MARSTAL SØFARTSMUSEUM

2003

Med mere end 1100 medlemmer
har museet en stor medlemskreds,
men vi har plads til endnu flere.

Giv et medlemsskab i gave til dine bekendte.
I 2004 lægger vi et lille hæfte oveni som gave.

Marstal Søfartsmuseum er et levende museum
i stadig forbedring og omkalfatring,
så har du ikke været på besøg i den sidste tid,
vil vi kraftigt anbefale en rundtur
i de søstærke omgivelser.

Medlemsskab giver gratis adgang.

KONTINGENT FOR 2004

der kan indbetales på museet eller på posthuset, er på 75 kr. – dog 45 kr. for pensionister og studerende.

Disse beløb er minimumsbeløb. **Man må meget gerne følge den hidtidige kurs med at betale et større beløb.** Medlemskontingentet er højaktuel i den nuværende struktursituation og er med til at bære museet igennem, som en selvstændig institution.

Medlemsskab giver gratis adgang hele sæsonen for husstanden (viv/husbond og børn op til 16 år) – men ikke andre som feriegæster o.l.!! Desuden giver det 5% rabat på museets egne bøger, postkort og plakater.

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2003

13. årgang

ISBN 87-89829-21-2 – ISSN 1398-7844

INDHOLD:

Arbejdsvilkår i coasterne
– historien om et havari på coasteren FENRIS på vej over Biscayen – side 2
Af Henrik L. Hansen og Bent Mikkelsen

Uddybning og bugsering – specialfartøjer i danske havne – side 10
Af Karsten Hermansen

Støt står den danske sømand – side 24
Af Niels Nyholm

Coastersømand på specialopgave
– eller engelskundervisning for og af søulke – side 35

Shortsea – Container-Shipping – investering i fremtiden – side 38
Af Michael Mihaiti

Sømandens varsler og overtro i middelalderen – side 43
Af Jeppe Ravn

Årets gang– side 45
Af Erik B. Kromann

Forside: *Det danske coastererhverv er ude i svær sø i disse år.*

Bagside: *Jens Hansen foran indgangen til Prinsegade 4* .

Redaktion: Erik B. Kromann.

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Udgivet af:
Marstal Søfartsmuseum · Prinsensgade 1 . 5960 Marstal
Tlf. 62 53 23 31· Fax 62 53 31 66
E-mail: info@marmus.dk
Hjemmeside: www.marmus.dk

Arbejdsvilkår i coasterne

– historien om et havari på coasteren FENRIS på vej over Biscayen

Af HENRIK L. HANSEN og BENT MIKKELSEN

Oppe på første sal på Marstal Søfartsmuseum har der i en årrække hængt et stort dramatisk fotografi af en coaster i havsnød. En enorm sø er på vej hen mod skibet agterfra, den ene lossebom hænger ud over siden og skibet fører signaler som viser, at det ikke er under kommando. Af en lille forklaring fremgik det, at skibet havde tabt en del af dækslasten og mistet en mand men ellers ingen detaljer om tid eller sted. En gennemgang af en række årgange af udgivelsen »Ulykker til søs« gav ingen yderligere oplysninger – skibsnavnet FENRIS var ikke at finde. Uden et årstal var det vanskeligt at eftersøge sagen i arkiverne i Industriministeriet og komme nærmere historien bag billedet. En efterlysning i bladet »Søfart« gav til gengæld mange nye oplysninger og kontakt til adskillige, som havde detaljeret kendskab til havariet, herunder maskinmester Povl Schnor, som har givet en førstehånds beretning. Med hjælp fra disse kilder samt arkivmateriale af forskellig slags har det været muligt at sammenstykke historien om coasteren FENRIS og havariet i Biscayen en stormende vinternat i 1979.

En fragt til Algier og Sicilien

I begyndelsen af november 1979 var FENRIS på værft i Søby på Ærø for blandt andet at få foretaget bundsmøring. Under opholdet i Søby blev dele af besætningen

FENRIS ligger med havari i Biscayen om morgenen den 14. december 1979.

også udskiftet. Den 11. november påmønstrede maskinmester Povl Schnor og kort tid efter kom skibsfører Johannes Nielsen fra Ålborg om bord. Ved afgangen fra Søby den 13. marts 1979 bestod besætningen desuden af den 35-årige styrmand Ole Henriksen, to udenlandske ubefarne matroser fra henholdsvis Chile og Nigeria samt en ung kvindelig kok fra Danmark.

I begyndelsen af december 1979 fik skibet en fragt i Aberdeen i det nordlige Skotland bestemt for Algier og Syracuse på Sicilien. Lasten bestod af 112 tons stålrør og seks store speciallastbiler til transport af cement. Den samlede last var 238 tons og således langt mindre end skibets samlede lasteevne på 760 tons. Der blev plads til rørene og to af lastbilerne i lasten mens de fire andre lastbiler blev surret med kæder oven på lugen. Da den væsentligste del af den samlede vægt lå dybt i skibet var stabiliteten god.

Søndag den 9. december 1979 kom de sidste lastbiler op på lugen som dækslast og blev surret af et gæng fra land. Inden afgang blev lastningen og surringen godkendt af en lokal *surveyor* fra firmaet Pirie & Schmith Ltd., som udarbejdede en lasterapport. Straks efter kom lodsen om bord og FENRIS begav sig hen under aften af sted på rejsen mod Algier.

Det var fra starten noget blæsende ude i Nordsøen. I skibsdagbogen blev det noteret, at dækslasten blev efterspændt adskillige gange. Efter et par døgn i søen kom FENRIS forbi Dover men fik herefter vind og sø imod på den videre rejse vestover i Den Engelske Kanal. Kursen blev derfor holdt ret tæt på den sydengelske kyst hvor der var læ, og det gik godt fremad. Ved middagstid onsdag den 12. december var skibet nået så lang hen langs den sydengelske kyst, at det var tid at krydse Kanalen og gå ud i Biscayen. Kursen blev ændret og sat mod det yderste hjørne af Frankrig, øen Ushant på kanten af Biscaya-bugten. Vinden var dog tiltagende til vindstyrke 8 og skibet arbejdede hårdt i søen og tog vand over dæk og luger. Det var ikke vejr til at fortsætte, og skipperen besluttede i stedet at gå i læ og ankre i Tor Bay godt hundrede sømil fra det sydvestligste hjørne af England, Lands End, og afvente bedre vejr.

Torsdag den 13. december var vejrudsigten lidt bedre og kl. 14 begav FENRIS sig atter ud på Den Engelske Kanal med kurs mod Ushant. Vinden gik i nordvest og det meste af natten var vejret så dårligt, at skibet lå underdrejet. Fremad gik det dog, og fredag formiddag blev Ushant passeret og FENRIS var ude i Biscayen. Om eftermiddagen gik vinden i syd-sydvest og skibet tog igen vand over bak og luger og måtte atter holde til vinden og lå fortsat ud for Ushant. Styrmand Ole Henriksen noterede i skibsdagbogen, at de to forreste lastbiler var begyndt at rokke og besætningen var ude og surre igen. Man havde konstateret, at splitterne i de to forreste lastbilers støtteben bevægede sig formodentlig fordi de store lastbiler hvilede på deres gummidæk og de har derfor kunnet bevæge sig. De blev surret med tovværk for at sikre støttebenene og der blev skåret flere led af surringskæderne.

Havariet i Biscayen

Ved midnat natten mellem den 13. og 14. december 1979 mødtes maskinmester Povl Schnor, skibsfører Johannes Nielsen og styrmand Ole Henriksen, som sædvanligt når de var i søen, i styrehuset. Styrmanden skulle overtage vagten og maskinmestren var på den sidste runde i maskinen inden natten. Vejret var hårdt og i bygerne nåede vindstyrken op på 10-11 beaufort og sigtbarheden var dårlig. Inden styrmanden overtog vagten ville han gå ud på dækket og checke surringerne. Skipperen tændte alle dækslysene og så, at styrmanden gik ud på dækket i bagbord side.

Ingen så ham nogensinde siden. Et par

FENRIS langsomt på vej mod Brest om morgenen den 14. december 1979. Et lille skib på et meget stort hav.

minutter over midnat tog skibet en kraftig overhaling og de to forreste lastbiler forsvandt ud over skibssiden og rev 25 meter af bagbords lønning med. En af lastbilerne ramte skibssiden længere henne agter og slog et mindre hul i skibssiden ud for kokkens kammer og drev videre agterud og beskadigede propel og ror. Havariet var en kendsgerning og skibet var endt i en særdeles risikabel situation.

De resterende ombordværende blev kaldt op i styrehuset og tog redningsveste på. Der blev udsendt MAYDAY og opsendt nødraketter. Skibet blev herefter gennemsøgt for at prøve at finde styrmand Henriksen, men han var ikke længere om bord. Der var ikke længere tvivl om, at styrmanden var røget med over bord sammen med lastbilerne. Senere fandt man rester af styrmandens tøj på en rest af et udluftningsrør fra en bundtank på dækket i bagbord side.

Kort tid efter at der var udsendt nødsignal fik FENRIS kontakt med det noget større danske skib MERCANDIAN ATLANTIC på 5.500 tons dødvægt som lagde sig stand-by i nærheden. Mercandia-skibet havde selv mistet en del af sin dækslast af biler den pågældende nat. Ved hjælp af projektørerne ledte besætningerne på begge skibe efter styrmanden men uden at man så noget som helst.

Kort tid efter havariet opdagede besætningen, at der trængte vand ind i et af kamrene i bagbord side. Maskinmester Povl Schnor fik travlt med at rigge en flytbar brandpumpe til for at få pumpet det indtrængende vand ud. Det lykkedes at få gang i pumpen og den kunne uden problemer følge med, da hullet i skroget ikke var stort og samtidig lå tæt på vandlinien. Der trængte derfor kun vand ind, når skiber krængede til bagbord.

Skipperen fik vendt skibet i det meget

dårlige vejr for dermed at ligge mere hensigtsmæssigt såfremt der skulle vise sig at være væsentlig vandindtrængen i lasten efter at de mange lønningsstøtter og rør i bagbords side var blevet revet over. Lastrummet viste sig dog at være tæt. På grund af den beskadigede propel rystede skibet og det var kun muligt at køre med lave omdrejninger på propellen.

Turen ind i sikkerhed i Brest

Kort tid efter havariet lykkedes det at få bestilt en bugserbåd og få kontakt til rederiet i Danmark. Den store, næsten nye oceangående bugserbåd ABEILLE FLANDRE kom ud fra Brest og kom tæt på FENRIS's position vest for Ushant allerede ved 4-tiden om morgenen. Der blev gjort flere forsøg på at få etableret et slæb. Redningsskibet ABEILLE FLANDRE skød flere liner ind over FENRIS og det lykkedes også at få fat i linen en enkelt gang men ikke at få en trosse over. Det tilbageværende mandskab på FENRIS kunne ikke trække trossen over og forbindelsen til redningsskibet blev atter afbrudt. På grund af den store risiko for at de to tilbageværende lastbiler også skulle ryge ud over siden kunne mandskabet ikke arbejde på hoveddækket. Ifølge den lokale presse, som senere beskrev havariet, var der 15 meter høje bølger i området og vindhastigheder på op til 160 km. i timen – det vil sige fuld orkan.

Hen på morgenstunden var det efterhånden klart, at der ikke længere var noget håb om at finde styrmanden i live og da det heller ikke havde været muligt at etablere et slæb begyndte FENRIS kl. 6.45 langsomt, med søerne ind agter, beskadiget ror og en skæv propel og skrueaksel, at sejle ind i læ af Ushant. Og det gik faktisk ganske godt. Allerede i løbet af formiddagen var skibet i smult vande og lå inden middag langs kaj i Brest. Den tilbageværende besætning og skibet var reddet.

Atter i havn. FENRIS efter ankomsten til Brest kunne skaderne besigtiges. Beslag på dækket var overrevne, lugen trykket, den forreste lossebom knækket og 25 meter lønningsbeklædning manglede i bagbords side.

Reparationen i Brest og den videre rejse

Ved nærmere inspektion af dækket viste det sig, at de beslag som surringskæderne havde været fastgjort til, simpelthen var sprunget. De havde ikke kunnet holde til belastningen. Det var også på høje tid, at FENRIS var kommet i læ. De beslag, som de to tilbageværende lastbiler på dækket var surret til var også begyndt at give sig.

De næste uger gik med oprydning og reparation på det lokale værft i Brest. Folk fra værftet i Søby, som kendte skibet godt, blev tilkaldt for at se på skrueakslen. Skaderne på propel og skrueaksel

var så alvorlige, at skibet måtte i dok for at få tingene klaret. Skrueakslen var blevet så skæv at akslen måtte trækkes ud og blev transporteret til Søby for at blive rettet. Hullet i skibssiden blev repareret, og der blev gjort rent efter at dele af apteringen havde været vandfyldt og røgfyldt efter at den mobile brandpumpe havde kørt i timevis.

Hen i januar var skibet ved at være klar til at fortsætte rejsen mod Middelhavet. De to tilbageværende lastbiler kom dog ikke med ombord på FENRIS igen – kun lasten i lastrummet kom med sydover. Den 17. januar 1980 nåede FENRIS velbeholdent frem til Algier og Syracuse med den del af ladningen, der fortsat var om bord. Herefter lastede FENRIS i Italien og sejlede atter nordpå til Irland og Skotland. Regningerne for det tabte gods og skaderne på skibet blev betalt af forsikringsselskaberne og sagen fik aldrig noget retslig efterspil for de involverede.

Om FENRIS

FENRIS var en traditionel shelterdækker på 299 bruttoregistertons, en længde på 54 meter og med en lasteevne på 760 tons. Den blev bygget i 1965 på Frederikshavn Værft A/S i de små coasteres storhedstid. Skibet fik navnet CEREAL med hjemsted i Århus. Skibet havde en 500 hk B&W Alpha hovedmotor og havde, til forskel fra mange coastere bygget i de år,

Un marin enlevé par une lame sur un cargo danois

Des creux de quinze mètres ont la hauteur du seizième étage d'un immeuble, des rafales de vent avec des pointes à 88 nœuds (160 km/h) : la mer était déchaînée dans la nuit de vendredi à samedi et, durant la matinée de samedi et les S.O.S. se sont succédé une trêve.

Premier alerte vendredi, sur le coup de 22 h 40. Le capitaine du navire « Atlas » demande l'évacuation immédiate

les instructions données par le chalutier concurrent « Valbeg ». Le bateau reste d'ailleurs à proximité du cabotage en difficulté, pendant plus de trois heures. Le « Mercantias d'Arcite », autre cabotier danois, est là aussi. Les marins se savent les seuls. Et, puisqu'on est enfin sûr de la position, l'équipage d'un « Super-Frelon » est placé en état d'alerte, prêt à décoller.

chalutiers allemands (celui qui est cause leurs ennuis, alors qu'il remorquait de la R.D.A., le « Stephan-Jansen », les tirait à environ cent kilomètres à l'ouest d'Ouessant. Des avis aux navigateurs avaient été lancés auprès l'appel reçu, vers 8 h 48. On remplis, en effet, quel danger ces bateaux font représenter pour la navigation.

Samedi, vers 16 h, un cargo français les rejoint enfin. Ils tenait un peu... » plus bas encore. La communication est coupée. Cette information permet de faire décoller un « Nepture » de Lann-Sâoux avec notre ami, chef français, tandis qu'un avion britannique patrouille côté anglais. Samedi, un « Nepture » avait survolé l'Océan de 16 h 30 à 18 h 30 à la recherche du « Kerguen ». En vain.

Mais hier, à l'inquiétude

Le cabotier danois « La Pesette », a perdu un homme au large d'Ouessant. Il voulait vérifier l'arrimage de la cargaison. La pointe a été arrachée, et le mât de charge est également tordu.

Les nuits les plus longues

Chaque fois qu'il lui était possible, le « Tenace » allait se réfugier dans les passages du Stiff en attendant qu'on lance appel à lui. Mais pas question de prendre un véritable repos durant ces 48 heures en mer, parmi les plus longues que l'équipage a pu connaître, étant donné les conditions du temps.

« Personne ne pouvait dormir ni manger quel que ce soit, dit le lieutenant de vaisseau Martin. Mais chacun travaillait le coup. Les gens sont plus malades par des creux de trois ou quatre mètres ».

Le « Tenace » n'a pas eu à déplorer de victime. Néanmoins, sa présence en mer fut des plus précieuses. « L'avait sécurisant pour les navires qui passaient dans le parages, dit-il. Au moins, ils savaient qu'on pouvait intervenir en cas de besoin ».

Nybygningen CEREAL på beddingen i Frederikshavn kort før søsætningen i 1965.

McGregor foldeluger af stål og ikke de traditionelle træluger med presenninger som ofte blev benyttet på mindre skibe dengang. I 1970 blev skibet solgt videre som FENRIS til partrederiet *Stikla* med P. Lehmann Sivertsen i Næstved som bestyrende reder. I 1977 blev skibet solgt til et nyt partrederi men fortsatte under samme navn og bestyrende reder.

I efteråret 1978 kom FENRIS i avisernes overskifter og nåede endda at blive emnet i en leder i Ekstra Bladet! Tre besætningsmedlemmer var afmønstret fordi skibet sejlede med ammunition og de mente, at skibet var usødygtig. De anmeldte forholdende til Skibstilsynet med en række klager over skibets tilstand. Skibstilsynet tog dog i første omgang sagen roligt da skibet havde gennemgået hovedsyn i oktober 1977 under et dokophold i Søby. Det viste sig senere, at en af de involverede sejlede på ugyldige styrmandspapirer. Han var tidligere fradømt sit sønæringsbevis i Højesteret men havde fået hyren på FENRIS ved at fremvise et fotokopi af de oprindelige papirer. Sagen faldt fra hinanden og skibet kom af sted på den planlagte rejse til Persergolfen.

Sejladserne

Coasteren FENRIS var et lille skib men kom langt omkring i sin 24-årige levetid, herunder 19 år under dansk flag. Det meste af tiden under dansk flag sejlede skibet i europæisk fart. Talrige havne i Storbritannien og på kontinentet blev anløbet for at laste til Middelhavet og de Kanariske øer. I begyndelsen af 1978 var FENRIS på en noget længere rejse til Vestafrika og senere samme år var skibet på ovennævnte rejse til Persergolfen og Østafrika. I 1979 kom FENRIS ud på sin hidtil længste rejse af næsten 1/2 års varighed. Skibet gik fra Italien i begyndelsen af marts 1979 til Abu Dhabi i Persergolfen og derfra til flere havne i Østafrika. Derfra gik rejsen videre rundt om Kap det Gode Håb i Sydafrika, til Nigeria og Ghana og derfra til Cork i Irland, hvortil skibet nåede 1. september 1979. Herefter gjorde skibet et par rejser på danske havne inden værftopholdet i Søby i november 1979.

Efter havariet i Biscayen i december 1979 og den efterfølgende Middelhavsrejse kom FENRIS atter ud på lange rejser. Først bød der sig en rejse til Sydamerika som tog det meste af foråret 1980. Hen over sommeren og efteråret 1980 havde FENRIS flere rejser ud øst for Suez til Persergolfen og Mombasa i Østafrika men var i slutningen af 1980 var skibet atter i Europæiske farvande.

FENRIS's endeligt

I begyndelsen af 1980'erne var tiden ved at løbe fra de små coastere af FENRIS' størrelse. Økonomien var dårlig og mange blev solgt til andre mere opti-

Nybygningen CEREAL på prøvetur i Kattegat i 1965.

ODIN ACE.

mistiske danskere eller, som oftest, til udlandet. I 1982 blev FENRIS solgt til et rederi i Odense og fik navnet ODIN ACE. Det varede dog kort, for allerede i forsommeren 1984 blev skibet solgt til interesser på Cayman Island og indsat i lokalfart i Caribien. Senere blev skibet solgt til interesser i Honduras og fik navnet EDRA. Det gik godt frem til den 4. december 1989, hvor det efterhånden 24 år gamle skib forliste 4 sømil fra byen San Pedro de Macoris i den Dominikanske Republik. Ifølge de foreliggende sparsomme oplysninger var skibet på rejse fra Rio Haina i den Dominikanske Republik til Roseau på den Caribiske ø Dominica da skibet ret kort tid efter at have forladt havnen fik slagside og sank.

Denne artikel er skrevet på grundlag af oplysninger fra en række forskellige skriftlige kilder, herunder skibsdagbogen, og oplysninger fra en række enkeltpersoner. Vi vil gerne takke alle bidragydere for deres hjælp, herunder tidligere maskinmester på FENRIS Povl Schnor i Vig, fhv. skibsinspektør Bent Schön, Finland, tidligere leder af søassuranceafdelingen i Topsikring, Kurt Kehler, skibsfører Poul E. S. Andersen, Snogebæk, Carsten Rasmussen, Søby Værft, Niels Mogensen, Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, samt Henning Terkelsen og Erik Kromann fra søfartsmuseet i Marstal. Også en tak til arkivar Erik S. Christensen, Bangsbo Museum & Arkiv, som har fremskaffet flere billeder af skibet under bygning og under prøveturen, redaktionen på bladet »Søfart«, som bragte den oprindelige efterlysning, samt Hans Kristiansen, Reersø, som har været behjælpelig med oversættelse af de franske avisartikler.

Kilder:

Marine News Vol. XLIV, Feb. 1990, side 117.
Le Télegrammé de Brest et De L'ouest, 17. december 1979.
Position – Maritim Bulletin. Diverse årgange.
Søforklaring afholdt i Brest den 18. december 1979, med bilag (Erhvervsministeriets arkiv).
Kaptajn Poul E.S. Andersens private arkiv.
»Sea Protest« af 17. december 1979.

Uddybning og bugsering

– specialfartøjer i de danske havne

Af KARSTEN HERMANSEN

Havne og vandveje

I erkendelse af at tiden og udviklingen ikke står stille, er det i en historisk sammenhæng væsentligt at stoppe op og se nærmere på de danske havnes hidtidige udvikling, inden den helt forsvinder til fordel for et nyt udviklingsmønster. Luksuslejligheder på de danske havnekajer er nok det tydeligste tegn på, at forandringer er på vej. Mange – især mindre – provinshavne står klar til at kapre folk med lyst og penge til havudsigt, havnekajerne ombygges til boligkvarterer, og pladsen til de egentlige havneopgaver forsvinder. Det er lidt af en katastrofe at bygge boliger på en havn, for det forstærker den såkaldte »funktionstømning«: havnens oprindelige miljø forsvinder, for pladsen skal bruges til andet, og man glemmer at gøre plads til det stille håb om et fornyet havneliv med en miljørigtig varetransport, hvis den udviklingstendens engang skulle vise sig – og man har jo lov at håbe…

Uddybningsfartøjerne og bugserbådene er nødvendige for en levende havns trivsel, så skibene ikke bare har vand nok under kølen, men også mulighed for et hjælpende slæbetov. Disse fartøjer er simpelthen en del af de danske havnes historie, og derfor er det ikke bare spændende, men også væsentligt at følge deres udvikling. Hvor almindelige var og er disse specialfartøjer i danske havne? Hvordan har ejerforholdene været, og hvordan er de i dag? Er der et mønster i udviklingen, og hvordan kan det i givet fald forklares? Først skal vi se nærmere på nogle udviklingslinier og en række eksempler på uddybnings-fartøjernes historie i de danske havne i tiden frem til 1900.

Mudder, mænd og maskiner

Tiden indtil 1800

Da man i sin tid anlagde de danske havne, så man på besejlingsforholdene og beskyttelsen af skibene, når de lå i vinterleje. Den tids mennesker var klar over, at det var lettere at sejle varerne end at transportere dem over land, og derfor gjaldt det om at udnytte fjorde og åer, som bragte varerne længere ind i landet og ydede skibene god beskyttelse.

Københavns Havn var landets største, og op gennem 1700-tallet var der en voksende aktivitet af skibe, der skulle losse og laste, samt folk, der skulle sørge for at administrere trafikken og videreleverede godsmængderne. Det helt store og evigt tilbagevendende problem var at fastholde en tilstrækkelig vanddybde, for så snart lejlighed bød sig, smed københavnerne deres affald i havnen, og en del af skibenes ballast – i form af grus og sten – endte ligeledes på havnens bund. Så var det heldigt og belejligt, at flåden, som stod for opmudringen, kunne disponere over fangerne på Gammelholm og Nyholm, når de trædemølle-drevne opmudringsmaskiner måtte i gang. Det opgravede grus kom atter i brug som ballast, medens mudderet blev brugt som opfyld på Nyholm og Christianshavn.

Trods anstrengelserne kunne de største skibe ikke sejle helt ind til bolværket, så losning og ladning måtte i stedet klares ved hjælp af pramme, flåder og både, som gav prammandslauget et udkomme. Men i 1700-tallet havde Københavns Havn en vanddybde på seks meter, og det var tilstrækkeligt til, at selv de største handelsskibe og en fuldt udrustet fregat fra orlogs-

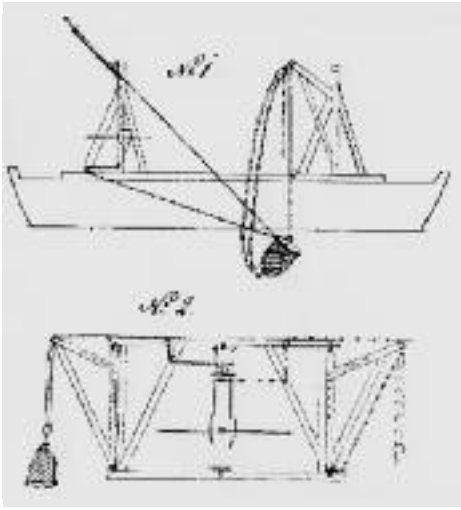
flåden kunne komme i havn og fortøje i havneløbet. Mindre skibe blev anvist plads, hvor vanddybden var ringere, og sådan lykkedes det at få det hele til at fungere.

Ideelt set skulle en havn have en naturlig vanddybde og strøm, så skibene kunne sejle helt ind til skibsbroen. Havnen skulle være let at besejle og beskyttet mod storme og is, så den også kunne bruges om vinteren, når skibene lå oplagt. Sådanne forhold havde Svendborg Havn, men de fleste andre måtte nøjes med mindre favorable vilkår. De fleste havne var åhavne, som man kun kunne nå ved at sejle op ad et altid tilsandningstruet åløb, der i lighed med Københavns Havn måtte tage imod befolkningens affald, overskydende ballast og mudder i al almindelighed. Aarhus, Vejle, Horsens og Sæby var ramt af den slags vanskeligheder.

Noget anderledes var situationen eksempelvis i Bogense, hvor der ingen skibsbro var overhovedet. En sådan havde Rudkøbing derimod, men her var havnen alligevel så udsat, at skibene måtte gå i vinterhavn fire kilometer borte.

Vender vi blikket mod hertugdømmet Slesvig, var blandt andet Aabenraa opmærksom på vanddybdens betydning, så i 1764 blev der opmudret så meget, at selv skibe, der stak fire meter, kunne gå helt ind til kaj. Så fine forhold var der ikke i Marstal Havn, men bestræbelserne på at gøre forholdene sikrere var i gang.

Marstal Havns naturlige beskyttelse i form af sandodden Halen var ikke tilstrækkelig, og omkring 1780 blev der en isvinter lagt to store bunker sten, som sank til bunds, da isen tøede. Med disse to stenkar var begyndelsen til den senere så omfattende beskyttelse af Marstal Havn gjort. I 1784 ønskede 47 skippere at forbedre havnen og – i særdeleshed – foretage en uddybning. Det var helt nødvendigt, men anskaffelsen af mudderpramme og redskaber gjorde det til et bekosteligt foretagende, som mødte modstand fra en noget mindre flok skippere. Landfogedens

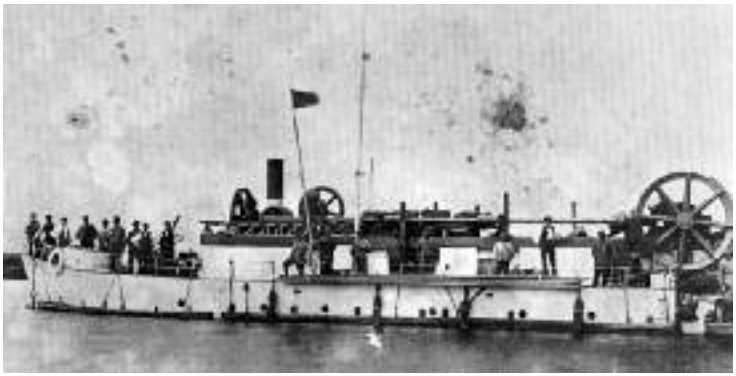


Randers' borgmester Søren Simonsens tegning af Randers Havns muddermaskine fra omkring 1770. (fra: Søkøbstaden Randers. Flodhavn og købmandsby, Randers 1980, s. 12.)

erklæring blev indhentet i sagen, og han tog modstandernes parti. Mistænksomme naturer kunne måske tro, at det skyldtes landfogedens interesse i at beskytte Ærøskøbing mod den hurtigt voksende naboby, men ingen ved det. Kun ved vi, at uddybningen i Marstal blev skrinlagt.[1]

1800-årene

Vi bliver i Marstal et øjeblik, for marstallernes planer om uddybning var ikke lagt længere væk, end at de hurtigt kunne findes frem igen. Byggeriet af havnens lange mole tog sin begyndelse i 1825. I sommeren 1837 blev der i den anledning ansat et par mænd til at grave, og gravet blev der, for i pro memoria af 1. maj 1841 kunne havneforstander R. M. Rasmussen oplyse, at grunden var udgravet til en dybde på 5-6 fod, så en hel del skibe kunne gå helt ind til bolværket.[2] I 1842 blev den projekterede opmudring af vinterhavnen, som lå i den sydligste del af havnen, omtalt indtil flere gange, men indsatsen dæk-



En af Randers Havns dampmuddermaskiner omkring år 1900. (fra: Søkøbstaden Randers. Flodhavn og købmandsby, Randers 1980, s. 23.)

kede ikke behovet, for i december 1844 ønskede havnekommissionen en dybde på 7 fod. I marts 1845 var der ikke sket videre i sagen, men ønsket var lige stærkt, og i november 1848 var muddermaskinen i fuld sving.[3] Der var brug for årlige opmudringer, så havnens vandveje var farbare, og det kostede dyrt, men det var nødvendigt. Arbejdet var så at sige endeløst, for uden vedligeholdelse forsvandt vanddybden ganske hurtigt. I 1870 besluttede man at påbegynde opmudring af den kunstigt gravede rende mod Østersøen, og sådan kunne man fortsætte. Omkring århundredeskiftet var den moderne teknologi nået til Marstal, og den ved håndkraft betjente muddermaskine var erstattet af en lejet dampmuddermaskine, som uddybede havnen til en dybde af 9 fod i den nordre del af havnebassinet, medens 8 fod var tilstrækkeligt i den søndre ende, hvor sandgraverne havde deres anlægsplads.[4]

Selv om Marstal Havn allerede den gang var et maritimt knudepunkt, fandt en tilsvarende udvikling naturligvis også sted i mange andre havne: Vejle fik en havn med udgravet rende og bassin i 1826, og i Bogense var der i 1830 etableret en kanal til brug for kornudskibning. Frederikssund fik i 1843 sin første skibsbro, og i samme periode anlagdes havne i Holbæk, Stubbekøbing, Kolding og Thisted. Selv om forholdene allerede var udmærkede i Aalborg, Kalundborg, Faaborg og Svendborg, blev udbygningen af havnefaciliteterne fortsat her. Eksempelvis blev der i Svendborg i 1854 bygget en 240 fod – det vil sige 75 meter – lang og 28 fod bred, åben dampskibsbro, og dén udvikling var ingenlunde enestående.[5]

Et eksempel på en havn, der i ganske særlig grad indrettede sig på de nye tider, var den omkring 1870 anlagte statshavn i Esbjerg, hvor faciliteterne var indrettet efter besejling af dampskibe. Men det havde sine begrænsninger, eftersom alle anløbende skibe skulle passere Graadyb Barre, hvor vanddybden i 1871 og 1876 var henholdsvis 12 og 13½ fod ved højvande. Problemet med vanddybden var voksende, da netop dampskibene var under kraftig udvikling og tog til i både tonnage og dybgang. I 1883 kunne godt 30% af den danske dampskibsflåde ikke passere Graadyb Barre, og i 1913 stak knap 60% af dampskibsflåden mere end 14 fod. I mellemtiden havde sandflugt fra Fanø og Skallingen heldigvis indsnævret sejlrenden op gennem 1870'erne og 1880'erne, og det bevirkede, at det gennemstrømmende vand gravede sig dybere og dybere ned i renden, hvorved vanddybden i 1898 var på omkring 17½ fod. Hvor naturen standsede, tog teknikken over, og i 1901 gravede man ved hjælp af sandpumpere en 130 meter bred og ca. 21 fod dyb rende gennem Graadyb Barre. I 1905

var vanddybden 22½ fod, og for at bevare den vigtige vanddybde anskaffede vandbygningsvæsenet i 1909 sandpumperen GRAADYB, som for en årlig udgift af 40-60.000 kr. fastholdt en vanddybde på 24 fod eller ca. 8 meter over barren. Inde i havnen havde esbjergenserne ligeledes travlt med at uddybe. I anden halvdel af 1890'erne blev vanddybden øget fra de oprindelige 13 til 19 fod i dokhavnen og i det nye trafikafsnit, så Esbjerg Havn kunne klare sig. Og det kunne den virkelig, for år for år steg trafikken på Esbjerg Havn og dermed også eksporten og importen over havnen.[6]

Over alt var behovet for farbare vandveje åbenlyst, og alle havne gjorde deres bedste – ikke bare for at fremme transportforholdene, men også – og især – for at sikre sig gode indtægter fra en driftig havn.[7]

Teknologiske tendenser
– ind i det 20. århundrede

Metode og kilder

Det foregående er stort set baseret på den foreliggende litteratur om de danske havnes uddybningsfartøjer. Litteraturen er ikke stor, men dog tilstrækkelig til at give et overblik over denne specielle side af dansk søfart. Når man bevæger sig op i det 20. århundrede, stiller sagen sig anderledes, og litteraturen på området begrænser sig.

Hidtil har bugserbådene ikke været inde i billedet, men det kommer de nu. En tilbundsgående undersøgelse af de danske bugser- og uddybningsfartøjer i

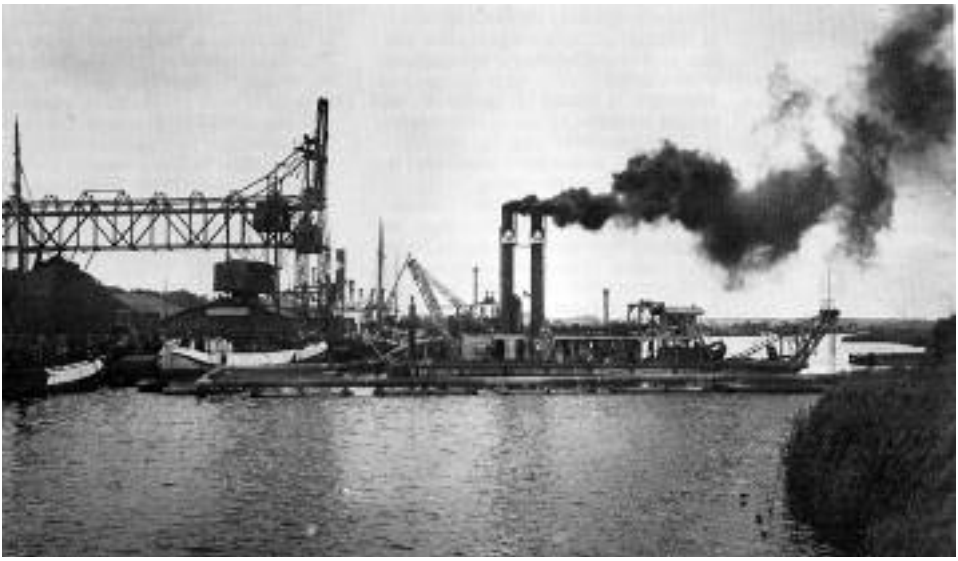
det 20. århundrede bliver der på ingen måde tale om, men det er målet at trække nogle generelle udviklingslinier.

Disse hovedlinier baserer sig på indsamlede oplysninger fra 26 havne (se fig. 1), som – ud af 48 adspurgte – har reageret på et spørgeskema, der for et udvalgt år i hvert af tidsrummene 1895-1915, 1930-1945, 1960-1975 og 1990-2003 spurgte om antallet af hver enkelt havns uddybningsfartøjer og bugserfartøjer, og hvem der ejede disse fartøjer: havnen, et lokalt firma eller et udenbys.

Det siger sig selv, at disse specialfartøjer er blevet større gennem århundredet, så for at undgå en unødvendig nedsættelse af svarprocenten på grund af et teknisk spørgsmål, som ikke kan overraske nogen, er hele den side af sagen fuldstændig udeladt. Det statistiske materiale for den første tidsperiode – årene 1895-1915 – er ganske beskedent:

1895-1915

	Uddybning/Ejer			Bugser/Ejer		
Landsdel	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*
Fyn	1			1	1	
Lolland og Falster			1	1		
Sjælland og Bornholm		1		4		
Østjylland	8			3		



Uddybning i udkanten af Randers havneområde i 1930'erne. Arbejdet blev udført af firmaet Sohst i Kiel. (fra: Søkøbstaden Randers. Flodhavn og købmandsby, Randers 1980, s. 45.)

Hvad kan man så få ud af disse få og små tal? Ikke meget, men dog det klare faktum, at uddybnings- og bugseropgaverne i udpræget grad var placeret hos havnene og ikke hos private firmaer. Når der under Fyn er nævnt et bugserfartøj ejet af et lokalt firma, så skyldes det, at Marstals lodseri supplerede indtægterne med bugserarbejde. I den større havn i Odense havde havnen sit eget bugserfartøj til at servicere dampskibene dér. Det store antal østjyske uddybnings- og bugserfartøjer er stærkt koncentreret i Randers, hvor hele fem af de otte uddybningsfartøjer var hjemmehørende i perioden. Ligeledes var to af tre bugserfartøjer ejet af Randers Havn. Længere nede ad Jyllands østkyst, i Fredericia Havn, var der ligeledes mange specialfartøjer, men antallet er desværre ikke opgjort, så havnens flåde af bugserbåde og uddybningsfartøjer figurerer slet ikke i denne undersøgelse.[8]

1930-1945

I 1930 var dampmaskinen for alvor ved at blive afløst af dieselmotoren, teknologien havde taget et stort spring fremad, men havde det nogen betydning for de danske havnes flåde af specialfartøjer?

1930-1945

	Uddybning/Ejer			Bugser/Ejer		
Landsdel	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*
Fyn	1			1	1	
Lolland og Falster		1		1		
Sjælland og Bornholm				4		1
Østjylland	2			5		

Marstal Havns muddermaskine i 1940'erne. Fra venstre ses Johannes Hay (LINA HØGE), Lars J. Bager (KAREN) og Dreymann (HERMOD).

Skemaet ligner perioden 1895-1915 til forveksling, men der er to markante jyske forskelle: uddybningsfartøjerne var på tilbagetog, medens bugserbådene var i fremmarch.

I Randers Havn havde der tidligere været fem uddybningsfartøjer, som skulle holde Randers Fjord og Havn åben for besejling. Alle disse fartøjer var nu taget ud af brug og antagelig afhændet. Også Kolding havde haft sit eget uddybningsfartøj, men det var fortid nu. Kun Aarhus Havn havde stadig sit eget fartøj til at holde vanddybden.

I 1895-1915 var der én bugserbåd i Aarhus, men i 1930 var der ikke mindre end tre, medens Randers Havns flåde var uændret på to bugserbåde.

Hvad var disse – ganske vist beskedne – forandringer udtryk for? Det er svært at sige på det begrænsede grundlag, men man aner en forklaring: I takt med de teknologiske fremskridt blev forventningerne og kravene til muddermaskinerne større og større. Prisen er selvfølgelig fulgt med, og det har i sig selv gjort det vanskeligere for de respektive havne at eje disse specialfartøjer. De teknologiske fremskridt gjorde samtidig muddermaskinerne mere mobile end hidtil, så hvorfor dog foretage den store investering i hver havn, når man kunne købe ydelsen, når behovet viste sig. Endelig har de voksende lastskibe krævet stadig mere vanddybde og dermed større og kraftigere uddybningsgrej, som krævede større kapital og mere faglig ekspertise. Dermed var vejen banet for en professionalisering af uddybningsarbejdet, om end det endnu var i sin spæde vorden.

Vender vi blikket mod bugserbådene, står Aarhus Havn for forøgelsen af bugserbåde fra en til tre, og det er karakteristisk, at det netop måtte være i en stor trafikhavn med større og større skibe, at behovet først viste sig. Udviklingen var – hvor beskeden den end var – udtryk for en begyndende professionalisering og en voksende tonnage i handelsflåden.

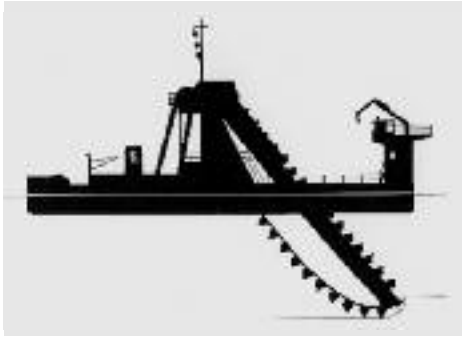
1960-1975

	Uddybning/Ejer			Bugser/Ejer		
Landsdel	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*
Fyn					2	
Lolland og Falster		1		1		
Sjælland og Bornholm	2	3		5	1	
Nordjylland					2	
Østjylland	2	2		8		1

1960-1975

Sejlskibsepoken sluttede definitivt under Anden Verdenskrig, og den nye tonnage var betydeligt større end i sejlskibenes tid samtidig med, at skibsfartens konkurrence med jernbanerne og lastbilerne blev stærkt forøget. Infrastruktur, tid og fleksibilitet var nøgleordene for den kommende tids udvikling, som sendte en lang række danske skibe på arbejde i hele verden, eftersom det naturlige arbejdsområde i Nordeuropa blev overtaget af lastbiler. De tekniske fremskridt var betydelige, og investeringerne ligeså. Også når det gjaldt havnenes specialfartøjer, der – som skemaet nedenfor viser – fortsatte den tidligere udvikling i retning af professionalisering og privatisering.

Havnenes uddybningsfartøjer var ved at forsvinde, for hos private firmaer kunne kapaciteten udnyttes langt bedre, eftersom opgaverne ikke nødvendigvis begrænsede sig til hjemhavnen og nærmeste omegn. Kun store trafikhavne som



Saabye og Lerches spandekædemaskine ODIN i profil, så man tydeligt kan se gravesystemet – også kaldet et paternosterværk. (fra: Søkøbstaden Randers. Flodhavn og købmandsby, Randers 1980, s. 46.)

København, Aarhus og Kolding havde stadig deres egne uddybningsfartøjer. Til gengæld var bugserfartøjernes antal stigende og fortrinsvis ejet af havnene,[9] selv om privatiseringen også her begyndte at anes.

1990-2003

	Uddybning/Ejer			Bugser/Ejer		
Landsdel	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*	*havnen*	*lokalt firma*	*udenbys*
Fyn					10	
Lolland og Falster		1		1		
Sjælland og Bornholm				6	1	5
Sønderjylland				1	2	
Vestjylland	1		1		2	2
Nordjylland					2	3
Østjylland			2	8		1

Tysk/hollandsk firma uddyber i Marstal Havn i december 1981.

1990-2003

Den sidste periode er jo næsten nutiden, og derfor har de danske havne i højere grad end i de foregående perioder været i stand til at give præcise oplysninger. Der er med andre ord oplysninger fra flere havne end i det foregående, hvorved oplysningerne i det nedenstående kan forekomme uforholdsvis mere markante, end de egentlig er, og det skal man lige huske på, når man ser foranstående skema.

I begyndelsen af 1900-tallet var uddybningsfartøjer og bugserbåde typisk ejet af havnene. Allerede i 1930'erne begyndte man at ane, at mønsteret ville brydes, tendensen fortsatte i 1960'erne, og i 1990'erne var omlægningen i det store og hele gennemført. Uddybningsfartøjerne var i næsten alle tilfælde ejet af private, typisk større udenbys firmaer, og selv om der er forholdsvis mange havneejede bugserbåde, er det ikke svært at se, hvilken vej vinden blæser: de private firmaer overtager mere og mere de opgaver, havnene i gamle dage selv varetog. Mange bugserbåde er ejet af landsdækkende og internationale firmaer, eksempelvis *Em. Switzer*. Brugen af specialfartøjerne er for alvor blevet specialistarbejde, og denne professionalisering er slet ikke overraskende, når man tænker på det øvrige samfund, hvor virksomhedsfusioner, rationalisering og specialisering er nøgleordene.

Vi er fremme ved nutiden, historien er til ende – og dog: stenfisker og skibsfører på stenfiskeren ASTA, Hans Valentin Christensens beretning skal vi nemlig have med, for det er en fortælling, der har med sagen at gøre og omtrent rækker fra 1900 til i dag:[10]

Sandpumperen SØRAL ved kaj i Marstal Havn, 2003.

ROCKY af Malmø uddyber i Hirtshals, efteråret 2003.

Bugserbådene PILOT og SEADOG bugserer pram i Marstal Havn, august 1995.

HELLE SEJ af Svendborg uddyber til kabel mellem Marstal og Ristinge i efteråret 2003.

Skubbebåden AARSLEFF X af Aarhus, i Hirtshals 2003.

Bugserbåden ARA af Aarhus.

Bugserbåden BALDER af Sønderborg.

En beretning om et familieerhverv gennem et helt århundrede

»Stenfiskeri er det jo, men i gamle dage var det ude til søs. Dér sejlede vi meget ud og fiskede på havbunden. Men det må vi ikke mere. Vi må godt 18 steder. De sagde vores tilladelse op for 10-15 år siden , det vil sige at vi brugte op til ti år til at indskrænke. Vores opsigelsesperiode var altså ti år. Da tog myndighederne næsten alle vores rettigheder fra os, så vi skulle frem til 1999, indtil vores tilladelse udløb. Da havde vi kun 18 områder tilbage, og så måtte vi kun fiske 1000 tons til hver modtager. Fra 1989-1999 var dette skib den eneste stenfisker, der var tilbage. De andre ville ikke have med det at gøre, så jeg var sådan set den sidste. Men det stoppede, fordi man begyndte at snakke om klipper i stedet for sten. Man måtte ikke bruge sten til nyanlæg, man måtte kun supplere. Og så skulle modtageren selv sige til, at de ønskede sten og ikke klipper. Der var problemer det sidste 1½ år med advokater, når vi skulle forhandle med Skov- og Naturstyrelsen. Vi fik sådan set ikke noget ud af det. Vi skulle have gjort det ti år før, vi begyndte at forhandle. De har sådan set ødelagt det hele. Vi havde ikke troet, det var deres hensigt. Ødelæggelse af vores job, dét var det.

Jeg startede, da jeg var 16 år som stenfisker. Min far var stenfisker, to brødre var stenfiskere, og de havde eget skib. Tidligere købte min bedstefar EMANUEL af Rødvig i 1902. Da min far blev skipper, købte han den i 1922, EMANUEL. Han gik i land i 1940 på grund af sygdom. Så fik bror Villy den, han var skipper. Bror Svend var også med, han købte den i 1940. Den gik ned i 1948, og den sank ved en bro, den var under 20 tons. Min bror var farveblind, han kunne ikke få eksamen, og derfor måtte han ned under 20 tons, men den var ligeså stor som EMANUEL.

Jeg er årgang 1940. Min far gik i land 1940, og jeg kan kun huske min far som hjemmegående. Han var blevet reder, og flere familier kunne leve af det. Det kan ikke lade sig gøre i dag. Der kom flere i hjemmet, og de begyndte at sejle med far som stenfisker. De begyndte deres karriere dér, og endte som stenfiskere og har aldrig været andet. De købte skib. De havde BIEN af Kerteminde.

Jeg kom ud at sejle, da jeg var 15 år. Jeg sejlede et år med fremmede fragtskibe indtil 1956, da jeg var 16 år, og så begyndte jeg at sejle med bror Villy på EMANUEL. Der var jeg, til jeg blev indkaldt til soldat – i tre år. Jeg var på fars skib indtil 1957, da han døde, og bror Villy overtog den. Han havde i forvejen en halvpart, så da jeg var færdig som soldat, kom jeg om bord på ASTA som bedstemand i forbindelse med etablering af havnen i Rødby. Ejeren dengang var Henrik Christensen. Han kørte galt på Lolland og blev 100% invalid. Jeg sejlede lidt med ham. Min bror Svend ringede til mig og tilbød mig at gå om bord som bedstemand, men vi kom ikke ud at sejle. Der var ingen arbejde, når der var skipper, og ingen skipper, når der var arbejde. I 1961-62 var jeg i Stockholm i 1½ år. Jeg havde 10.000,- kr. på bogen, da jeg kom hjem for at læse i Marstal midt i jan. måned 1963, og jeg var færdig til pinse med sætteskippereksamen.

Denne båd kræver sætteskippereksamen, og så skulle jeg være over 23 år. Jeg var 23 år, da jeg begyndte som skipper, og jeg var den yngste mand i mange år. Jeg kan huske, at dykkeren, vi havde om bord, var langt oppe i 40`erne. Det var trediemanden også. Ejeren Henrik Christensen døde i 1967, og så i 1968 købte jeg så halvpart af enken Sigrid Christensen i Søby. Og i 1972 købte jeg hele skibet. Jeg ville prøve selv i stedet for at arbejde for andre. Efter Henrik var død, blev enken gift med skipperen på færgen, han var også stenfisker og skipper. Jeg sagde: »Enten køber I mig ud, eller jeg køber Jer ud«. Han havde også været stenfisker i mange år. Han var blandt andet sammen med min broder. Det var en på 80 tons, og min

Stenfiskeren ASTA i arbejde i hjemhavnen Faaborg 2004.

broder måtte ikke sejle med den på grund af farveblindhed, derfor var Otto skipper; men det endte med, at de solgte til mig, så siden 1972 har vi haft den indtil d. 31/12 1999. Så er det slut med vores eget firma.[…]

I 1964 fik vi dykker om bord. Han var marstaller og hed Christian »Dykker«. Han var der 5-6 år. Siden da har vi altid haft dykker om bord – tung-dykker. Vi har en stensaks, der hænger. Dykkeren går nede på bunden og ankrer på. Vi har nogle bøjer og lodder. Hver gang dykkeren ser en sten, hiver han og sætter tangen fast, det vil sige hovedet i krydset, og skibet stopper. Så skubber han tangen hen over stenen og siger »fire«. Og så siger han: »Giv op«. Vi har jo telefonforbindelse, og så bliver han ved, ind til lasten er fyldt op. I gamle dage var der mange sten. Vi kunne fylde lasten på 3-4 timer. Men her til sidst var vi hele dagen om at laste et skib. Vi måtte fiske op, da de ikke kommer igen. Dem, vi ikke bygger moler af, lægger vi ikke ind. De kommer jo ikke igen. Der er jo godt nok nogen, der siger, at de kommer op fra bunden. Men nej. Vi kan sige, hvor jeg begyndte for 25 år siden, er der godt nok kommet nye, som vi kan laste. Men det er ikke sådan, som det var første gang, vi var der. Man kan ikke sige, at stenene er væk. Dykkeren pillede de bedste fra. Alt det, der er for småt eller for stort, bliver liggende. En dykker fjerner 5-10% af de sten, der er på bunden. Vi tager kun dem, vi kan bruge – fra ½ tons til 5 tons. Vi dykkede kun om dagen ved naturligt lys. Ud over 10 meter ingen sten. Jo mindre vand, jo flere sten. Stenrevlerne ligger jo altid, hvor der er mindre vand.

Egentlig var det bedst, hvor skibet dårligst kunne flyde med last. Dette måtte vi ikke til sidst. Det var jo også en af de restriktioner, de lavede, medens vi var opsagt i opsigelsesperioden fra 1989-99. Vi måtte ikke fiske sten under seks meters vand, og det forhindrede os i at tjene penge. Det ødelagde fuldstændig forretningen, og det var også derfor, jeg var alene tilbage. Erhvervet blev ødelagt.

Mine halvbrødre var over en snes år ældre end mig, så derfor sluttede jeg så længe efter dem. De er døde nu. Jeg fortsatte med stenfiskeriet. Det har faktisk været i min familie siden 1915. Da begyndte min bedstefar, så min far og så mine to halvbrødre, som faktisk har været som en far for mig. Et eksempel er, at jeg kom ud at sejle med bror Villy som knægt. Han var i 40`erne. Mine egne børn fortsætter ikke erhvervet, jobbet er slut og ødelagt af Skov- og Naturstyrelsen, miljøfolk m.m. Det var Svend Auken, der var minister, og så var det Folketingets Miljøudvalg med Sten Gade som formand. […]

Jeg kan huske, at jeg sejlede nede i Flensborg med ELLEN *af Præstø. Jeg var 15 år. Der kom en af de første skibe, som var bygget i Marstal med bistandshjælp fra USA. Vores skib,* ELLEN *af Præstø, var på 65 tons. Skipper og ejer syntes, den var stor og fantastisk. Den var på ca. 250 tons. Man sagde, at den var alt for dyr at sejle med, men det har man altid sagt. Det kunne aldrig gå rundt, og det viste sig så at være fremtiden. Jeg blev tvunget til at stoppe stenfiskeri, molearbejde og kystsikring. Så meget, at min omsætning blev fjernet med 60-70%. Vi skulle have en omsætning på 1½ million kr. Min partner fik 25%. Det er ligesom fiskerne: de får 25% af alt, hvad skibet tjener – det vil sige brutto. Hver gang, vi indgik en kontrakt, så var de 25% inklusive. Han var tilfreds med det, og vi klarede os med to mand, undtagen når vi dykkede. Der var vi tre mand – det sagde loven. Der skulle være en dykkerassistent. Jeg måtte i 1990 på et dykkerassistentkursus for at få lov til at blive ved med at arbejde som dykker. Jeg skulle have en dykkerassistentuddannelse ifølge den nye lov. Jeg var en uge på Holmen og fik uddannelsen, ellers havde de stoppet skibet. Vi sejlede egentlig kun to mand de sidste 10 år. Det er ikke noget for unge mennesker. Vi har ikke engang bad. Vi har toilet. Det er ikke noget at byde unge mennesker.«*

Hans Valentin Christensen i arbejde på ASTA *af Faaborg, 2004.*

Konklusion

I indledningen til denne artikel lød spørgsmålene: hvor almindelige var og er specialfartøjerne i de danske havne? Hvordan har ejerforholdene været, og hvordan er de i dag? Er der et mønster i udviklingen, og hvordan kan det i givet fald forklares? I det nedenstående kommer en kort opsummering:

I 1700- og 1800-tallet var der muddermaskiner i mange havne. De store havne kom først, og Københavns Havn indtog derfor en naturlig førerposition. Men der var mudder overalt, så muddermaskinerne bredte sig hurtigt til landets provinshavne, hvor man typisk anskaffede et fartøj til at klare egne, lokale opgaver.

Sådan var mønsteret frem til begyndelsen af 1900-tallet, men så skete der pludselig noget: uddybningsfartøjerne kom på private hænder, men i overensstemmelse med tidens begrænsede mobilitet var arbejdet stadig koncentreret om lokale opgaver. Fra omkring midten af 1900-tallet blev det åbenlyst, at dette mønster skulle afløses af et nyt med større, landsdækkende firmaer, som var specialiseret i uddybningsopgaverne. Teknologien og investeringen krævede det, og i dag er der stort set ingen havneejede uddybningsfartøjer tilbage. Arbejdet udliciteres til private firmaer, der har ekspertisen og udstyret.

Bugserbådenes historie har visse ligheder med uddybningsfartøjernes, om end mønsteret er tidsmæssigt forskudt. Dampmaskinen gav muligheder, som flere havne hurtigt fik øje på. Rigtig udbredt blev slæbebådene dog først i 1900-tallet, hvor dieselmotoren afløste dampmaskinen, og hvor den voksende tonnage nødvendiggjorde investeringen.

Bugserfartøjerne var og er stadig i havnenes eje, men privatiseringen blandt lokale firmaer er åbenlys, ligesom de store, landsdækkende og internationale

HELLE SEJ i arbejde i efteråret 2003.

Bugserbåden ALS af Sønderborg.

firmaer trænger frem på arenaen. Det omgivende samfunds mange fusioner, rationalisering og specialisering er også nået til denne særlige branche i det maritime Danmark. Man kalder det udvikling, men til tider ligner det snarere afvikling…

Denne artikel er en forkortet udgave af en redegørelse om specialskibe i de danske havne. Den fulde ordlyd kan findes på museets hjemmeside: www:marmus.dk.

Henvisninger

1) Ole Feldbæk: *Storhandelens tid. Dansk Søfarts Historie 1720-1814*, bind 3, København 1997, s. 182-187. E. Kroman: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928/Marstal 2001, s. 74-79.
2) Marstal Havnearkiv. 66Aa. Forhandlingsprotokol 1833-1846, s. 24, regnskab dat. 30/3-1838 samt s. 83, dat. 1/5-1841.
3) Marstal Havnearkiv. 66Aa. Forh.prot. 1833-1846, s. 102, d. 25/3-1842; s. 104, d. 3/5-1842; s. 107, d. 16/5-1842, s. 130, d. 17/12-1844; s. 143, d. 28/3-1845. 66Ab. Forh.prot. 1845-1858, s. 26, d. 24/11-1848; s. 30, d. 15/1-1849.
4) Marstal Havnearkiv 66Ab. Forhandlingsprotokol 1845-1858, s. 147, d. 10/2-1858. 66Ac. Forh.prot. 1858-1872, s. 84, d. 7/4-1870. Se købsovervejelserne i 66Ad. Forh.prot. 1872-1891, s. 216, dat. juli 1878, s. 273, d. 20/9-1880. 66Ae. Forh.prot. 1891-1917, s. 183, d. 15/12-1899.
5) Anders Monrad Møller: *Med korn og kul. Dansk Søfarts Historie 1814-1870*, bind 4, København 1998, s. 95-99.
6) Morten Hahn-Pedersen: »Den nye havn mod vest. Esbjerg Havns anlæg og etablering 1868 – ca. 1914«; i Morten Hahn-Pedersen (red.): *Sjæk'len. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, saltvandsakvariet i Esbjerg 1992*, Esbjerg 1993, s. 52-55.
7) Den generelle udviklingen i slutningen af århundredet er godt beskrevet i: Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen: *Sejl og damp. Dansk Søfarts Historie 1870-1920*, bind 5, København 1998, s. 132-142.
8) Undersøgelsen følger konsekvent de respektive havnes egne oplysninger.
9) Samme opfattelse findes også i: Hans Jeppesen, Svend Aage Andersen og Hans Chr. Johansen*: Containere og koncentration. Dansk Søfarts Historie 1960-2000*, bind 7, København 2001, s. 37f.
10) Interviewet med Hans Valentin Christensen, Margrethevang, Faaborg, er lavet af Henning Terkelsen i efteråret 2003.

Støt står den danske sømand M/K

Af NIELS NYHOLM

Skoleskibet DANMARK – en tremastet fuldrigger, Danmarks største sejlskib – er en gammel dame. Præcis 70 år. Hun blev bygget i 1933 på Nakskov Skibsværft med det formål at være skoleskib. Og som sådan har hun fungeret siden.

15 juni 1933 drog DANMARK ud på sit første togt som varede 10 måneder. Med ombord på skoleskibet var – ifølge Søfartsministeriets bekendtgørelse af d. 4. juni 1933 – 120 elever, som skulle være *»....sunde, kraftige, vel anbefalede unge mennesker over 15 år, men ej over 18 år. Fortrinsvis drenge, der har haft 4-12 måneders søfart.«*

Men selvom skoleskibet fremstår som dengang, har tiderne alligevel skiftet. Hvor det tidligere kun var drenge, der kunne søge ombord for at få skibsassistenssuddannelsen (eller på godt dansk: Matros), blev det for 20 år siden – i 1983 – for første gang muligt for piger at sejle med DANMARK. Siden har interessen for skibsassistentuddannelsen blandt piger været støt stigende. På togt 89/2003 er 20 ud af de 80 elever piger.

Det betyder imidlertid ikke, at man har indrettet skoleskibet specielt til at kunne rumme elever af begge køn. Alt ombord foregår i fællesskab, selv privatlivet. På de to banjer (store opholdrum under dæk, hvor sovning, skafning og undervisning foregår) sover man i vilkårlig orden siden om side i hængekøjer, der hver morgen

bliver surret sammen efter meget bestemte anvisninger. Om aftenen blir de så hængt op under dækket, og pladsen er trang. Man kan nemt risikere at få sidekammeratens arme og ben på tværs af sin egen hængekøje i nattens løb. Toilet og baderum er ligeledes fælles. Og sidst, men ikke mindst er arbejdet med at sejle det 60 meter lange skoleskib fælles. Hvis man kan hæve sig to gange op i armene har man adgang til at entre riggen. Kun enkelte piger må træne ekstra, for at forøge muskelmængden.

Elev nr. 80 hedder Anette Bergstrøm. Anette er netop fyldt 17 år og dermed en af de yngste ombord. Hun bor med sine forældre og sin storesøster i Frederiksund, har sejlet optimistjolle og flipperjolle som mindre og bruger meget af sin fritid i sin lille Rana-jolle. Anette er en pige med ben i næsen og siden hun var 6-7 år, har hun haft et skjult ønske om at komme ud og sejle med DANMARK *»Jeg ville jo ikke fortælle mine forældre om det, for jeg vidste, at de bare ville sige, at jeg først skulle sørge for at få en ordentlig uddannelse.«* fortæller Anette. Men da det begyndte at gå dårligt i skolen, kom faren selv og foreslog hende en tur med et skoleskib. Det var Anette jo ikke helt uenig med ham i, selvom moren var lidt mere forbeholden.

Enden blev, at Anette søgte ind på GEORG STAGE og DANMARK. GEORG STAGE var hun imidlertid for ung til, mens hun efter en samtale med DANMARK blev optaget på togt 89.

Da Anette stillede til mønstring på DANMARK i Frederikshavn Flådebase, var hun den af pigerne med det længste hår. Det varede dog kun en uge. Ikke så snart havde skibet forladt flådebasens kaj, før Anette blev grebet af den dille, der bredte sig blandt eleverne, drenge som piger. 1. skifts kvartermester Kenneth Mortensen blev kendt som manden, der kunne køre en hårtrimmer over issen på dem, der ønskede en frisure, der krævede minimum af pleje.

»Nu vil jeg sende min kæreste håret i en

æske. Jeg har godt nok truet med, at jeg ville klippes skaldet, og han sagde også, at det ville ikke undre ham, men nu får han set det med sine egne øjne,« siger Anette og holder sit lange hår frem for sig.

Selvom Anette hidtil har levet en beskyttet tilværelse i den bedre ende af den sociale rangstige, så har hun det helt fint med at skulle tilbringe de næste 10 uger under streng disciplin og tæt kontakt med hendes kammerater – eller måske snarere, som modvægt til hendes hidtidige liv.

»Jeg har faktisk set frem til at få lidt strammere rammer om mit liv, og på en eller anden måde synes jeg, at der godt kunne være lidt mere kæft-trit-og-retning ombord. Jeg er bange for, at hvis man begynder at slække for meget på disciplinen, vil skoleskibet ende som en almindelig efterskole.«

Selvom hun ønsker mere dsiciplin, er det alligevel kommet lidt bag på hende, hvor megen tid man bruger på at skure og skrubbe og pudse.

Men hvis hendes fremtidsplaner skal realiseres må hun vænne sig til tonen ombord. Hun vil gerne fortsætte med at sejle inden for søværnet – en drøm hun deler med flere af pigerne ombord.

På spøgsmålet om, hvordan hun havde det med at entre stormasten for første gang siger hun: *»Jeg har tidligere brugt meget tid på at klatre i bjerge, så jeg lider ikke særlig af højdeskræk. Alligevel var det vildt fedt, da jeg første gang kom op i masten. Det hele var bare helt oppe og køre!«* At entre riggen er grænseoverskridende. Skibets tre master – eller toppe, som de kaldes – rager godt 40 meter op og det svimler for en, når man står på dækket og ser den øverste fløjknap på stortoppen mod de forbisejlende skyer. Inden man når derop skal man igennem lidt af et ritual. Først får man sikkerhedssele på. To og to hjælper man hinanden med at montere den korrekt. Derefter tømmer man alle lommer, tager armbåndsur og andre løse genstande af, binder eventuelle briller fast med en strik.

Enhver løs genstand, der falder til dækket fra 40 meters højde kan være livsfarlig. Så henvender man sig til sin kvartermester eller en styrmand og melder: *»Klar til at entre riggen !«*.

Således motiveret og opsat kan man begynde entringen. Det første stykke er »a piece of cake«. Lejderen fører i en skrå vinkel op mod mastens første stop, mærset, hvor mastens anden del begynder. Mærset er en platform, hvor der er godt fodfæste, men for at komme op på mærset må man først tage turen de godt 1,5 meter ud over kanten. Og da lejderen har sit fæste inde på selve masten, fører en lille lejder fra hovedlejderen skråt ud over siden på mærset. Det betyder, at man må forcere det sidste stykke med ryggen nedad mod afgrunden. Umiddelbart ville man være tilbøjelig til at klamre sig tæt til lejderen, men det kræver for mange kræfter, så i stedet skal man forcere det sidste stykke op over mærsekanten med strakte arme. Første gang, man foretager denne manøvre, er adrenalinproduktionen helt i top. Man har ene og alene sine egne kræfter at stole på, sikkerhedsselen skal først bruges senere, når man står ude på ræerne. Og man værdsætter til fulde, at en af spædbarnets første reflekser er griberefleksen.

I sikkerhed på mærset kommer den første begejstring over den flotte præstation, og man begynder opstigningen til næste stop, sallingen. Sallingen markerer også et nyt stykke af masten – det sidste stykke. Lejderen snævrer ind mod sallingen og lige under sallingen snævrer lejderen så meget ind, at en størrelse 43 kan have svært ved at få fodfæste. Turen ud over sallingkanten er en gentagelse af mærsekanten. Når pulsen har lagt sig og det krampagtige greb om alt fast gods har løsnet sig til et naturligt leje, kan man begynde at nyde den fabelagtige udsigt. Men bag én skal andre elever også op over sallingkanten, for arbejdet med at sætte sejl skal igang. Videre går det op af den sidste – og meget smalle – lejder mod den øverste rå, røjlen. Her sidder det

øverste råsejl og venter på at sejsingerne bliver taget, så man kan sætte sejlet. Fra masten går turen nu ud på det sværeste stykke. På en enkelt line – den såkaldte fodpert – balancerer man ud mod nokken – den yderste spids på røjlen. Med sikkerhedsselen fæstet til en wirer i ryggen kan man begynde at løsne sejsingerne, så sejlet kan sættes fra dækket.

Tanken om at entre riggen er noget af det, der har fyldt meget i elevernes hoveder, når de har taget beslutningen om at søge ombord på DANMARK.

Elev nr. 62, Søren Svendsen, er ældste elev ombord. *»Da vi første gang skulle entre riggen var jeg heldigvis midt i flokken, og skulle derfor ikke op som en af de første. Men benene begyndte godt nok at bævre, da jeg skulle ud over mærset. Anden gang jeg kom op, skulle jeg helt ud på rånokken, hugge mig fri af rygwiren og entre ned på den underliggende rå. Da jeg kom ned på dækket igen, var jeg helt sikker på, at man aldrig i søfartsskolens historie havde set en mand så tæt på at græde. Det var virkelig noget der overskred mine grænser.«*

Søren kommer fra Struer og er 23 år gammel. Han har – som så mange andre elever – forsøgt sig med lidt af hvert efter folkeskolen. Han har tilbragt to år på efterskole, har boet en kort overgang i København, har arbejdet i fjerkræ- og svineslagteri. I lyse- og jernstøberi og har både været ved militæret og forsøgt sig med en uddannelse som elektriker. Med andre ord: en søgende sjæl. Men han har altid gerne villet ud og sejle. Søren fra Struer havde udlængsel. Efter de 7 år som lidt-af-hvert-mand fandt han endelig tiden moden til at søge optagelse på et skoleskib. Han søgte optagelse såvel på skoleskibet GEORG STAGE som på DANMARK men han var for gammel til GEORG STAGE, hvor aldersgrænsen er 22 år Til gengæld blev han så optaget på DANMARK, der optager elever fra 17-23 år.

»Til forsamtalen gjorde jeg meget for at fortælle dem, at jeg var den helt rigtige elev. I kan faktisk slet ikke undvære mig,

sagde jeg til dem« fortæller Søren med et stort grin. Og førstestyrmanden, der stod for samtalen, var enig med Søren, så kort efter fik han besked om, at han var optaget på togt 89.

»Det var min store drøm, der gik i opfyldelse. Jeg er helt vild med det hårde arbejde ombord. Det er fedt, når man kan mærke døden puste en i nakken, når man entrer riggen, og jeg er også ved at vænne mig til arbejdet i riggen« fortæller Søren og fortsætter: *»Som den ældste elev ombord er jeg helt klar over, at der vil blive trukket meget på mig, rent socialt, men det har jeg det fint med. Når man i så lang tid skal være så tæt sammen og arbejde så intens sammen, så er det nødvendigt, at man er helt åben over for hinanden. F.eks har jeg ikke haft det dårligt med at vise, at jeg var meget bange, da jeg kom ned fra riggen. Nogle af de yngre kan måske have brug for at se, at man ikke behøver at gemme sin usikkerhed bag en hård facade«.*

At der er piger ombord finder han rigtig godt. Den lidt rå mandehørm, der nemt kan opstå ombord på et »mandeskib« erstattes af nogle andre toner, der bestemt ikke er kedelige, men med et andet indhold.

Desuden er han ret imponeret over at se, hvordan selv de »små« piger kan arbejde i riggen, som om de aldrig har lavet andet. Det kunne nogle af de »stærke« drenge lære noget af, mener han. *»Jeg har to mål i livet,«* slutter Søren. *»Det ene var at komme ud og sejle med* DANMARK *og det er jo opfyldt nu. Det andet er - engang med tiden,- at komme tilbage som fuldbefaren skibsassistent og sejle med »Danmark« som kvartermester. Jeg vil meget gerne arbejde med unge mennesker.«*

Når man vælger at sejle med skoleskibet DANMARK vælger man samtidig at leve i en helt anden verden. En verden fuld af konsekvens, logik og et anderledes sprog. I de unges hverdag kan det af og til være svært at finde en logisk forklaring på det, de må og det, de ikke må. Det, de skal, og det, de ikke skal. Ombord på en

fuldrigger er der ingen regler, for reglernes skyld. Alting har en forklaring, og sammenhængen mellem handling og virkning er umiddelbart og indlysende. Som overstyrmand Lars Christiansen, der har sejler med skoleskibet i 16 år og som selv var elev DANMARK i 1978, siger: *»Eleverne kommer som oftest fra miljøer, hvor de ikke er vant til, man mener, hvad man siger. De er omgivet af en vis eftergivenhed, og det kan vi godt mærke, når vi får dem ombord. Her ombord lærer de at overholde en aftale, for det kan få fatale konsekvenser, hvis ikke de gør det. I det hele taget kan man sige, at et af argumenterne for at retfærdiggøre driften af et skoleskib er, at man hér på en helt konkret måde har mulighed for at arbejde med begreberne ledelse og samarbejde«.*

Vokset op med fødderne i den danske muld er det en ny verden af ord og begreber, der inden for kort tid skal indlæres. Nogle elever kommer ombord uden at vide, hvad styrbord og bagbord er. Andre har sejlet lystbåde siden de kunne gå. I begyndelsen er det overstyrmanden, der står for den grundlæggende indføring i sejlføringens indviklede regler. Det er ligeledes ham, der har forfattet det 23-siders »Rigkompendie – til brug i Skoleskibet Danmark«, som eleverne får udleveret ved starten af togtet.

I dette kompendie skriver Lars Christiansen bl.a.: »En hel del af skibets aktive sikkerhed afhænger af, at der er enighed om, hvad de forskellige udtryk dækker over. F.eks: »At entre til vejrs - betyder at man går op i riggen, f.eks for at kaste sejl los« mens »Kravle = Primitiv og ret langsom bevægelsesform som mest bruges af småbørn og insekter.«

Eller: »Pakke sejl – vil sige at sejlene pakkes ind enten i julegavepapir eller almindeligt brunt papir så det er klar til at sende et eller andet sted hen. Bruges også fejlagtigt af sejlskibsamatører om det at gøre sejl fast.« Jo, det er nemt at blive til grin i den maritime verden.

Men ud over disse par hints til os landkrabber er kompendiet stuvende fuldt af

fagudtryk og anvisninger om hvordan man sejler en fuldrigger. Det forventes, at eleverne så hurtigt som muligt sætter sig ind i denne maritime terminologi og kender navnene på samtlige 236 tovender ombord. Ellers gir det ikke meget mening at modtage følgende ordre*: »Klar ved overmærssejl. Hal skøder til mærke, los gårdinger, los nedhalere, bramskøder los, stikke luv bras, hejs overmærssejl!«*

Så snart der er fem minutters pause flokkes eleverne mere eller mindre ivrige ved naglebænke og skostalde for at fortælle sig selv og hinanden, hvad der er overmærsenedhaler, undersejlsskøde og givtov.

Til gengæld varer det ikke så længe at finde ud af, at når der er »skafning«, har kokken Kenneth Zangenberg tryllet igen. Den tid, da sømanden blev spist af med gamle beskøjter og muggent vand er ovre. Nu står den på stegt flæsk med persillesovs, lasagne og splittede bananer med smeltet chokolade. Med fuldt overlæg serverer man ret fed mad ombord, da arbejdet med at sejle et sejlskib er meget energikrævende. Men hvis man undervejs tager på i vægt, er det fordi muskelmasse vejer mere end fedt.

Kaptajn ombord på Skoleskibet DANMARK er Kurt Andersen. Han søger for det mere administrative arbejde samtidig med at han står for det overordnede ansvar ombord.

»Skoleskibet er som et minisamfund med knap 100 mennesker« fortæller Kurt Andersen og fortsætter: *»Det en stor udfordring at sætte rammerne for, at hverdagene kommer til at fungere optimalt – både fagligt og socialt. Det er ikke altid lige nemt, men derfor heller ikke kedeligt. Og eftersom eleverne ikke har nogen erfaring overhovedet ved togtets begyndelse, så er udgangspunktet et nulpunkt. Hver gang vi begynder et togt er det på mange måder som at skulle bygge en ny verden. Det betyder også, at jeg som skibets fører har et stort ansvar og sikkerheden har klart nok forrang og højeste prioritet«.*

Kurt Andersen sejlede selv som elev

på DANMARK tilbage i 1976. *»Da jeg var elev i 1976 var disciplinen om bord naturligvis anderledes end nu. Mere hierarki, envejskommunikation og en skarpere tone; men dengang var tonen og den pædagogiske praksis på sin vis som på alle andre skoler og arbejdspladser. »Dem og os« – altså besætning og os elever, var en udpræget måde at tænke på i 76.*

I dag er de unge opdraget med den nye folkeskolelov fra 1993. De unge vil tale med om alt, er kritiske og vil have argumenter for praksis og regler om bord; og det er især kendetegnende for dem, at de er individualister, selvcentrerede og opmærksomhedskrævende. Der er stadigvæk behov for disciplin; uden disciplin tror jeg ikke at nogen vil kunne holde ud til at være om bord. En stor del af disciplinen skabes gennem selvregulering i kraft af at eleverne bor 40 mand i en »et-værelses«-lejlighed. Der skal klart nok »slibes nogle kanter af«. Måske noget overraskende, så kan eleverne godt lide konsekvens. Det gælder eksempelvis når nogen sjusker med oprydning, har uorden i deres ting eller hvis de på anden vis ikke tager hensyn til de andre.«

»Som uddannelsesinstitution er et sejlskib en fantastisk ramme. Hvor store firmaer sender medarbejdere på kostbare kortvarige kurser for at skabe teamwork, teambuilding osv., så praktiserer vi det selvsamme om bord – ikke i en weekend – men 24 timer i døgnet i flere måneder. Det gør en forskel. Og derfor er jeg fuldkommen overbevist om, at skoleskibet DANMARK *vil have en berettigelse som sejlende skole i mange år endnu. Dog må jeg indrømme, at behovet for skibets nuværende målgruppe – skibsassistenter – er ret begrænset i erhvervet. Vi kan derfor heller ikke tillade os at afvikle flere togter om året med samme målgruppe. Skibets nye arbejdsgiver, Martec i Frederikshavn, er interesseret i at skibet skal sejle så meget som muligt; gerne hele året. Derfor er Martec også indstillet på at rette fokus på andre målgrupper til skibet. Pt. er der planer om at oprette en maritim gymnasiel*

uddannelse om bord.« Kurt Andersen er dog ikke bange for Skoleskibets fremtid.

»Generelt er de store sejlskibe inde i en opblomstringsperiode; og jævnligt bliver der bygget nye sejlførende skoleskibe verden over. Så traver man en tur ved kysten, så vil det også fremover hænde at man øjner Skoleskibet DANMARK *ude i horisonten.«*

Uddannelsen, der foregår ombord på skoleskibet, er grunduddannelsen for skibsassistenter. Uddannelsen kan også tages på et af de 6 andre maritime uddannelsescentre i landet. Tidligere var et togt med skoleskibet DANMARK delt op mellem 17 ugers togt og 3 ugers teori i land. På selve togtet fik man så undervisning i de teoretiske fag, men fra 2003 har Søfartsstyrelsen overgivet driften af DANMARK til det maritime uddannelsescenter i Frederikshavn (MARTEC). Samtidig har man omlagt grunduddannelsen for skibsassistenter. Den varer stadigvæk 20 uger, men nu foregår de 10 uger i land på MARTEC, mens de 10 uger er togt. Dette gøres for at opfylde et krav fra erhvervet om en større faglighed, men samtidig indebær det en besparelse på 1,2 mill kroner. Driftsbudgettet på DANMARK er i 2003 9,7 mill. kr. hvoraf elevbetalingen udgør 0,7 mill. (for de 20 uger betaler hver elev ialt 12.100,- kr som dækker beklædning, udrustning, mv.).

Ombord på skoleskibet kan man godt se fordelen ved at give eleverne en god baggrund for at læse videre til maskinchef, navigatør eller styrmand, men samtidig oplever man, at søgningen til skoleskibet har ændret sig fra 244 ansøgere sidste år til 124 ansøgere i år p.g.a. af den ændrede struktur med et kortere togt. De unge vil ud og sejle – ikke sidde på skolebænk. En skjult dagsorden med omlægningen kunne være at sortere de elever fra, der kun bruger DANMARK som en alternativ efterskole uden et egentligt ønske om at fortsætte skibsassistensuddannelsen.

Forbedringer, besparelser, skjulte dagsordner. Uanset hvilke holdninger man

vælger at anskue sagen ud fra, er en ting uomtvisteligt: at sejle med DANMARK giver respekt. Eller som MARTEC konstaterer, så er det en stor fordel for centret at skulle forestå driften af DANMARK Skoleskibet tiltrækker opmærksomhed og er et stærkt kort i markedsføringen af uddannelsen og dermed centret.

Coastersømand på specialopgave anno 2003/04

– eller engelskundervisning for og af søulke.

Indledning af INGE-LISE KROMANN

En gang ugentlig mødes 13 fornøjede mennesker i Seniorhuset, Teglgade, Marstal med det for øje at blive lidt bedre til engelsk. Engelskmaterialet bliver sendt med elektronisk post fra skibsfører John Schlotfeldt, der på andet år er inspirationskilde.

John Schlotfeldt, der via denne forbindelse, har haft indlæg i de foregående årshæfter, har nu skiftet job, idet hans skib, rederiet Poulsens MOON BIRD er blevet afhændet. John har herefter fået ansættelse i rederiet Fabricius, der er medejer af Sea Saigon Shipping, der driver kystfart ud fra og flodfart i Vietnam. Nogle af rederiets skibe er sat under vietnameserflag under denne konstellation. Rederiet har skibsinspektører, her i blandt John, stationeret i Saigon i forbindelse med de forskelligartede opgaver. Her bringes, i dansk version, en hilsen til engelskholdet i »Teglen«:

Nu har jeg jo efterhånden været her et stykke tid, så jeg vil fortælle lidt om livet herude.

Jeg bor nu på »The Landmark Building« 5B Ton Duc Thang St. District 1, Ho Chi Minh City, Vietnam, Room 1109. Det er en 16 etagers bygning, jeg bor på 11. etage med udsigt over floden og havnen. Jeg kan se dokken hvor jeg har ligget flere gange med MOON BIRD. I værelsert er der stue med sofa, sofabord og rundt spisebord til 4, så er der en kabys med ovn, mikroovn 4 kogeplader, vask og køleskab (jeg laver af og til mad selv, ellers går jeg i byen og spiser, det koster ca. 20 kr. incl. øl/vin) så er der soveplads og bad. På anden etage er der fælles vaskerum, vi smider vasketøjet derned om morgenen så går der et par damer og passer det, og hvis jeg betaler dem 10.000 Dong (ca. 4 kr.) er selv strømperne strøget når jeg kommer hjem fra arbejde, så jeg har nypresset skjorte på hver dag. På 15. etage er der et fitness-center til fri afbenyttelse samt en spiserestaurant, på 16. etage fri swimming pool, liggestole og en lille bar, så det er et rigtig dejligt sted at bo lige ud til floden og 5 minutters gang fra Down Town.

Der er 6-7 min gang til kontoret, lidt længere hvis jeg går langs floden, hvad jeg ofte gør om morgenen. Turen langs floden er dejlig om morgenen, mange små skibe tøffer af sted, mellem store skibe og slæbebåde, med deres last. Langs bredden er der broer til småbåde og passagerbåde, der sejler på floden. Mellem floden og vejen er et bredt stykke med beplantning og stier, der står mange sælgere med frugt, grøntsager og tingeltangel.

Kontoret ligger en husblok op fra vejen langs floden i den sydlige ende af distrikt 1, det er en ældre bygning hvor også vor partner (Saigon Shipping Company) har til huse. Vi leder efter noget andet, vi vil gerne op i Sunh Tower hvor også ambassaden ligger, har set på et fint lokale med udsigt. Vi forhandler priser med dem for tiden.

Når jeg vælger turen gennem byen er det også en oplevelse, jeg kommer gennem flere smalle gader, en af dem har et meget bredt fortov, her holder bl.a. den lokale slagter til, hun kommer hver morgen ved 6-6.30 tiden på sin knallert læsset med kød, så breder hun en stor voksdug ud på fortovet og her anbringes hendes

Maritimt Oplysnings Forbunds engelskhold i Teglen. Læreren Inge-Lise Kromann i midten forrest med omgivende søklare elever.

varer, en snes koteletter, et grisehoved, grisetæer, grisehaler, slagtede høns og ænder. Om lørdagen er der delikatesser så som levende frøer, tyrepeniser, slanger eller andre lækkerier. Ved siden af kommer grønthandleren, der på samme måde breder sine varer ud. Og til sidst kommer frugthandleren, hun bærer to store kurve med frugt i et åg over skuldrene, når hun sætter åget, står kurvene med åget over i et jernstativ. Når de har udsolgt kører de hjem.

Hernede er det mange steder også normalt at man nyder sit morgenmåltid på fortovet uden for døren. Mutter tilbereder rissuppe og fisk over et bål i en stor gryde, rundt sidder familien, faderen og de ældste på en lille taburet, resten på fortovet, og nyder deres mad i små skåle. De fleste kender mig efterhånden og hilser pænt, det gælder også vagtmanden ved banken og dørpigen ved hotellet »Sea Side«. Ved næsten alle gadehjørner står knallertkørere og vil tage en op. Det koster 5000 Dong (2 kr.) lige meget hvor man skal hen, de fleste kender mig og siger *you walk to day mister, you have good day.*

Normalt arbejder jeg fra 8 til 20. Lørdag går jeg lidt tidligere, søndag er fri. Lige nu har vi skib i dok ude i distrikt 7, så skal jeg hjemmefra kl. 06.15 , så det er nogle lange dage.

Ud over det tekniske med skibene arbejder jeg også lidt med at skaffe last, og er i gang med at undersøge muligheder for transport af frossen fisk fra ca 120 fiskefabrikker, der ligger ude i Mekongdeltaet. Der er ret spændende at køre rundt derude og besøge fabrikkerne. Det er et meget frodigt landområde med et stort netværk af floder, yderst velegnet til dyrkning af ris, men også alt andet dyrkes derude. Hvis man stikker en pind i jorden er der et træ næste dag.

Saigon er efter vor målestok en stor by med mange flittige mennesker og megen trafik, det hele summer af liv fra 6 morgen til 22 aften så ebber det ud, kl. 24 lukker de fleste restauranter. Folk går

meget ud og spiser her, så der er mange spiserestauranter, de fleste meget hyggelige med god mad, nogle med internationale retter og nogle med mest vietnamesisk hvis man er til at spise med pinde.

De fleste gader går enten langs med floden eller op fra floden, dog er der enkelte kvarterer, der nærmest ligner labyrinter. Der er fire hovedgader op fra floden, det er firsporede brede boulevarder, de to spor i siderne er til de 2 hjulede og midten til biler. Der er et hav af knallerter og små motorcykler her, morgen og aften kører de så tæt at man tror man aldrig kommer over vejen, men man skal bare vade ud, så kommer der en åbning af sig selv, de er meget opmærksomme/hensynsfulde trafikanter herude. Man skal dog vænne sig til altid at se til højre først da en del kommer luskende langs fortovet i den forkerte side, det er lettere hvis man kun skal et stykke hen af gaden i stedet for at krydse trafikken to gange, på den anden side skal man også lige se til venstre inden man når fortovet. Last på cykler og knallerter er også et kapitel for sig, der læsses i højder og bredder så man tror det er løgn. Ladcykler (som Jens Hansens) kører med stålrør der rager flere meter for- og agterefter, nogle af dem med motor også, de manøvrerer fint i trafikken, der sker aldrig noget.

Der er stadig mange store bygninger fra den franske periode mixed med nye højhuse. Alt er pænt vedligeholdt. Nu op til jul er der flot pyntet op med lys alle vegne, det er virkelig hyggeligt at gå tur om aftenen, så jeg vader en del gennem gaderne her.

Så har vi også »Storm P«, det danske værtshus, hvor vi kan få frikadeller, stegt flæsk med persillesovs og Carlsberg på fad. Der kommer en del danskere der; det er meget hyggeligt og mange forretninger bliver behandlet dernede over et fad, vi hjælper hinanden godt med at finde de rette ting, kunder, arbejdere m.m.Vi skal have en lille julefrokost der den 25. for få indbudte. Den egentlige frokost var den 14. arrangeret af en tidligere køkkenchef fra D´Angletere, der nu arbejder herude, så der manglede ikke noget, røgvarer herude er meget fine så »ævlestegen« var superp, den får vi igen.

Jeg har været en tur med hydrofoilbåd til Vong Tou, et badested ved flodmundingen, ca. 1 time sejlads herfra med 30 knob. Det er som de fleste turiststeder med mange hoteller, men det var rart at komme lidt væk fra trafikken her inde i byen. En anden dag var jeg med speedbåd 1½ time op af floden og se til nogle af vore pramme og slæbebåde, der var ved at losse deroppe. På vejen hjem gik vi ind ved en lille spiserestaurant med kajplads (bro), det var også en fin tur.

Det var så lidt om liver herude, nu vil jeg ønske jer alle en rigtig glædelig jul, samt et godt og lykkebringende nyt år.

Hilsen – JOHN

Transportbehov og -mønstre.

Shortsea – Container-Shipping

- investering i fremtiden

Af MICHAEL MIHAITI, *Naval Architect, Dipl. Ing. Skibsbygning, Marstal*

Udviklingen af containertransport over de sidste 10 år baserer sig for en stor del på verdensøkonomiens udvikling. Målt på verdensbruttosocialproduktet var der i dette tidsrum en vækst i verdensøkonomien på 2-4%. Her har en del asiatiske lande, ikke mindst Kina, de højeste vækstrater.

For årene 2000 til 2005 er den gennemsnitlige vækst på verdenshandelen på ca. 7% ifølge IWF (Internationale Valuta Fond). Denne prognose bekræftes af OSC (Ocean Shipping Consultans), der forudser en årlig vækst på gennemsnitlig 5,9-7,1% frem til 2012. Ifølge ISL (Institut for Shipping) bliver containertransporten mere end fordoblet inde for de næste 10 år. Væsentlige grunde hertil er:

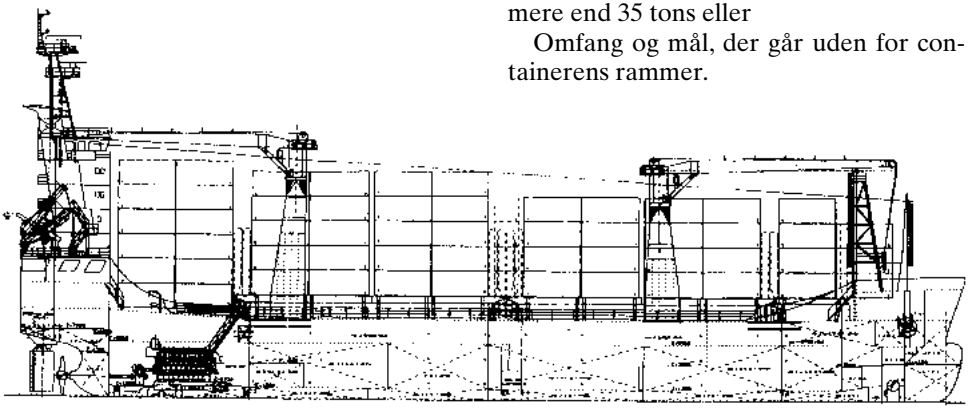
– Vedvarende vækst i verdensbefolkningen (ca. 1 milliard 2012)
– Øget vareudveksling som følge af liberaliseringen af verdenshandelen gennem nedtrapning af handelsskranker.
– Produktionsflytning til udviklings- og lavtlønslande.
– Ændring af hidtidige udviklingslande til industrinationer med tilsvarende ændringer i udlandshandelsmønsteret (som Sydafrika og nogle sydamerikanske lande).

Ifølge OSC vil der være et øget markedet for feederfart (transport af containere til/fra mindre havne til/fra containerterminaler), idet der indsættes større containerskibe på hovedruterne. Disse store skibe vil af såvel tekniske som af økonomiske grunde ikke anløbe så mange havne mere. Især i farten mellem Europa og Asien påregner OSC indsat containerskibe, der kan gå med 8500 TEU (20 fods containere) til 2005 og 12500 TEU til 2012. Feederskibsfarten profiterer af denne udvikling, da der skal omfordeles endnu mere gods fra de store oversøhavne.

Ud over de enorme ladningsmængder, der i dag transporteres med containere, er der fortsat store godsmængder, der ikke egner sig til containertransport. Det drejer sig eksempelvis om:

Sværgodsladninger med enkelvægt på mere end 35 tons eller

Omfang og mål, der går uden for containerens rammer.



Projektlaster, som udrustning eller byggedele til fabrikker eller boreplatforme.

Disse komplekse transportopgaver bliver i stigende grad overtaget af Multipurpose-container-feederskibe. Grundet deres alsidighed og flexibilitet er de anvendelige i både feeder- og projektfart. Denne skibstype med en lastekapacitet på ca. 500 TEU bliver indsat på først og fremmest de nordeuropæiske, centralamerikanske og caribiske områder, såvel som i feedertjeneste, hvor i verden der er og opstår behov.

Skibstypen

For at være brugbar og konkurrencedygtig i det attråværdige feedermarked må et skib af denne type opfylde følgende krav:

Flexibilitet: bevægeligt container-cellesystem til alle containermål og -størrelser.

Kølecontainer-tilslutning: Dette er frem for alt vigtigt, da udviklingen på mange ruter i den senere tid går i retning af erstatning af rene køleskibe til køleladninger i kølecontainere, der giver væsentligt højere fragtrater. Gennemsnitlig udgør antallet af kølecontainere på sådanne skibe 15-17%.

Lastekapacitet: Det har vist sig, at en lasteevne på ca. 5600 tdw er fordelagtig. Især i trafik med svære ladninger, der er tungere end gennemsnittet er en god lasteevne og høj stabilitet en fordel.

Ringe dybgang: I Afrika, Sydamerika, Caribien og også Nordeuropa, der hører til de foretrukne feederfartområder er der især i de mindre havne en ringe vanddybde. Her er man for en stor del afhængig af tidevandet, så der er et grundgående skib ubetinget en fordel.

Lossegrej: Eget grej eller gear gør skibet meget mere flexibelt og uafhængigt af om havnen har de nødvendige kranfaciliteter i områder med svag infrastruktur. Moderne lossegrej er en (næsten) vedligeholdelsesfri kompakt kran med stort vægtløft og radius.

Fart: Skibets fart skal være relativ høj. Et kraftigt maskineri kombineret med hydrodynamisk optimal skibsform i undervandsskroget. Netop på de lange rejser er en høj servicefart nødvendig for konkurrencedygtigheden. En gennemsnitsfart på 15 knob må tilstræbes.

Reducerede brændstofsomkostninger: I direkte sammenhæng med høj servicefart står bunkersudgifterne. Disse udgifter kan via »One-Fuel-Ship« reduceres stærkt. Det er en fordel hvis hjælpemaskineriet kan køre på tung olie lige som hovedmaskineriet, dette er med til at holde bunkersomkostningerne nede.

Skibet

Under hensyntagen til det foregående og en undersøgelse i denne klasse succesrige feederskibe kommer man frem til følgende data:

Skibstype:	Multi-Purpose-Containerskib
Last/normal:	ca. 520 TEU
Last/homogen:	ca. 280 TEU ved 14 t homogen last/TEU
Kølecontainere:	ca. 85-90 kølecontainertilslutninger, deraf ca. 15% under dæk
Luger:	3
Lastrum:	3
Lossegrej (eksempelvis):	2 x 40 t Liebherr kraner med 24,20 m udlæg asymetrisk
Lasteevne:	ca. 5.600 tdw.
Tonnage:	ca. 4400 BT/2200NT

Længde o.a.	ca. 100 m, br.: 19 m, dybde: 8,50 m, dybgang: 6 m
Fart:	15-16 knob
Forbrug	ca. 16 t tung olie/dag/ fart
Maskine (eksempelvis):	MAN 9L 32/40 med 4320 kw ved 750 hk
Øvrige udrustning:	Bovpropel, akselgenerator, vendebare propeller, hydrauliske luger, fritfaldsbåd, fleksibelt container-fastgøring. Udrustet til at transportere farligt gods i containere (efter SOLAS II-2 Reg. 54).
Elektronisk udrustning:	moderne navigationsgrej og satelitkommunikation og computerstyringsgrej.

Som kompakt containerskib er dette konceptet på den maximale lastkapacitet for et skib inden for denne størrelse. Sådanne moderne og kompakte multipurpose-containerskibe i 500 TEU-kategorien er blevet godt modtaget og sejler world wide i feedersejlads for de større skibsfartslinier, hvor de kan betjene de mindre havne.

Investering
Anskaffelsessummen for sådanne skibe afhænger naturligvis stærkt af kvaliteten og udrustningen af skibet samt valg af værft. Skibe af denne slags er i de senere år blevet kontraheret på kinesiske værfter. Undersøgelse har vist, at anskaffelsesomkostningerne for et skib med gennemsnits udrustning koster ca. 10.6 millioner US Dollars eller 62.9 danske kr. (til sammenligning er anskaffelsessummen for de ny Ærøfærger 140 millioner pr.stk.). I den nævnte pris indgår for det meste byggeopsyn, investeringsformidling, teknisk udrustning og byggerenter. Dette udgør ca. 8 mio. kr.

Disse investeringsomkostninger for et skib af denne klasse bliver internationalt karakteriseret som meget gunstigt for den opnåede kvalitet og udrustning.

Transportopgaver
Med den aktuelle udvikling inden for containertransport er der for multi-purppose-feeder-containerskibet to hovedtransportopgaver

- Fordeling af containere fra store oceanhavne til mindre havne og retur fx Rotterdam – Århus. Denne opgave er på grund af den store containerstrøm klart defineret og er ikke udsat for konkurrence af betydning fra landtransport. Her spiller den ugunstige landforbindelse Rotterdam-Århus en afgørende rolle.
- Korte feederstrækninger mellem Nord- og Østersøhavne fx Hamborg-Århus og retur. Denne transportopgave er p.g.a. gode vejanlæg og hård landtransportkonkurrence mere komplex (Containeranalyse 2003/Shortsea Promotion Danmark). Via eksempel skal her vises hvilken vigtig rolle nærfeederskibsfart (Shortsea-Shipping) spiller i dette komplexe transportsystem, også for at tydeliggøre dens konkurrencedygtighed.

Ifølge »Danmarks Statistik-Transport 2003/7« omfattede hele containeromladningen i Århus 307.800 TEU containere, heraf blev 149.600 losset og 158.200 lastet.

Som Shortsea Promotion Danmark viser kan 200.000 af disse årligt transporteres ad søvejen.

Fragtrater:
Lastbil Syd- og Midtjylland/Hamborg: 2300-2900 kr. pr. træk á 2 x TEU.

Lastbil til/fra terminal i Århus: 8,25 kr. pr. km.

Skib Århus-Hamborg: ca. 1450 kr./TEU.

Transportsammenligning mellem feeder og lastbil Århus-Hamborg
Transportmængde i én retning: 520 TEU
Skibstype: Multi-purpose-containerskib af ovenfor beskrevne type

Århus-Hamborg	Søvejen	Landevej
Distance:	235sm/435km	365 km
Hastighed:	15,5 knob	65 km i snit
Transporttid	11 timer ca.	6-7 timer
Forbrug	16.0 t/24 timer	4 km/l
Transportydelse/rejse:	520 TEU	2 TEU/Træk = 260 træk
Samlet forbrug/rejse	11.000 l tung olie	91.0 l/træk = 23.660 l
Ladning: 100% = 520 TEU	21.0 l/TEU tung olie	46.0 l/TEU dieselolie
Ladning: 50% = 260 TEU	42.0 l/TEU tung olie	46.0 l/TEU dieselolie

Dette eksempel viser tydeligt sø-feedertransportens overlegenhed i forhold til landtransporten. Yderligere må bemærkes, at selv kun med halv last, 260 TEU, kan søtransporten hænge sammen. En anden økonomisk faktor er olien til fremdrift. Raffineret dieselolie er som bekendt dobbelt så dyr som tung olie/heavy fuel oil..

En anden vigtig fordel for søtransporten er at transportydelsen kan klares på én gang, de 520 containere ankommer på én gang, medens landevejstransporterne for samme levering ligger på 260 træk. Disse kan ofte være udsat for forsinkelser p.g.a vejarbejder, vejrlig m.v.

Den hurtige udvikling af containertransporten til 2012 kræver en moderne, stabil og flexibel logistik, der kan klare de enorme transportopgaver. Af den grund er det nødvendigt med samarbejde transportformerne imellem – ikke modarbejde.

En mulig *logistikmodel* kan være:

– Virksomhed beliggende inde i landet: Landtransport virksomhed-containerterminal 8,25 kr/km pr. træk. Her drejer det sig om et lille antal containere på en relativ kort strækning. Omkostningerne herfor integreres i det samlede fragttilbud (fordeles mellem rederi og speditør), således at kunden kun betaler en fragtrate/TEU og behøver ikke at tænke på logistikken.

– Virksomheden tæt på havn (fx Ballen, Ålborg etc.): I dette tilfælde kan ældre tonnage også inddrages. Alt efter størrelse kan disse skibe gå med 8-40 TEU uden problemer, med nogenlunde rate og uden store ombygninger. På sådanne korte stræk er farten uden større betydning. Lastning/losning i Ålborg fx kan foregå med havnekran eller muligt eget grej. Omkostningerne/TEU ligger på samme niveau som lastbiltransport afhængig af ø-støtte til færgetransport og ikke-ø-støtte til ø-sejlads med fragtskibe, havneomkostninger, vareafgifter på søtransport o.l. (en politisk beslutning)!! Omkostningerne må ikke være dyrere for kunden ved søtransport.

Sammenfatning:
Den verdensomspændende udvikling over de sidste 10 år har medført en stigende flytning af produktionsmidlerne til lavtlønslande. Dette har igen betydet øget efterspørgsel på tonnage. Prognoserne viser tydeligt at godstransporten på containere vil fordobles indtil 2012.

For at klare disse enorme transportopgaver er de fleste transocean-rederier gået over til stadig større containerskibe (Megacarriers). Disse skibe kan kun anløbe bestemte dybvandshavne. Herfra udgår containerstrømmen videre med bil og skib.

Denne udvikling har stillet feederfarten over for nye opgaver. Disse opgaver kan klares af multi-purpose-containerskibet, der kan laste 520 TEU. Disse skibe passer ind i de tidligere nævnte feederfarter og kan ligeledes takket være deres flexibilitet med fordel anvendes til projektlaster.

Det viste eksempel med containertransport mellem Århus og Hamborg viser feederskibenes økonomiske overlegenhed over for landtransport. Det er dog hævet over enhver tvivl at begge transportmidler må leve parallelt med hinanden i fremtiden. I fremtiden vil de to transportformer utvivlsomt arbejde sammen på en fornuftig måde. Denne kendsgerning vil i sidste ende bestemmes af den verdensomspændende containertransport.

Sømandens varsler og overtro i middelalderen

Af Jeppe Ravn, *Århus*

I vores højteknologiske verden er det svært at forstille sig at ens arbejdsgang kan være afhængig af et synsk varsel. Ikke desto mindre må vi se varsler og overtro til søs som en faktor i den maritime kultur i historisk tid. Ja, indtil for bare 100 år siden må sejlskibenes søfolk respekt for havet ikke kun have været empirisk betinget.

En af mine oldemødre som kom fra et maritimt hjem sagde »Pas på Lumske bugt« om Lunkebugten ved Tåsinge.

I forbindelse med en opgave på Århus universitet om sejlads i middelalderen; kom emnet om sømandens syn på overtro frem, ved lidt af et tilfælde. Det viste sig, at varsler og overtro til søs var slet ikke taget op nogen steder i den behandlede litteratur. En undtagelse er dog i Ole Mortenssøn »Renæssancens fartøjer«, men de her sene middelalderlige og renæssancens eksempler kan ikke overføres direkte til tidlig og højmiddelalder. Dette vil føre til cirkelslutninger og hvis de sene kilder overhovedet kan bruges skal det være med største varsomhed. Saxo nævner et varsel for Erik Emune (Konge 1134- 37)… *En af hans Folk skal, efter hvad der fortælles, en Gang have Frelst hans Liv ved en Drøm. Da han agtede, at sejle fra Slien over til Sjælland, drømte en af Søfolkene, at han fór af Sted over uvejsomme Bjerggaase paa en vild og gal Hest og, da den løb stærkere og stærkere med ham, styrtede ned i en dyb mørk Dal, hvor en mængde Ugler sønderrev ham med deres Kløer. Da han om morgnen fortalte sine Staldbrødre denne Drøm, tog Erik den som et Varsel om en truende Fare, og for ikke at sejle sammen med ham gik han paa et andet Skib, og derved blev han frelst, medens de andre led Skibbrud og druknede, og nu blev han glad over at han havde foretrukket at betro sit Liv til et andet skib frem for at blive paa sit eget...*[1]

Senere i Saxo er en ofte omtalt passage, hvor den norske konge omkring 1160 forære et drageskib (læs langskib) til Valdemar den Store. Ombord på skibet falder Absalon i søvn ...*Som ham lå i agterstavnen af skibet og sov, overvældet af skam og ærgrelse havde han en drøm der viste ham at havet ville lægge sig. Han drømte nemlig at en mand kaldte på ham, og at han gik ned på stranden, hvor han en tid spadserede rundt sammen med Børglumbispen Tyge, som bad ham lægge godt mærke til det han nu skulle få høre, og nøje huske på det. Derpå gentog Tyge både en, to og tre gange den hymne man plejer at synge juleaften, og bad ham lytte omhyggeligt til den sang. Da han vågnede, stod det han havde set, så lys levende for ham at han troede det var virkeligt, og ingen drøm. Og da han huskede at han i drømmen havde fået løfte om hjælp til at komme af sted næste dag, følte han sig så sikker at han ville få en behagelig rejse, at han gik ombord i skibsbåden og – til trods for at stormen ikke var taget det mindste af – gav ordre om at masten skulle rejses på det kongelige skib... Og allerede mens han sad og spiste, kom Astrad og meddelte at stormen var begyndt at lægge sig.*[2]

Som det ses ovenstående, er varsler og overtro en del af den maritime verden. Lad os kaste blikket på endnu en skriftlig passage som kommer ind på emnet, hvor der røbes spor af overtro, fra den tidlige

og højmiddelalderens maritime sfære. I Håkon Håkonsens saga fortælles ...*Han lod da sætte Marieskuden på vandet, som han havde laddet bygge, og da det løb af staben, sprang ild frem af rulle-stokkene. Kong Håkon fór da øst på Viken, og da han kom til Agder, hørte han om sin søns død*.[3]

Disse tre eksempler illustrerer at overtroen er forbundet med og er en del af det maritime miljø. Derfor må det antages at en del af dømmekraften hos den tidlig middelalderlige person beroede på varsler. Men i hvor høj grad? Det er bare ikke rigtigt til at sige, og kræver yderligere omfattende undersøgelser. Der må uden tvivl ligge nogle meget gamle traditioner for varsler og overtro i dansk søfart. Det giver ingen menig at man ikke måtte f.eks. fløjte på sejlskibene i 1920'erene. Disse traditioner kan endog gå helt tilbage til vikingetiden. Men emnet er så godt om uudforsket i den danske forskning.[4] Et yderligere aspekt kan være de mange fabeldyr man finder på periodens romanske granitfigurer på kirker, døbefonte m.m. Om disse er »virkelige« fabeldyr[5] eller en tradition fra noget overtro skal være usagt. Men vi kan bl.a. se hvordan en havfrue udseende opfattes, på en hel del kvadrestens figurer på kirkerne. (se foto)[6]

Emnet er oplagt at give sig i kast med i et speciale, PHD- afhandling, disputats eller lignende da der er meget at forske omkring. I hvert fald står vi i dag uden nogen egentlig viden om middelalderens varsler og overtro i søfarten.

Kommentar:
Som det ses af ovenstående var drømmetydning almindelig ikke bare på land men også på søen. Overtro på søen i nutiden – med rødder tilbage i fortiden – er bl.a. omtalt i »Fra Sejl til Diesel« *(red)*.

Noter:
1) Saxo. Bog 14. Winkel Horn 1898 (oversat), s. 93.
2) Saxo. Bog 14. Peter Zeeberg 2000 (oversat), s. 263.
3) Jørgen Olrik 1878. *Valdemar Sejers sønner og den stor ærkebispestrid*, s. 95.
4) Interview med Museumsinspektør Ole Mortenssøn. Langelands Museum. maj 2002
5) Se bl.a. *Romanske stenarbejdere* b. 2. 1984. Heri fortælles der om fabeldyr fra den såkaldte Physiologus der er en bog om den verden gud har skabt. Dermed bliver fabeldyrene virkelige for folk i middelalderen; for gud har skabt verden. Dette er i hvert fald et argument heri.
6) Fotoet af en havfrue fra Lem kirke. Der kan vist ikke være meget tvivl om at dette er en havfrue. Foto Poul Pedersen *Romanske stenarbejder* b. 2. 1984, s. 92.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Der er liv under Søfartsmuseets røde tegltage, direkte under teglstenene er der et mylder af groller, der pipper og kvinkelier året rundt så at det er en sand fornøjelse. En grolle – ja det er det marstalske udtryk for en gråspurv. Marstallerne bliver da også kaldt for Groller eller for havets gråspurve – deraf også »Grollefesten«, årets byfest. En tak dybere under tagene foregår der ligeledes mangt og meget også i det forgangne år. Og hvordan er det så gået? Vi skulle være nogle slemme skarn, hvis vi brokkede os over året, der gik. 2003 har været et godt år for Marstal Søfartsmuseum på flere bover – ikke mindst takket være mange hjælpere og i det hele taget en god besætning. Samarbejdet med forskellige søfartsmuseer og shippingkredse i den såkaldte Coastal Shipping-gruppe eller Kümogruppe har kørt godt, dog med den beklagelige kendsgerning, at to af de deltagende tyske søfartsmuseer i henholdsvis Papenburg og det store i Rostock er lukket, og at det danske Orlogsmuseet ikke mere er selvstændigt, men er blevet en del af et større forsvarsmuseum. (Centraliseringssygen huserer trindt om land og udenrigs, så måske var der flere museer der skulle have etiketten forsvarsmuseum: forsvar mod overgreb fra centraliseringsbacillen, der som en orm forsøger at gnaske sig ind i sunde organismer). Det mangeårige givtige maritime samarbejde mellem museerne rundt øhavet er til gengæld blevet styrket, idet Svendborg er kommet med igen og Ærøskøbing er kommet med som ny partner. Vi øvrige er museerne i Rudkøbing og Faaborg samt vort eget Søfartsmuseum. Et tættere samarbejde mellem de 5 museer er givtigt. De 5 institutioner kører godt, idet museerne ligger på de autentiske positioner, for hvad de repræsenterer med en bemanding, der kan betjene de besøgende med faglig viden om de ting, der er kendetegnende for egnen, som eksempelvis søfarten. Denne struktur er optimal for alle parter. For nogle år siden blev der fra det store museum i Odense udbasuneret nogle grovkornede centraliseringstanker med den kongstanke at al museumsdrift og forskning skulle centraliseres i nogle få landsdækkende elfenbenstårne, så kunne de »mindre« museer uden for konzentrationslejrene drives som kustodebemandede udstillingsvogne. Disse centraliseringstanker blev massivt imødegået af stort set hele den danske museumsverden. Centraliseringstankerne blev manet i graven, hvorfra den hule røst dog fortsat raller i ny og næ. Slige tanker spøger stadig i stormuseumshjerner, selvom de store museer så absolut ikke har vist, at de fungerer bedre end vi decentrale (Decentralt museum: et museum, der ligger på sin oprindelige autentiske position i forhold til den kulturarv, der skal betjenes). De mindre museers livskraftige slagkraft ligger bl.a. i nærhedsprincippet, hvor ste- dets beboere kan gå ind til kendte folk med deres sager og oplysninger, dette ville blive delvist aflivet hvis funktionen blev overtaget af navnløse fjerne elfenbenstårnsgaster i et supermarked, hvor man står som tilskuer og ikke som involveret deltager i sin egen egns nærværende museum. Så vi må fortsat og bestandig være på vagt og holde årvågent og skær-

pet udkig efter centralisternes skorstensrøg.

Som nævnt blev året for vort såkaldte decentrale museum et godt år. Af tungerevejende notater i årets logbog bemærkes museets indsats for at bevare et af de tidlige motorskibe i den danske handelsflåde M/S SAMKA af Marstal. Med amerikansk efterkrigstids-Marshallhjælp som fødselshjælper blev der i 1950'erne bygget en serie på 23 motorskibe til fornyelse af den mindre danske skibsfart på danske værfter. Typen benævnes Carolinere efter den første, der søsattes i rækken af de små kønne stålskibe, der oprindeligt var udrustet med lidt sejl og registreret som motorsejlere, men reelt var rene motorskibe. 20 af skibene blev bygget på H. C. Christensens Værft i Marstal, 9 af dem med hjemsted her gennem årene. Det forpligter. Carolineren SAMKA, er én af 2, der fortsat eksisterer herhjemme og er samtidig den mest originale. Den anden CAROLINE S samarbejdes der med. Der har bl.a. været sangerdyst, hvor de to skibe mødtes i Lunkebugten med h.h.v. »Marstal Småborgerlige Sangforening« og »Fyraftenskoret« tørnet til som sanggaster med efterfølgende kulturfremstød i Maritimt Center Danmarks pakhus på Svendborg havn.

Som ansvarlige vogtere af den maritime kulturarv er Marstal Søfartsmuseum nødt til at handle helhjertet og gå foran med et utvetydigt signal om vilje til at holde skruen i vandet på skuden. Derfor er museet gået med ind i projektet også økonomisk. Skibet ejes nu af »Museumsforeningen til bevarelse af M/S SAMKA«, der har adresse på Søfartsmuseet. Man er meget velkommen til at tegne sig som medlem af skibet/foreningen formedelst et årskontingent på 200 kr. og/eller købe parter á 1000 kr. Flere havne, maritime foreninger og mange enkeltpersoner er med i skibet, også museerne i Åbenrå, Ærøskøbing og Svendborg er med i rederiet.

Som det vil være de fleste – men nok ikke alle – bekendt er der ikke blot et meget omfattende søfartsarkiv, men også et meget stort lokalarkiv i museets regi. Begge arkiver trækker på frivillig hjælp. Lokalarkivet, der væsentligst kører ved frivillig indsats, modtager løbende mange spændende sager, fx er der fra Henry Kromann tilgået en stamtavle over slægten, hvor der er knyttet beretninger på personerne i det omfang, det har været muligt. Det er interessant læsning, som interesserede har mulighed for at studere i museets læsestue. Det meget store personarkiv, der bl.a. bygger på folketællinger, kirkebøger og afd. arkivleder Bülow Jensens omfattende personregister er aktuelt under større udbygning ved hjælp af Flemming Boye, der arbejder sammen med Ove Pedersen om projektet. Ove Pedersen har stået for arkivet siden 1989.

Maritim analfabetisme og følgerne af samme

Marstal Søfartsmuseums mission med at udbrede kendskab til søfartskulturen er vigtigere end nogen sinde Over årene er den almene maritime kundskab gledet i agterhånden i takt med at skibe ikke kommer og går til de danske havne mere, i hvert tilfælde anløber skibene nu kun til et fåtal havne og så er de mange gange godt stuvet af vejen bag en lukket port eller gate. Så langfartsdrømmene næres ikke i samme grad som før, salig Osvald Helmuth og nulevende andre bolværksmatroser, der kunne cykle langs havnen og kigge på skibe med last fra fjerne destinationer, har trange kår, det er ikke hverdagskost, at der kommer »En båd med bananer«. Nærsøfarten lider ligesom de indre danske farvande af iltsvind, og omvendt opblomstrer den maritime analfabetisme. Et enkelt eksempel: Ordet fortøje er i nutidens sprog- og avisbrug ofte forvrænget til fortøjre – og se det er en betænkelig affære. Hør blot her hvor galt det kan gå, hvis man ikke følger søsprog-

et. Fyns Amts Avis skrev forgangne år, at færgen LANGELAND under kulingsvejr havde revet sig løs i Bagenkop havn, selvom man havde *tøjret* den godt. Kvæg kan tøjres, men ikke søkøer og slet ikke skibe ej heller færger, for så går det galt – som i dette tilfælde. Ja ruten måtte sågar indstilles!

Bygninger, lokaler og fartøjer

Den nyetablerede formidlingskælder under hjørneejendommen stod færdig i april efter et stort arbejde, lokalet blev indviet 8. maj. Det står rigtig flot og har været stærkt besøgt i året der gik til filmforevisninger især »Med M/S ANNE BOYE på langfart« og til møder og forsamlinger. I samme ombæring blev der bl.a. indrettet garderobe, hvilket har været en mangelvare. I tilknytning til nogle museer – ikke mindst større institutioner – er der ofte indrettet cafeteriaer eller restauranter. Det har vi nu ingen planer om, da spisesteder ligger i umiddelbar nærhed af museet inden for få minutters gang, og vi skal jo være her alle sammen i vort overskuelige samfund.

Skibsmodelsalen i Strandstrædebygningen blev i starten af året total-gennemrestaureret med omkalfatret loft, nye indervægge og ny dørk. En stor fritstående montre blev opbygget i rummet, der nu står som fornem ramme for Lorens Hansens unikke skibsmodeller og H. A. Hansens skibsbilleder.

BONAVISTA blev klar med overdækning og er forhalet til nokken af bro II ud for Sønderrenden. Der er lagt en gangway ud og skonnerten er blevet åbnet for besøgende. Der blev fremstillet en plancheudstilling, der fortæller om skibet. En tæller er monteret fra midt på sommeren, og den fortæller at små 5000 mennesker har været om bord siden da.

En mast blev afhentet på Rudkøbing Bådeværft og opsat i legegården sammen med sandkassearrangement. Masten med rå, gaffel og vævlinger er afprøvet af elever fra skoleskibet DANMARK og fra Nyborg Søfartsskole.

Havemuren ind mod H. C. Grube blev overhalet og malet og samtidig blev der taget hånd om den almindelige vedligehold i gårdsiden. Betongulvet i kælderen under rødstensbygning blev banket op og der blev gravet dybere, drænet, isoleret og støbt ny dørk. Værkstedsbygningen er blevet isoleret og varme installeret til gavn for medarbejdere og arbejdsgangen, desuden er der blevet anskaffet værktøj og maskiner, så at værkstedet er godt kørende, hvilket de gode resultater vidner om. Isættelse af 14 nye vinduer i stueetagen i hjørneejendommen blev startet inden årets udgang. To af vinduerne øst for indgangsdøren, der på et tidspunkt var lavet om til forretningsvinduer, er i den forbindelse ført tilbage til det oprindelige med almindelige vinduer. Restaurering af Marinestuen i udstillingsbygning III blev påbegyndt.

Formidling

Søfartsmuseet har bidraget til at udsmykke det nye ældrecenter ved »Østersøhjemmet«. Formidlingsrummet i kælderen blev indviet d. 8. maj både eftermiddag og aften. Marstal Rotarys 50 års jubilæums reception blev afholdt i Lorens Hansen-rummet. Foredrag og filmforevisning har været leveret på Ældrecentret. Et projekt, som museet er deltager i, på Ældrecentret, hvor folk beretter om lokalsamfundet, sølivet og meget andet, kører godt med Henry Kromann som tovholder og referent i samarbejde med idémageren Marianne Hoppe fra centret. Bånd og afskrifter af beretninger tilfalder museet.

Særudstillinger:

Udstillingen »Kystens Perler« blev i april afløst af »Lørdagsmalerne«, der igen i maj blev efterfulgt af udstilling af Rita Lund, der lod en af havnemalerierne blive på museet som gave. 1. juni – 1. september kunne de besøgende se en stor

udstilling om tovværk og tovværksarbejder udlånt fra Tyskland. Familien Doller viste herefter udstillingen »Kalejdoskop«, der sidst på året afløstes af megahavnebilleder af maler Orth. I det nyrestaurerede kælderlokale var der fra maj måned opsat plancheudstillingen »Med M/S ANNE BOYE på langfart« i forbindelse med filmforevisninger. I et tredje lokale havde vi en canadisk udstilling med miniatureskibsportrætter indgraveret på ben. Udstillingen var kommet hertil med kutteren OUAIS-OUAIS, der sammen med det canadiske ejerpar er på jordomsejling. Udstillingen afløstes af Johannes Bonavista-maleri-udstilling. Fra Bornholm lånte vi en stridsvogn til særudstilling om sømandsfritidsarbejder, transporten foregik om bord på fiskerfartøjet FLOTO af Søby, Roar Pedersen, der havde vogn og grejer med hjem til Søby fra Nexø.

Bogudgivelse:
Der blev udgivet to bøger på museet i det forgangne år: *»Dit ansigt piver Sømand«* forfattet af Søfartsmuseets inspektør og *»Millionær den ene dag og fattigrøv den næste«,* en bog om Marstals fiskeri, skrevet af Mikkel Kühl og udgivet på foranledning af og i samarbejde med Marstal Fiskeriforening i anledning af denne forenings 100 års dag ved reception d. 26.6. i museets Carl Rasmussen-rum.

Vi fik arrangeret åbent skib på BONAVISTA fra 1. juli. Desuden var museet involveret i besøg med åbent skib af 155 årig norsk museumsjagt ANNA af Sand og tilsvarende på den tremastede topsejlsskonnert jordomsejleren OOSTERSCHELDE, der i sin tid var hjemmehørende i Ærøskøbing som FUGLEN II. Vi havde også besøg af hollandsk barkrigget ARTEMIS, der var hjemmehørende i Marstal gennem mange år under samme navn. Skibsmægler Ole Jacobsen (der har været styrmand på skibet) fra firmaet H. C. Grube (der befragtede skibet) og Erik Kromann fra Søfartsmuseet var begge inviteret med på sejlads nord for Fyn i forlængelse af besøget. Søfartsmuseet og Marstal søfart var godt og fyldigt repræsenteret i den franske TV-udsendelse »Thalassa« om det maritime Danmark, og i radioudsendelser på NDR og DR I. Erik Kromann har holdt foredrag bl.a. et par gange i Maersk Training Center, Ranzausminde

Personalia
Marstal Søfartsmuseum nyder godt af de mange frivillige hænder til hjælp til mangfoldige gøremål ved istandsættelsen af lokaler, til eftersyn og reparation af modelskibsflåden, til lokalarkiv, kabys, søfartsarkiv, besvarelser af spørgsmål, gardinsyning, vask, bibliotek og hvad der nu ellers er af behov.

Nogle tørner til for at hjælpe til med bestemte opgaver, andre møder dagligt – uden denne indsats kunne museet umuligt fungere på det niveau, som det kører på, selv om den forhyrede besætning yder en så absolut prisværdig indsats uden smålig skelen til klokken.

Ligeledes er museets stab suppleret med flittige hænder via arbejdsmarkedsordninger.

Solveig Petersen stoppede i museumsbutikken 1. juni, og Elizabeth tiltrådte som frivillig samtidigt. Henrik Hansen hjalp os i butikken en overgang. Zeljko forlod os en overgang, men længtes tilbage på instituttet igen. Erik Larsen er tiltrådt som frivillig med specialiteter inden for det maritime. Erik Rasmussen er ligeledes startet på museet. Sidst på året tørnede Laila Hansen og Hanne Lindholm til. Medarbejder gennem nogle år Mikkel Kühl fik job på Ærø Museum, Ærøskøbing efter have at fået en god ballast her på stedet. Vi ønsker tillykke med tjansen. Henry Kromann tiltrådte som frivillig tovholder i projekt sammen med Marstal Ældrecenter.

Gaver, erhvervelser, forskning og

registrering
Mangt og meget tilfaldt museets samlinger i forgangne år. 117 gavenumre blev det til, og som vanligt dækker en del af numrene over mangfoldige sager, eksempelvis er der et gavenummer fra shippingfirmaet H. C. Grube, der dækker over 29 fragtprøver, og en af årets mest omfattende sager var gave efter boet fra Hans »Luna«, M/S HANNE HANSEN, hvor der bl.a. er regnskaber og papirer fra begge skibene med Hanne Hansen-navnet, tegninger, fotos og skibsportrætter. Bl.a. de mange øvrige donationer kan nævnes et stort patentanker fra M/S CIMBER, stort maleri af skoleskibet KØBENHAVN, kampknive fra Calcutta, Bangkok og Sumatra, en vager fra sejlrenden, et trawl, en Marstalmotor hængende i Drage, der var tiltænkt som indgangsreklame for »Motorfabriken Marstal«, en bemandet dukkevogn, slægtstavler, skibsmodeller – også indbygget i flasker. Der kom også en halvmodel og skibspapirer og byggekontrakter samt fotos fra N. F. Hansens og Lind Hansens værft i Odense vedrørende nybygninger leveret til Marstalflåden, 4 navnebrætter hjembragt fra Island af PIPPILOTTA, 70 logbøger fra rederiet E. B. Kromanns sejlskibflåde, det sidste toldflag på Ærø og meget mere. Desuden blev der erhvervet en skibsklokke fra barkentinen FUGLEN fra 1885 og et maleri af lods Landt af dansk topsejlsskonnert

Der bliver *forsket* i søfarten generelt og i forgangne år med fokus på coasterne og aktuelt ikke mindst i den mindre skibsfarts specialfartøjer. Henning Terkelsen og Karsten Hermansen har fat i dette emne. Projektet har medført en del rejseaktivitet og besøg om bord i nogle af fartøjerne. En del af resultatet heraf indgår i årsskriftet.

Registreringen og tjek af samme pågår fortsat med uformindsket kraft. Den maritime registratur for danske museer er under opgradering og omkalfatring. En snæver gruppe under Kulturarvsstyrelsen har arbejdet på opgaven her iblandt Henning Terkelsen fra vort museum.

Økonomi
Økonomisk havde museet et fint år, dels egenindtægter og dels de værdifulde medlemsbidrag og tilskud fra offentlige tilskudsgivere. Her ud over tilfaldt der museet forskellige gavebeløb, hvoraf nogle skal nævnes: Fra fhv. hovmester Ejnar Friis Kromann, Korsør fik museet overrakt 10.000 kr. som påskønnelse af museets indsats for den marstalske søfarts historie. Til istandsættelse af Lorens Hansen-rummet blev modtaget: 7.500 fra rederiet Orient/Norden, 5.000 fra Familien Hede Nielsens Fond, 13.000 fra Tuborg Fondet samt 50.000 fra SFDS's Fond og 50.000 fra Augustinus Fonden og 10.000 fra rederiet Torm.

Der blev fra Kulturarvsstyrelsen bevilliget 85.000 kr. til den omtalte undersøgelse af mindre danske specialfartøjer. Der blev sammesteds fra bevilliget 154.000 til et fællesprojekt mellem museerne i Faaborg, Svendborg, Langeland, Ærøskøbing og Marstal til undersøgelse af industrialiseringen af de respektive havne. Resultatet vil foreligge i bogform i indeværende år.

Foreningen til støtte af turistvirksomhed på Ærø har bevilliget 6.500 til tælleapparat og udstilling på BONAVISTA. Hempelfonden har foræret 5.000 kr., Sydbank gav 2.000 kr. og fra anonym giver kom 5.000 kr. Fra Den Hielmstierne-Rosencroneske Stiftelse er modtaget 10.000 kr. til bogen »Dit ansigt piver Sømand«. 7.500 kr. er modtaget af Lizzie og Ejler Ruges Kunstfond til indkøb af Frantz Landt-maleri. 5.000 kr. blev modtaget af Marstal Rotary i anledning af 50-års jubilæet. 5.000 kr. kom fra Fonden til Søfarendes Vel til kommende bog om danske søfolk i danske coastere.

Andet

Via museets mellemkomst er der bygget en skibsmodel af museets medarbejder Villy Jørgensen af den jagtbyggede tremastede bramsejlsskonnert ELLEN til Marstal Ældrecenter med kommunen som giver. Vi har haft besøg fra Newcastle af Inge Batchelor, der er chairman for den danske kirke i Newcastle, hvor et mindevindue for de danske krigssejlere indviedes 26. oktober 2002 i St. Nicholas Domkirke. Det store mosaikvindue har bl.a. fire byvåben med i mønsteret. Det er byvåbnene fra Newcastle, København, Århus og Marstal, byer, der mistede et stort antal søfolk, hvilket naturligvis ramte Marstal mangefold hårdere på baggrund af det lille indbyggertal. Foto af mosaikruden, som også involverer Dronning Margrethe designerkunst, er opsat i museets krigsrum. Batchelor var i byen for at hilse på krigssejlere og borgmesteren. Vi har, som nævnt modtaget en mast til gårdhaven. Den stammer fra en opr. forenagterskonnert senere motorjagt TINNA af Helsingør, bygget 1904 i Faxe Ladeplads, der var under genoprigning og fremover hedder LOVISE af Løgstør. Vi har fra museets side deltaget i Coastal Shipping-møde i Malmö og i Groningen, Søfartspuljemøde i Aabenraa og Dragør og samarbejdsmøder med de 4 øvrige museer i området. Desuden har vi været på studietur på Marinemuseet i Aalborg og på Nordsøcentret. Samkaforeninger og Maritimt Center Danmark har hver især afholdt medlemsmøder på museet. Maritimt Center Ærø afholder fortsat bestyrelsesmøder på museet. Rotary, der afholdt reception i modelskibssalen har også har været til filmaften på museet. Endelig have vi fornøjelsen af at lægge hus til Marstal Fiskeriforenings 100-års jubilæums reception, så alt i alt kan man ikke påstå at museet lider af berøringsangst over for det omliggende samfund. Årets museumsudflugt gik i år til Zoologisk Museum, Svendborg og Svendborg og Omegns museer, det var som vanligt en givtig og gemytlig tur for museumsansatte, frivillige og bestyrelse.

Museumsudflugt til Svendborg: Fra v: Værten Esben Hedegaard, Hugo Wessing, Ejnar Vestergaard, Tom Christensen, Henning Terkelsen, Erik Kromann, Kjeld Jensen, Keld Rasmussen, Ove Pedersen, Tommy Christensen, Leif Rosendahl, Inge Jørgensen og Zeljko Juresic.

75-års jubilæum

Marstal Søfartsmuseum blev søsat 1929. Det skulle i 2004 give en udsejlet distance på 75 år. I den anledning vil vi kigge på museets historie og skue fremad mod en jubilæumsweekend.

I gammel tid ændrede dagligdagen sig støt og roligt, hvad enten det var inden for skibsfart, redskaber, landtransport, boliger og levevis. I tiden omkring århundredeskiftet 1900 begyndte mange ting at ændre sig mere radikalt og i et betydeligt hastigere tempo end man før havde kendt til. Følgeligt kom der en større udskiftning af tonnage, grej, husgeråd, klæder og alt muligt andet. Visse ting stod for at forsvinde for godt. Heldigvis var der eftertænksomme mennesker, der fandt at man burde indsamle ting til museer – ikke for at blive gemt af vejen, men for bevaring og til at vise frem til efterslægten. Det er vigtigt med denne ballast! Thi kun ved at skue agterud på historiens kølvandsstribe kan man iagttage afdriften og dermed tage højde for den styrede kurs mod fremtiden.

En lokalitet, en by, er en tilfældig samling huse, når vi ikke kender til baggrunden. Stedet får en hel anden nærværende værdi, når vi kender stedets historie og egenart. Det er museernes opgave at indsamle, bevare og formidle sagerne – og jo stærkere klangbund et museum har i lokalbefolkningen, desto bedre bliver resultatet.

På Ærø startedes et ødækkende museum i Ærøskøbing 1909. I Marstal var museumstanker langt fremskredne i 1914, med indsamling af det specifikke for denne lokalitet, søfarten, som det centrale. Den påbegyndte museumsforening blev imidlertid lagt underdrejet. Antagelig har krigsbegivenhederne, der berørte Marstal hårdt, sat en stopper for idéerne videre udførelse. Enkelte effekter blev indsamlet og opbevaret ved den lejlighed eksempelvis en navigationsbog, håndskrevet under engelsk fangenskab af den unge sømand Ditlev Grube. Dette klenodie kan ses i museets navigationsudstillinger i dag.

1929 afholdtes en stor udstilling på havnepladserne i Marstal, hvor bl.a. mange skibsmodeller og skibsbilleder var repræsenteret. I kølvandet heraf grundlagdes Marstal Søfartsmuseum under navnet Marstal og Omegns Museum ved et møde på hotel »Ærø« d. 17. okt., hvor der straks første aften tegnede sig 49 personer som medlemmer. Den første bestyrelse kom til at bestå af den utrættelige fortaler for og medinitiativtager til museet købmand og skibshandler Jens Hansen, borgmester og navigationsskoleforstander Frederik Hansen, lærer Levinsen, skibsbygmester L. J. Bager, frk. Camilla Albertsen, frk. Maren Christensen og billedhugger N. H. Petersen. Der kom straks gang i museet, og aktiviteterne udvidedes i årene fremefter. 1959 blev museet statsanerkendt og der kom kommunal repræsentation i bestyrelsen. Samme år blev der på opfordring fra Rotary nedsat et udvalg til at oprette et egnshistorisk arkiv. Dette fungerede nogle år med fotograf Bülow Jensen som primusmotor. Efter dennes død lå sagen på Stand by, indtil museet hankede op i sagen og hentede arkivalierne, der da lå på kommunekontoret. Det skete i forbindelse med inddragelse af hjørneejendommen (Bygn. I) til museumsformål i 1982.

1972 drøftede bestyrelsen at ændre museets navn til Marstal Søfartsmuseum, dette resulterede i 1974 til nyt navn: Jens Hansens Søfartsmuseum. 1991 fik museet sit nuværende navn Marstal Søfartsmuseum, hvilket er den rette etikette, da museet er stærkt specialiseret i søfart med baggrund i Marstals omfattende skibsfart. Museet har via bæredygtig udvikling nået en position, der er rimelig set i forhold til Marstals betydning inden for skibsfart. En udvikling, der fortsat skal udbygges og grundfæstes. Museet har hele vejen igennem bevaret en tæt saltvands-

Udstillingen på Marstal Havn 1929 var et stort arrangement.

På udstillingen var der bl.a. et afsnit med søfart.

mæssig udstillingsform i de mange rum – enkelte regelrette sale er det da også blevet til – men udstilling af hvide vægge med fokus på enkelte udvalgte værker er ikke vores politik.

En skelsættende begivenhed, der var med til at løfte institutionen fra lokalmuseum til en international position, var indlemmelsen af Lorens Hansens helt unikke skibsmodelsamling. Historien bag denne samling fortjener et par ord med på vejen.

Lorens Hansen blev født i Marstal 1889. Lorens bror Frederik Hansen skriver om ham:

Lorens kom først i smedelærer hos smed Klausen i Kongegade, med udgang til Brøndstræde, og i aarene han stod i lærer, vilde han altid have tvedbaksbudding med rød sauce til middag om søndagen. Buddingen blev bagt hos bager Larsen Skovgyden, som boede lige overfor mine forældre. Bager Larsens børn, kaldte os altid efter den tid for Buddingerne. Efter læretid som smed, mønstrede han som jungmand med barkentiner »Fredensborg«. Det var kaptajn Ludvig Kisby, Nørregade, der var skipper, en af min familie, vi kaldte ham altid onkel Ludvig. Det var en god skipper for rederiet, og han stod højt hos dem, han kunde baade skære og sy sejl, hvad der var en stor fordel for rederiet, da sejlskibene den gang, var borte 4 á 5 aar af gangen.

Han var en meget streng og gal skipper, holdt ikke sine folk længe, og Lorens kunne ikke med ham, han fortalt mig, at Kisby slog en kridtsreg paa dækket, og sagde til Lorens, Gud naade dig, hvis du nogen tider, kommer agten for den streg. Jeg husker lige saa tydeligt den dag, »Fredensborg« sejlede fra Marstal, Lorens lovede at tage en abekat med hjem til mig, den gik jeg og ventede paa i 4 aar. Lorens afmønstrede i Hamborg hvor »Fredensborg« lossede dividivi fra Montevide. Da han kom hjem, havde han ingen abekat med, men en papegøje, der skreg hver gang vi spiste,»Her er Lotte!«, for at vi ikke skulde glemme den med mad, den levede i 20 aar, og findes endnu udstoppet paa Solbjerg. Omkring 1912 købte min far et gammelt hus i Buegade, som blev indrettet til smedie, og jeg kom i lære der hos Lorens. Den første krig var da lige paa trapperne, og der strandede en svensk bark, »Hermes« af Brantevik, lige ud for Lindholm, i løbet af et døgn, var hele skibet væk, og laa til alle sider. Lorens købte da en stor gammel lystkutter i Svendborg, der hed »Tordenskjold«, den havde en svær mast i , den satte han en lossebom paa, og en stor talje, og saa havde han en jolle med en paahængsmotor der slæbte »Tordenskjold« frem og tilbage fra »Hermes«, med vraggods hængende halvt i vandet, og halvt i luften, og godt med jern i træværket, som var svært at faa i krigens tid. Det svenske jern, var godt at arbejde med, jeg husker endnu den ene gang, havde vi hele hækken hængende paa siden af »Tordenskjold« med navnebræt paa, som blev slaaet op i smedien, og sad der i mange aar, hvad der er blevet af det, ved ingen, men interessant, hvis det kunne findes. Jeg var i smedelære sammen med Morten Hay, og vi blev sendt ud i Mudderen, for at samle kviksølv, Lorens mente der var en kviksølvsaare der, jeg husker endnu vi fandt 15 pund kviksølv, men saa var det ogsaa forbi, det viste sig saa det stammede fra en flaske, der har staaet om bord, i den gamle bark »Cieftain« som stadig ligger dybt i jorden, ud for tandlægens hus.

Senere havde Lorens arbejde på H. C. Christensens værft og en overgang var han medejer af en kulhandel. I begyndelsen af 1920'erne begyndte han for alvor at bygge modeller i fritiden. Da han havde bygget 30, købte han en flyttebus, som han ville rejse landet rundt med for at vise skibene frem. Dette viste sig hurtigt at være en dårlig forretning, og han slog sig da ned for godt i ejendommen »SOL-

BJERG« i Knasterbjerg uden for Marstal, hvor skibene blev permanent udstillet. De fleste af modellerne fremstillede han i et skur på søndre havneområde. Modellen af skoleskibet KØBENHAVN, som tog ham næsten 3 år at bygge, klarede han dog hjemme i »SOLBJERG«. Modellerne er for de flestes vedkommende lavet efter tegninger fra værfterne. Det blev til 60 godt og vel, nogle solgte han for at skaffe penge. Lorens Hansen døde 1950. Enken, Karla, kørte samlingen videre. Efterhånden kom der forskellige henvendelser om køb af samlingen fra ind- og udland bl.a. fra USA. Samlingen på 42 enheder havnede dog lykkeligvis på museet efter at den var overtaget af en komité oprettet på foranledning af den lokale Rotary-klub og efter enkens ønske. Komitéen, der fik urmager Anton Jørgensen fra Rotary, som energisk formand, kom til at bestå af repræsentanter fra byens foreninger og kommissioner: Rotary, Kommunalbestyrelsen, Landsognets Sogneråd, Havnekommissionen, Turistforeningen, Fiskeriforeningen, Marineforeningen, Skipperforeningen, Handelsforeningen, Håndværker- og Industriforeningen, Sejlklubben, Roklubben og naturligvis Museet. Dette afspejler vigtigheden af at beholde den imponerende modelsamling i Marstal. Købssummen, 100.000 kr., skaffedes dels gennem husstandsindsamling i Marstal og Marstal Landsogn, hvor mere end 1050 bidragsydere gav beløb, dels gennem gaver, hvor bl.a. skibsreder A. P. Møller gik i spidsen med 10.000 kr. og dels gennem halvdelen af museets indtægter gennem en årrække. En ekstra bygning måtte købes til museet for at rumme samlingen, derfor erhvervedes Strandstrædebygningen og indrettedes til udstillingsformål og søndag den 30. juni 1957 indviedes sam-

Formandsskifte, Jens Hansen overdrager roret til Erik Albertsen

Museets første udstillinger i Strandstræde (Bygn. III).

lingen under stor bevågenhed og landsdækkende presse. 1977 ophævedes foreningen iflg. formålsparagraffen med overdragelse af ejendomsretten over samlingen samt foreningens formue til museet.

Marstal Søfartsmuseum er som hovedparten af danske museer en selvejende institution med en bestyrelse for museet. I museets første mange år var formanden ikke bare formand, men også rundviser, modtager eller opkøber af effekter, med i arkæologgruppe, mødedeltager og meget mere. Jens Hansen var formand 1929-1978, altså i 49 år. Han afløstes på posten af skibsmægler/reder Erik Albertsen 1978-1980, og herefter af dennes søn skibsmægler/reder Kristian Albertsen 1980-84. Herefter kom regnskabsfører Jens Lindholm til 1984-92, hvorefter den nuværende formand navigationsskoleinspektør Leif Rosendahl tog over.

I den daglige styring gennem årene skal nævnes H. L. Hansen (»Mølleborg-Hansen«) og Ejnar Stærke, begge særdeles kyndige frontfigurer i kraft af deres baggrund som skibsførere og ikke mindst stærke maritime interesse. Skiftende bestyrelsesmedlemmer og kustoder og andre medhjælpere har ligeledes lagt deres store arbejde på museet i årenes løb.

Stigende mængder af forespørgsler og skriverier, administration m.m. gjorde det efterhånden ønskeligt at få en fastansættelse på museet. Fra 1. april 1980 lykkedes det, idet der da kom forhyret mand på museet. Planen var 3/4–års ansættelse, men det viste det sig straks, at der var tale om helårsjob. Hjælp fra familie og snart også frivillige og andre var en absolut nødvendighed indtil yderligere mandskab gradvis kunne ansættes i takt med museets økonomiske formåen. Skønt større fast mandskabsstyrke er frivillig hjælp fortsat absolut nødvendigt for at opretholde museets standard. Den nuværende besætning består af Jens Lindholm, regnskabsmand (tiltrådt 2001), Tommy Christensen, museumspedel (2001). Karsten Hermansen, museumshistoriker på

Formiddagskaffe i museets messe en tilfældig martsdag 2004, fra v: Karen Nielsen, Kjeld Jensen, Ove Pedersen, Laila Hansen, toppen af Karsten Hermansen, Zeljko Juresic, Erik Rasmussen. Og overfor under billedet af Jens Hansen: Erik Larsen, Hanne Lindholm, Ole Pii, Tommy Christensen, Henning Terkelsen, Erik Kromann og bag fotoapparatet befandt sig Jens Lindholm.

deltid (1996), Henning S. Terkelsen, museumsassistent (1984), Erik B. Kromann, museumsinspektør (1980). Den frivillige stab, hvoraf nogle tørner til i forbindelse med specifikke kortere opgaver og andre har deres daglige gang er: Anne Marie Christensen, Jesper Christensen, Kjeld Jensen, Tage Johansen, Inge og Villy Jørgensen, Henry Kromann, Inge-Lise Kromann, Erik Larsen, Karen Nielsen, Ove Pedersen, Ole Pii, Verner Rasmussen, Ejnar Vestergaard samt den udenøs modelbyggerassistance fra Flemming Frederiksen, Næstved samt Fritz Jørgensen og Hugo Wessing begge Svendborg. Til museet er i jubilæumsåret yderligere tilknyttet Zeljko Juresic, Hanne Lindholm, Laila Hansen og Erik Rasmussen og butiksvagterne Pernille Grinderslev, Mia Grube og Henrik Jensen.

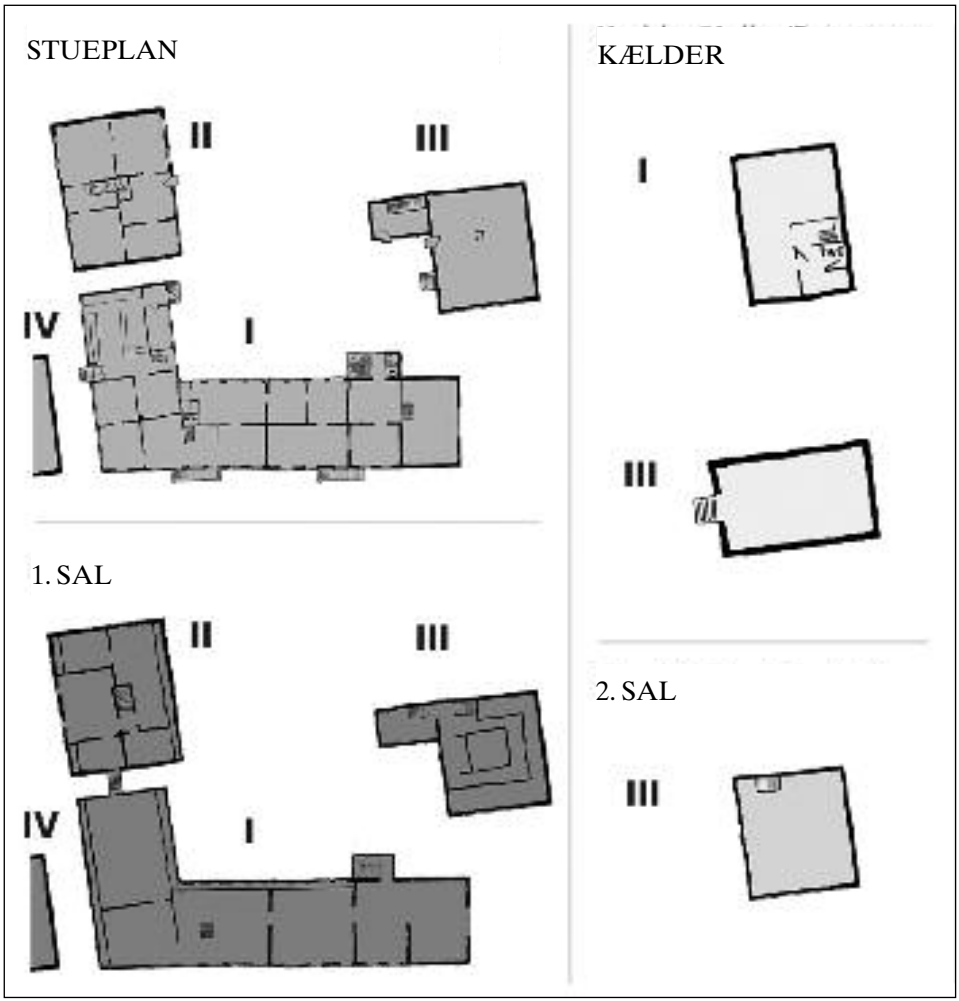
Den siddende bestyrelse består af Kristian Albertsen, Jens Christensen, Tom Christensen, Jørgen Grube, Karsten Landro (Kommunens repræsentant), Keld Rasmussen og Leif Rosendahl (formand) Suppleanter er Jørn Hansen og Sven Mathiesen. Lokalarkivet er i museets regi blevet forestået af Christen Teglbjærg og efter dennes pludselige død i 1989 af Ove Pedersen.

I det daglige har museet igennem en lang årrække haft tæt samarbejde med Langelands Museum, hvad arkæologien angår og ligeledes konserveringen, hvor

den ene af de amtslige konserveringsværksteder er tilknyttet, og senere også på det søfartsmæssige område. Ligeledes har der været nær forbindelse med Troense Søfartssamlinger i Holm-Petersens dage. Aktuelt har museet et godt samarbejde med museerne rundt de nærmeste kyster: Langeland, Svendborg, Ærøskøbing og Faaborg, ligesom der er samarbejde med de øvrige danske museer og en del tyske og hollandske museer med maritime berøringsflader.

Museet startede med at have udstillinger i Strandstræde 3, skibshandelens pakhus, der blev stillet til rådighed af købmand Hans Christensen (nuværende Bygning III). I 1933 erhvervede museet ejendommen Prinsegade 4 (nuværende Bygning II) og indrettede den til udstillingsformål og man sagde tak for lån af pakhuset i Strandstræde, der siden blev afhændet til anden side. Ejendommen blev imidlertid købt til museet 1957, da Lorens Hansens skibsmodelsamling erhvervedes og tilfaldt museet.

Bygning I, Prinsegade 2, er opført 1855 til



Museet under den store udvidelsesombygning år 2000.

kontor, skibshandel og bolig for skibsreder H. C. Christensen. Denne ejendom blev erhvervet til museet 1978, lejemål i butik og boligdel fortsattes til 1982, hvor bygningen indrettedes til museumsbrug og indviedes som sådan i 1983. 1984 indgik to store samlinger i denne bygnings udstillinger: Mads Boyes flaskeskibssamling på over 100 særdeles veludførte eksemplarer og Niels Stegmanns havnepanorama, en havnemodel i 1:100 med oplagte skibe anno 1925. Bygningen anvendes til udstillingsbrug med formidlingsrum bl.a. til filmforevisning i den i 2003 nyrestaurerede kælder, ligesom der er modelbyggerrum med publikumskontakt, indrettet 2004. Det sammenbyggede nabohus mod nord, Havnegade 14, erhvervedes 1.1. 1999 og totalrenoveredes samt udbyggedes mod nord i år 2000, hvor ydermere nyt tag blev lagt på hele den teglhængte del af hjørneejendommen. Officiel indvielse fandt sted 10.4. 2001. Her har den ærøske marine- og grønlandsmaler J. E. C. Rasmussen (1841-93) fået en markant position med udstilling af mange af hans værker – 70 malerier, akvareller og skitser.

Bygning II, Prinsegade 4, er opført 1906 til kontor og bolig for skibsmægler og skibsreder Albert E. Boye. Ejendommen blev erhvervet til museet 1933. Bygningen anvendes udelukkende til udstillingsbrug.

Bygning III, Strandstræde 3, er opført 1895 som pakhus til skibshandelen. Denne ejendom stillede familien H. C. Christensen ved købmand Hans Christensen vederlagsfrit til rådighed til museumsbrug fra museets start 1929 til og med 1933, da museet selv erhvervede ejendom. Huset købtes tilbage til museet 1957 i forbindelse med overtagelsen af Lorens Hansens model-

skibssamling, og indviedes til formålet d. 30. 6. 1957. Bygningen anvendes udelukkende til udstillingsbrug.

Bygning IV, Prinsegade 1, erhvervet 1993, genopførtes efter en stor bybrand i 1815, der havde lagt en trediedel af byen i aske (72 huse) og stod klar 1817. Huset tilhørte skipper Albert Hermansen Boye, der omkom på søen 1833. Enken, der ernærede sig ved ølbrygning og rugbrødsbagning solgte huset 1869 til skipper, senere skibsreder Anders Hansen Boye, der 1871 videresolgte til sejlmager og skibsreder Kgl. Agent Petersen, der anvendte huset til bolig, rederikontor og sejlloft. I dennes tid opførtes den østlige del af ejendommen i 1885. Agent Petersens arvinger solgte huset 1929 til pensionat for navigatører. 1934 overtog købmand og skibshandler Jens Hansen huset. Søfartsmuseet har overtaget bygningen 1993 efter dennes arvinger. Ejendommen blev totalrenoveret 1993/94 og taget i brug 1994 til administration, arkiv (søfartsarkiv og lokalarkiv) og magasinbrug.

Bag museet står en efter forholdene stor museumsforening på godt 1100 medlemmer, hvis bidrag er af den allervæsentligste betydning for museets drift, ligesom fondstilskud er uundværlige samt naturligvis museets økonomiske hovedhjørnesten entréen. Museet er statsanerkendt siden 1959 og modtager dermed statstilskud, desuden amtstilskud (til konservering) og et pænt kommunalt tilskud, der ligesom medlemsbeløbet er basis for det videre statslige tilskud. Desuden er der en del kiosksalg, hvor der ud over postkort, reproduktioner, tovværksarbejde, halvmodeller og andet relevant sælges maritim litteratur her i blandt mange egne udgivelser. I forbindelse med Marstal Søfartsmuseums mål og forskning har museet udgivet mange publikationer,

Regentparret har besøgt museet 2 gange, første gang i 1996 i forbindelse med Søby Havns jubilæum og anden gang i år 2000 i forbindelse med Marstal Havns jubilæum. Her er Regentparret på vej ind på museet i 1996.

hvoraf flere er udsolgt og enkelte genoptrykt. Nedenstående er det blevet til indtil nu:

1987 »Gudsgave«
Fritz Kristensen, 60 sider
(om skonnerten »Bonavista« og familien bag). (U)

1989 »Danske firmastskonnerter«
Holm-Petersen 84 s. (U)

1989 »Toppede brosten«
Karen Hermansen 48 s. (U)

1990 »Sejlskibskår« – en sømand 48 s. (G)

1990 »Den store bybrand«
K. K. Henriksen 15 s.
(Bybrand i Marstal 1815, Hvor 72 huse brændte).

1990 »En by ændrer ansigt«
Andrea Galsbo og
Erik B. Kromann 76 s. (G)

1990 »Den store havnemole«
Leif L. Rosendahl 10 s. (U)

1991 »Barbados for ordre«
Holm-Petersen 72 s.

1992 »Skibet«
Holm-Petersen og
Erik B. Kromann 69 s. (U)

1992 »Havrebarkerne fra Marstal«
O. Boye 60 s.

1993 »Lodser i arbejde ved Marstal«
Leif L. Rosendahl 72 s.

1993 »Ommel havn«
Dion Abrahamsen 32 s.

1995 »Breve fra en sømand«
– en sømand 40 s.

1996 »Marstal Navigationsskole i storm og stille«
Leif L. Rosendahl 72 s.

1997 »Rundt om Selma fra Birkholm«
Poul Henrik Harritz 32 s. (G)

1997 »Træk af Marstals Søfart«
E. Kroman 12 s.

1998 »Floras forlis«
H. M. Sejer 16 s.

1999 »Færgefart på Ærø«
Leif L. Rosendahl 80 s. (U)

2000 »Marstal Søfart 1925-2000«
K. Hermansen, E. B. Kromann,
L. L. Rosendahl m.fl. 420 s. (U)

2000 »I samlet trop«
Karsten Hermansen 100 s.
(om Marstals kamp for Navigationsskolen).

2001 »Ved fælles hjælp«
Karsten Hermansen 60 s.
(Om »Søassuranceforeningen Ærø«).

2001 »Marstals Søfart indtil 1925«
E. Kroman 360 s.
(genoptryk fra 1928).

2002 »Coastersømand«
Børge Olsen 68 s.

2003 »Dit ansigt piver sømand«
Erik B. Kromann 46 s.

2003 »Millionær den ene dag og fattigrøv den næste – Fiskeriet i Marstal gennem 100 år«.
Mikkel Kühl 80 s. sammen med Marstal Fiskeriforening.

(U) = Udsolgt. (G) = Genoptrykt.

Samtidigt er der hvert år siden 1990 udkommet årsskrifter fra museet, de sidste mange år på 48 s. Marstal Søfartsmuseum har udgivet nogle kalendere med lokalt og maritimt indhold.

På andre forlag, hvor E. B. Kromann har været medforfatter, er udkommet: »Ærø« Ole Ege (U), »Sejladsen fra Det sydfynske Øhav«, »Caroline og de andre« (U), »Fra kyst til kyst« og »Folk og fartøjer fra Sydfyn og Øerne« (U), »Da paketterne sejlede« og desuden udkommer dette år i samarbejde mellem 5 museer rundt Det sydfynske Øhav »Den industrialiserede Havn«.

Jubilæumsdage

Lørdag-søndag den 18. og 19. september 2004 er valgt til at fejre 75-års jubilæet.

I samarbejde med Marstal Havn, Faaborg Havn, Maritimt Center Danmark og Ærø samt forskellige maritime organisationer og foreninger er der arrangeret skonnertregattaer til Marstal Havn. Om lørdagen kommer sejlskibene om eftermiddagen, nogle i Sydhavsregattaen med udgangspunkt i Faaborg og andre i Tiessen-Racet med udgangspunkt i Kiel.

Det skulle blive til en større flåde. Der vil være musik og dans om aftenen om bord på Marstalfærgen i lejet, åbent hus på museet de to dage og forskellige arrangementer på og ved havnen.

På selve stiftelsesdagen d. 17. oktober vil der være åbent hus på museet.

Lørdagsmalerne.