillægspræmien for vintersejlads bliver slået sammen. Det eneste man kan slå fast er, at præmien for indenrigsfart falder fra 1 til ½% fra 1860, men stiger igen til sit gamle niveau med regnskabsåret 1876-1877.

Udenrigsfarten er i de fleste tilfælde bare benævnt »udlandet«, men hvor området defineres nærmere, står der typisk Norge eller Østersøen. Skibene fra Ommel og Kragnæs besejlede med andre ord hyppigt disse farvande.

Eftersom præmien ikke alene afhang af, hvor mange skibe der var forsikret, men også af, om de indmeldte skibe sejlede i indenrigs- eller udenrigsfart, var der – i takt med den voksende udenrigsfart – en ikke ubetydelig stigning i præmieindtægterne i tiden frem til omkring 1880. Herefter stagnerede indtægterne og inden længe faldt de drastisk.

Betragter man alle foreningens regnskaber under ét, skinner udviklingen i tonnagen tydeligt igennem. Til at begynde med var der i alt knap 400 kommercelæster – ca. 800 tons – forsikret i Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs. Men tallet steg hurtigt og nåede i foreningens velmagtsdage – i slutningen af 1870'erne og begyndelsen af 1880'erne – op på godt og vel det dobbelte – ja, et enkelt år endda det tredobbelte. Tiden herefter var til gengæld én lang nedtur, hvor det sidst kendte år – 1899 – lå en anelse under udgangspunktet i 1858. Selv om der ikke er sikkerhed for, at det sidst kendte regnskab fra 1899 også er foreningens sidste, er der i hvert fald ingen tvivl om, at foreningen var på vej mod opløsning. Den ommelske sejlskibsæra var for nedadgående.

Desuden har der uden tvivl været redere, som har måttet forsikre andetsteds på grund af tonnagens størrelse. Her var Søassuranceforeningen »Marstal« måske et nærliggende alternativ i kraft af en konkurrenceevne, som har været umulig at hamle op med for den lille forening i Ommel og Kragnæs.

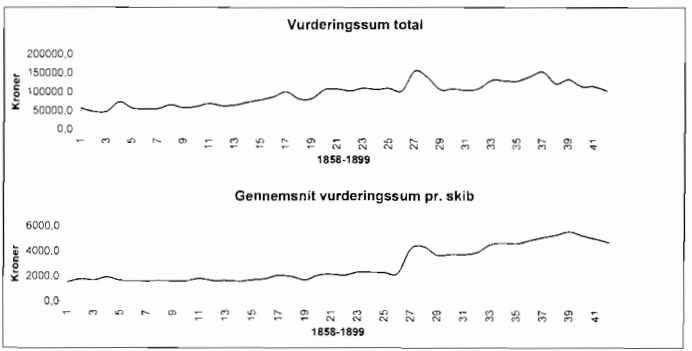


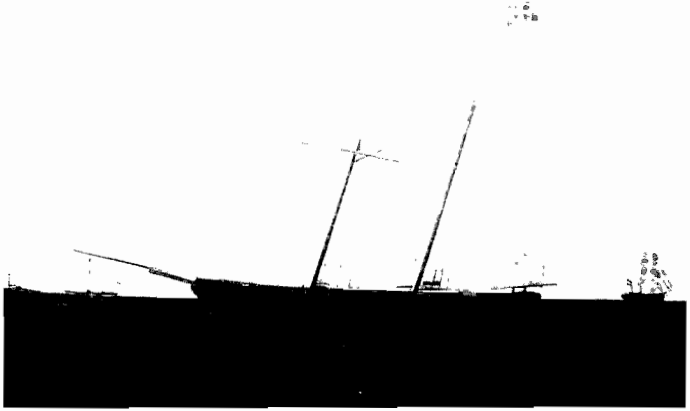
Hvor hvert skib i 1858 gennemsnitligt var på 11 kommercelæster, var dette gennemsnit i de følgende år jævnt stigende. I midten af 1860'erne var den gennemsnitlige lastedrægtighed omkring 15 kommercelæster. I 1870'erne nåede man op på 17-18 kommercelæster, for i 1880'erne og 1890'erne at stige til et gennemsnit på omkring 25 kommercelæster pr. forsikret skib.

For vurderingssummernes vedkommende gælder naturligt nok stor set de samme iagttagelser, selv om skibene ikke alene blev vurderet på deres størrelse.

I foreningens senere år – i slutningen af 1890'erne – lå den samlede vurderingssum på cirka samme niveau som i velmagtsdagene omkring 1880. De forsikrede fartøjer var jo i foreningens sidste tid betydeligt større, end ved foreningens begyndelse i 1850'erne.

I februar måned i året 1876 blev der oprettet to søassuranceforeninger i Marstal: Søassuranceforeningen »Marstal« for skibe indtil 50 tons (ca. 25 kommercelæster) og Søassuranceforeningen »Ærø« for de større fartøjer. Den gamle forening »Marstal« fra 1850 kunne ikke klare





Skonnerten HEJMDAL, bygget i Nykøbing F. 1854. Ført af C. J. Christensen, Ommel, indtil 1876. Herefter købt af Peder Rasmussen, ligeledes Ommel, som indtegnede HEJMDAL i Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs den 20. februar 1877. Vurderingssummen var kr. 3.500,-.

de større forsikringsbehov som den voksende tonnage udløste. Problemet blev løst ved – i realiteten – at bibeholde den eksisterende forening med samme navn. Her kunne de mindre fartøjer fortsat assureres. Til gengæld blev der dannet en ny forening med navnet »Ærø«, hvortil den gamle søassuranceforening »Marstal«s største fartøjer overflyttedes. Søassuranceforeningerne »Marstal« og »Ærø« havde imidlertid også øget deres geografiske område: før i tiden kunne der kun optages marstalske fartøjer, men nu – fra februar 1876 – kunne der optages og forsikres skibe fra hele Ærø.

Men medlemmerne af Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs svigtede ikke, blot fordi der var oprettet nye foreninger i Marstal. Det er bemærkelsesværdigt, at foreningens medlemsskare fortsatte på samme niveau som før, ja nåede ligefrem sit højdepunkt i årene 1877-1878. Først omkring 1884 begyndte der for alvor at ske et fald, som fortsatte indtil foreningens ophør. De ommelske skibe blev tilsyneladende ikke meldt ind i Søassuranceforeningen »Ærø«. De fortsatte tværtimod, indtil de blev afhændet. Det er også muligt, at en del har valgt at blive assureret i Søassuranceforeningen »Marstal«, men det er der i mangel af kildemateriale ingen mulighed for at undersøge.

Der findes kun regnskabsprotokoller for Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs for årene 1858-1899. Selv om det ikke eksisterer protokoller for årene efter 1899, er det ikke uden videre sandsynligt, at foreningen ophørte i 1899. Den sidste protokol er nemlig simpelt hen skrevet ud, men er iøvrigt uden noget tegn på, at foreningen skulle være under afvikling. Hvornår den så rent faktisk ophørte, får sta hen i det uvisse. Set ud fra den udvikling som de kendte regnska-

ber for årene 1858-1899 afspejler, er der imidlertid næppe megen tvivl om, at foreningen forholdsvis kort tid efter har måttet lukke på grund af manglende medlemmer.

Selv om vores viden om Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs synes ret begrænset, så fortæller disse historiske kendsgerninger ikke desto mindre noget om Ommels og Kragnæs' stolte fortid som søfartsbyer. At der var tale om begrænsede aktiviteter i forhold til Marstal, er imidlertid ikke til at komme uden om. Og en skønne dag, da foreningen blev opløst, måtte den ommelske søforsikring derfor i hænderne på de marstalske foreninger. Men dét er en anden historie...

Kleven havn anno 1997.

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

Opbakningen bag museet er mærkbar, som aldrig før. Som andetsteds nævnt er der netop i disse år behov herfor i en tid, hvor efterdønningerne af de ulyksalige centraliseringstanker endnu ikke er slettet ganske. Derfor er det godt at kunne melde ud, at folk i vor by og egn forstår værdien af vores fælles kulturarv. Dette afspejles både gennem aflevering af værdifulde gaver fra slægtens eje og pengegaver. Fra anonym side blev der således lokalt i al stilhed i sommers overdraget museet et beløb på 500.000 kr. til specielle formål, og det må vel nok virkelig siges at være fornemt! Lods Hans Bager Dreymann, der netop er fyldt 95, og som før har holdt foredrag om styrmandstjans på BONAVISTA under hård newfoundlandsrejse, forærede en dag 10.000 kr. En ældre marstaldame kiggede en anden dag ind, trykkede en konvolut i hånden på undertegnede med besked om, at dem kunne museet vist godt have brug for. Konvolutten viste sig at indeholde 5000 kr., så se med den opbakning kombineret med kommunens bevågenhed, der er uhyre vigtig i aktuelt kulturministerudspil, tør vi nok se fremtiden i øjnene.

1997 blev igen et år med godt besøg og en lang række fine gaver. Den løbende omkalfatring og overhaling er fortsat til det bedre. Men 1997 blev igen et år, hvor centralismens antikverede spøgelse blev hevet frem fra de forstokkedes skab i form af den nye kulturminister Ebbe Lundgaards undersøgelse af de mindre museers statstilskudsberettigelse (og dermed eksistensberettigelse), som skulle måles på budgetterne med kommunaltilskuddet som det *eneste* saliggørende (Kommunaltilskuddet for 1997 var på 312.000 kr., hvor kulturministerudspillet ligger på min. 683.000). Fra vor side gjorde vi opmærksom på at egenindtægter i form af medlemstilskud, entré og kioskssalg så sandelig er tunge poster i Marstal Søfartsmuseums årsbudget. *Medlemstilskuddet* fik vi straks godkendt som gyldig post i regnskabet, så derfor er det endnu mere tungtvejende, at denne opbakning styrkes! Desuden har vi gjort opmærksom på hyreværdien af de frivilliges indsats. Hvis denne skulle iregnes budgetterne ville grænsen for statstilskuddets opretholdelse og dermed museets reelle eksistensgrundlag for længst været passeret!!! En skrivelse blev fluks forfattet og forelagt andre i samme situation og med østatus. På vegne ø-museerne på Samsø, Læsø, Ærøskøbing og vort eget fremsendte Marstal Søfartsmuseum en skrivelse til ministeren for at retlede ham, samtidig med forslag om omredigering af statstilskudberegningen, således at der ikke kun fokuseres på de kommunale tilskud til museerne i kr. og øre, men at der *også* skeles til kommunens tilskud *pr. indbygger*, for her kan ø-museerne godt være med. Forslaget har glædeligvis fået fuld opbakning fra såvel Statens Museumsnævn som Amtsmuseumsrådet for Fyns Amt. Desuden har vi fået opkald fra ministerens sekretær om at vort museum ikke er i fare for at blive ramt af den udsendte torpedo, hvilket da også ville være galmandsværk i betragtning af museets betydning og ekspertise inde for søfarten samt den aktivitet, der lægges for dagen. Men som vanligt må vi som øboer holde skærpet udkig og ustandselig være på vagt og være klar til at synge ud, hvis der kommer uvejr. Vi må forvente, at vi – i økonomisk henseende – små-

museer på »De Danskes Øer« snart får øget del i statstilskuddet. Forespørgsel fra Statens Museumsnævn om fordele ved samdrift med Ærøskøbing har været berørt, men da de to museer er væsentforskellige i indhold og mål og vi fortsat specialiserer os, tjener dette intet fornuftigt. Mandskabsbesparelse er i denne henseende helt udelukket, hvorimod udvidelse af besætningen med ny fællesansat med registrerings- og sekretærfunktion selvfølgelig ville være ganske udmærket, men dette kræver tilført kapital måske i form af øget statstilskud, hvilket der er signaleret om.

Statens Museumsnævn har aldrig været ude efter museernes selvstændighed, et skib uden skipper underlagt andre muligt udenøs væsener ville da også være en dødssejler. Et selvstændigt fartøj med selvbestemmelse er vejen frem for kreativitet og konstruktiv fremdrift. Spændetrøjer eller fjernbetjening har aldrig ført til noget positivt i nogen sammenhænge. Samarbejde har vi to museer på øen i sagens natur da i forvejen, hvor det tjener et formål, men signalering af hellig forbrødring i form af øget øsamarbejde i uproduktive sammenhænge bare for at imødekomme omverdenens fordomme om ø-uenighed ville være latterligt ressourcespild.

Vi to ærøske museer dyrker samarbejde til andre sider, hvor det er relevant. Eksempelvis har vort museum et mangeårigt glimrende samarbejde med søfartsafdelingerne på museerne på Langeland, Svendborg/Troense og Faaborg samt andre rundt i landet som Toldmuseet og Kronborg. Som St. Alberts-sagen viser har vi også i arkæologisk henseende et stærkt tilknytningsforhold til Langelands Museum, hvor samarbejde mellem Ærøs to museer er en naturlighed. Det samme gælder situationen omkring Søbygaard.

Pumpespillet renoveres af museets mand Kristian Sønderby, der her funderer over situationen.

BYGNINGER, LOKALER OG FARTØJER

Den i 1996 påbegyndte ombygning af 1. sal i Strandstrædebygning til en »byvandring« i et Snorremiljø blev klargjort og åbnet til Pinse under passende festivas, hvor Brugsen leverede Marstalvinen. Det er et temmeligt stort projekt, hvor folk fra museet og det frivillige mandskab har lagt mange timer. Som almindeligt oplyste folk vil vide, er ordet snorre det marstalske udtryk for en smøge eller slippe. På vandringen passerer den besøgende husfacader, gennem hvis vinduer man kan kigge ind i en skipperstue, et køkken, en brogård, en stadsstue, et skomagerværksted fra Kragnæs, et skibsmæglerkontor og en Ommelssmedje, alt bemandet med figurer, desuden passeres et lokum og en brønd. Denne nye permanente udstilling er blevet rigtig godt modtaget, og vi kan da heller ikke sige os fri for en vis stolthed over frembringelsen.

I samme ombæring blev den engelske fajance, lustren, kellighusensamlingen og stettinergodset hjemløst, men efter en rundtur på magasinet er det hele blevet udstillet i nyrenoveret køkkenrum i museets rødstensbygning, Prinsegade 4 sammen med andet hjembragt fajance og kabysgrej. Nabolokalet her med tekstilerne blev ligeledes totaloverhalet, ligesom trappegangen i samme bygning er blevet tapetseret og nysmurt.

Over sommeren mente vi at kunne overskue sidste etape i totalrenoveringen af administartionsbygningen, Prinsegade 1 som var planlagt til et senere tidspunkt. Tømning af kældre blev klaret og ophugning af gulvene, dels af træ dels af cement, gik i gang. Årsagen til projektet er at trægulve, hylder m.m. var i meget ringe forfatning. Kælderen blev samtidig gravet dybere for at give plads for isolering og støbning af beton, der skulle kunne holde fugten ude. Formålet med istandsættelsen er at få flyttet alt bevaringsværdigt større grej over fra kælder under butikhjørneejendommen. Prinsegade 2 og således få ryddet op i de ret fugtige kælderrum dér og på længere sigt lægge ny dørkbelægning dér også. Prinsegade 1 er hermed færdiggjort og gældfri, hvilket er nok så vigtigt.

Fugtskadet væg i brandboxkælder blev istandsat i juli i forbindelse med omrokeringer af de omfattende og i sommerens løb voksende arkivalierne fra Søassurancen.

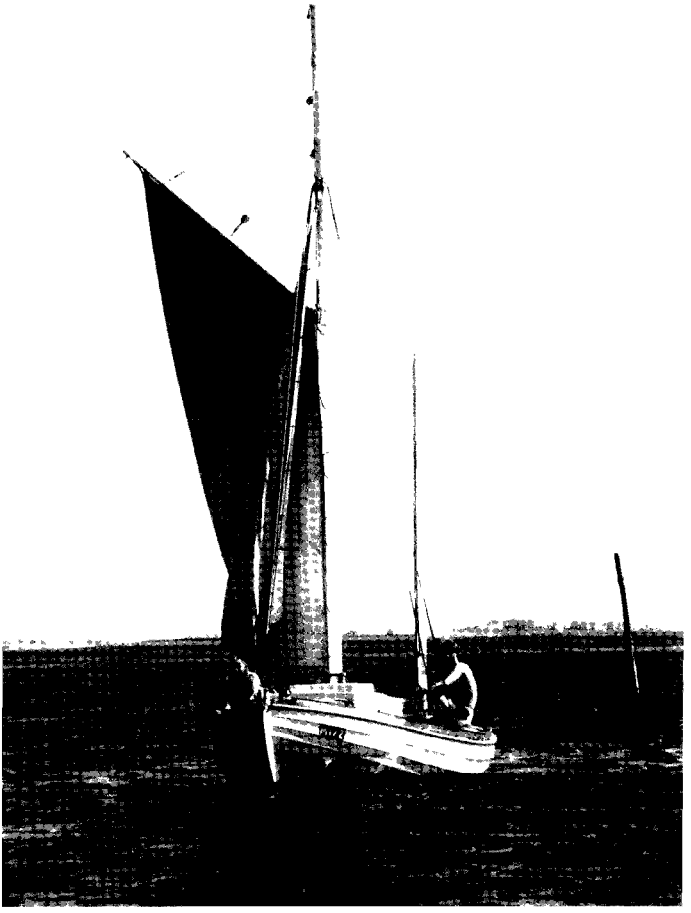
Museets alarmsystem blev renoveret og opdateret i foråret for et større beløb.

Udendørs blev vinduer m.m. i hjørneejendom og rødstensbygningen tjekket og malet. Sampan og ankerspil i gården blev restaureret, sidstnævnte temmelig gennemgribende.

Museumsskibet vojebåden ANNE KAROLINE blev på Ebbes værft gennemgået for større istandsættelse. En ny ung og frisk skipper Jesper Christensen har overtaget klargøring, opsynet og sejladsen med fartøjet, så det atter kommer til sin ret. Herligt at se den under sejl igen.

GAVER, ERHVERVELSER, FORSKNING og REGISTRERING

Som nævnt kom der adskillige gaver ind i -97, i alt 146 afleveringer, heraf mange dækkende over adskillige effekter. I udpluk kan nævnes model af skonnertbrig, model af brig ALF i montre, et ualmindelig godt Sørvig-billede af topsejlsgalease JØRGEN OHLSEN, skibsportræt af jagt, dampskib, og bramsejlsskonnert, model af bramsejlsskonnert FADERS MINDE i miniature udført og skænket af dansk-canadieren Jørgen Nielsen over 1168 arbejdstimer, for øvrigt beskrevet og illustreret i det amerikanske »Nautical Research Journal« i en 10 sider lang artikel, miniaturemodel af Rio Grandefareren tremastet røjlskonnert ARKEN udført og skænket af Edward Stablewski, Kalundborg, 4 mastet fuldskib i panoramamodel, legemodel af tremastet jagtbygget skonnert, flaskeskib 4 mst. sk. ALFA og 2



ANNE KAROLINE under Birkholm med skipperen Jesper ved roret.

flaskeskibsfærger, oktant, nedgangskappe fra SNARKEN, skipperskeer, sømandsflid, fotos, protokoller, bøger, hjembragte sager her iblandt 2 akvareller af Vesuv og stor hvalknogle, papirer og dokumenter og meget meget andet godt grej.

Registreringen, hvor ionfotograteringen indførtes i 1996, er blevet meget mere overskuelig med dette hjælpemiddel. I forbindelse med omrokeringerne og nyopsætningerne på museet tjekkes og opdateres registreringen, men rigtig meget mangler endnu inden alle effekter er nået gennem denne tidskrævende for omverdenen usynlige, men absolut nødvendige proces.

FORMIDLING

Den 26. februar lagdes stærkt ud med velbesøgt foredrag på Navigationsskolen med Jørgen Skaarup om udgravningerne ved St. Alberts og Absalons Skanse.

Danske skonnerter med trælading i den lille havn Pornic i nærheden af Nantes er kommet under nærbehandling af Gilles Fortineau, Nantes, der vil lave en udstilling om emnet i år 2000. Da det hovedsagelig er thurnere og marstallere, der har ligget i den tart, er det naturligt os her i området der har måtte holde for. Fortineau har været på flere studiebesøg på museet med det første i Bededagsferien. Adskillige interessante fotos fra trælasthavnene er dukket op, så vi har fået udvidet vort billedarkiv og har omvendt bidraget til fransk udsyn.

Mange rundvisninger har været arrangeret i årets løb bl.a. har et hold af europæiske navigationslærere været på besøg i forbindelse med kongres på Navigationsskolen, ligesom departementecheferne har fået suppleret deres søkundskab på museet i forbindelse med togt om bord på »Hans Christian Andersen«, hvor Navigationsskolen selvfølgelig blev besigtiget og hvor undertegnede var med på togtet til Faaborg dagen derpå for at berette om områdets søfart.

Flaget er som vanligt vist i TV, også det tyske TV, ligesom udsendelser i P1, artikler i blade og aviser har været med til at udbrede kendskabet til museet, hvor mund til mund metoden i øvrigt er med til at cementerer vort status som gedigent søfartsmuseum også inden for den nyere skibsfart.

På udgiversiden udkom vi med det fine hæfte »Rundt om Selma – en Birkholmskrønike« skrevet af Poul Henrik Harritz. Salget går flot bl.a. sælges der mange fra Birkholms øbutik. Hertil kom udgivelse af bogen »Folk og Fartøjer« i Langelands Museums regi, som et samarbejde mellem Langeland, Fåborg, Svendborg og vort museum, med bidrag fra hvert område med udvalgte omtalte fartøjer og deres folk samt om bådebygning og bådebyggere et forsømt område, som vi nu i et glimrende mangeårigt samarbejde øhavet rundt har fået radet bod på. Grundet større efterspørgsel har vi genoptrykt den flot fortalte beretning fra afdøde Jens Georg Svanes hånd »Sejlskibskår« og Erik Kromans lille hæfte »Træk af Marstal Søfart«. Desuden er nye postkort kommet til.

Udgivelse af bogen »Sankt Alberts Kirke« af Jørgen Skaarup i Langelands Museums regi med Ærø Museum og vort museum som deltagere løb af stabelen på Ærø Museum. Salget af bogen gar vældigt tilfredstillende.

Vi har været på bogmesse i Forum sammen med andre fynske museer, dog uden den imponerende salgseffekt.

I erkendelse af at kommunens vise fædre har behov for kulturel oplysning har museet udlånt en del store Albert Kromann malerier til prydelse af byrådssalen.

Inden for egne mure har vi opsat særudstilling med årets høst. Ganske imponerende, når det sådan samles i ét lokale, udstillingen kan besigtiges indtil påske, hvor en ny særudstilling er berammet.

Ud over de omtalte ombygninger med nyopsætninger af udstillinger i Snorren,

ved fajancen og tekstilerne vil den besøgende ved rundgang bemærke, at den udstillede coasterflåde er øget markant på det sidste. Coastermodeller, vi har været i besiddelse af nogle år, er af museets eget personale blevet færdigbygget og/eller istandsat. Museets indsamling af fotos og forskellige data af coasterflåden er med til at understrege museets engagement i denne form for skibsfart. Det er vor intention at blive Danmarks coastermuseum, som noget naturligt, da museet ligger lige midt i coasterfartens arnested.

PERSONALIA

Den frivillige stab har igennem det agterudsejlede år ydet en stor indsats både i dagligdagens gang, herunder det mere usynlige registreringsarbejde, som i tilrigning af udstillinger. Der ydes mange former for indsats, som museet ikke kan være foruden. Desuden har vi fortsat tilknyttet en del hænder via forskellige ordninger. I nogle måneder har vi haft fornøjelsen af Karsten Hermansen, der via bevilling fra Statens Museumsnævn har været i gang med fortsat katalogisering og registrering af Søassurancens arkiv. Det er vort håb at knytte Hermansen tættere til museet fremover. Nye kræfter skal fortsat hæktes på for de, der falder fra i den anden ende, således er Poul Mortensen død tidligt på året. Mortensen hjalp til på museet gennem flere år såvel på arkiv som med andre gøremål.

Museumsbestyrelsen var på tur til Søbygaard, hvor bestyrelsesformand Peder Pedersen viste rundt og fortalte om det storslåede projekt. Personaleudflugt nåede vi ikke, men satser stærkt på en forårstur til Langelandsfortet, når skibene er tiltaklede igen.

ØKONOMI

Årets økonomiske tilskud fra kommunen blev reguleret op. Dette signalerer kommunal velvilje over for institutionen, hvilket den aktuelle ministerielle økonomiundersøgelse også kræver. Antallet af besøgende øgedes og medlemskontingentet blev på linie med sidste års med en lille positiv tendens, hvilket er meget flot og *nødvendigt*, understreget af den givne situation. Som nævnt andet steds har privatpersoner ydet de største poster, der figurerer for 1997, desuden er der kommet 5.600 kr. fra I. O. Christensens Fond, 10.000 kr. fra JL-Fondet, 5.000 kr. fra SFDS, 1.500 kr. fra Ærø Folkelige Musikforening, 16.000 kr. fra Søfarendes Vel, 3.000 kr. fra Dansk Navigatørforening og 10.000 kr. fra Familien Hede Nielsens Fond, de sidstnævnte penge er beregnet på indretning af udstillingslokale, der skal rumme BONAVISTAS's kabys – et arrangement, der er påbegyndt og bliver klar til præsentation inden sæsonen rigtig kommer i gang.

Alt i alt slap vi ud af 1997 på en økonomisk forsvarlig måde, selvom der blev puttet en del penge i investeringer for fremtiden.

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.
1989	Toppede brosten	K. Hermansen	48	49,00 kr.
1989	Danske firmastskonnerter	F. Holm-Petersen	84	99,00 kr.
1990	Grøller og skibe	P. Eroholdt	31	28,00 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. E. 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.
1995	Renæssancens fartøjer	Ole Mortenssøn	285	185,00 kr.
1995	Breve fra en sømand	Museet	40	69,00 kr.
1996	Marstal Navigationsskole	Leif Rosendahl	72	119,00 kr.
1996	Og de sejler de gamle træskibe	Arne Gotved	108	398,00 kr.
1997	Rundt om Selma fra Birkholm	Poul Henrik Harritz	32	49,00 kr.
1997	Folk og fartøjer i Sydfyn	Sydfynske museer	100	248,00 kr.
1997	Gamle danske vejrvarsler	Ib Askholm	128	158,00 kr.
1997	Ærøs Sankt Alberts	Jørgen Skaarup	71	98,00 kr.
1997	Træk af Marstal søfart	E. Kroman	12	19,00 kr.

MANGE FORSKELLIGE REPRODUKTIONER

Marstal Småborgerlige Sangforening – Sømandssange CD 120,-/MC 69,- kr.
Herman Gehring & Troels Pedersen – Harmonika CD 109,-/MC 69,- kr.
Sing Op (1 & 2) – Sømandsviser CD 130,- pr. stk.
Strike the Bell Forebitters – Sømandssange CD 150,- kr.

CD-ROM
Hvad skete der med søfolkene under krigen? få svaret på denne CD-ROM, hvor krigssejlere fortæller deres historie om livet på søen. 3 timers lyd illustreret med billeder og video. Pris 198,-

Bestillinger pr. Telefon 62532331. E-mail: marmus@post5.tele.dk
Hjemmeside adresse: http://home5.inet.tele.dk/marmus.