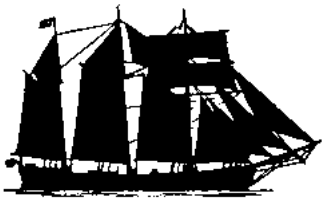
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2004



14. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

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

ISBN 87-89829-25-5 – ISSN 1398-7844

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Forside:
M/S SAMKA i Marstal Havn.
Jubilæumsgave til museet fra de andre nabomuseer rundt Øhavet.
Akvarellen er af Ørum-Nielsen.

Bagsiden:
Øverst: M/T SEBONG side på M/F EGESKOV i Marstal Havn.
I den nordlige ende af havnen ses M/T ARROW og M/S SAMKA samt stævnen af M/F MARSTAL.

Nederst: Aktivitet og værftstrivsel på Marstal Havn anno 2005.

INDHOLD

»Energi«s maanedlange Sejltur uden Skrue og Ror
- en smuk Sømandsbedrift 4

Karsten Hermansen.
Lidt om kopper, køer og marstallere
- koppeepidemi i Marstal 1833 12

Ove Pedersen:
M/S MORELIAS overisning på rejse
fra Seward, Alaska til Pohan, Korea 18

Hans Boye Kromann:
Sejlskibstyper og Sejlskibscentre 30

Daniel Skaar:
Den selskabelige Forening under Anden Verdenskrig 45

Sine Lundby Christensen:
Er ærøboer danske? 49

Erik B. Kromann:
Dronningen og ONKAHAIA 52

Erik B. Kromann:
Over- og undermærssejl 55

Erik B. Kromann:
Den Marsyalske Skibsfart 57

Henry Lovdall Kromann:
En guldgrube blev fundet 59

Erik B. Kromann:
Årets gang 68

Berlingske Tidende nr. 361 i 1939 bringer på forsiden en beretning med følgende overskrift (Roret røg dog ikke (red.)):

»Energi«s maanedlange Sejltur uden Skrue og Ror - en smuk Sømandsbedrift

Vor Korrespondent taler med Kaptajn Jørgensen, der er Dagens Mand i England

S/S ENERGI med »krigsmaling«. Damperen var bygget i Flensborg 1898 til rederiet H. C. Christensen, Marstal og var på 1500 tdw., et relativt stort skib efter datidens forhold. Den solgtes 1946 til et rederi i København, der 1948 videresolgte til Panamaregistreret selskab og forliste i Østersøen 1950 efter eksplosion (forsikringssvindel) med 10 omkomne.

London, Lørdag Aften.

Kaptajn Jørgen Jørgensen og hans 15 mand fra den lille Marstaldamper ENERGI er – som kort omtalt i går – kommet ind i en engelsk østkysthavn. Beretningen om deres eventyrlige færd over Atlanterhavet stjæler for en stund rampelyset fra de daglige dramaer, hvor torpedoer og miner spiller hovedrollen. Tilmed er det en beretning med en lykkelig udgang og en begivenhed, som må kaste hæder over den danske sømand.

Det er eventyret om et dansk skib, der drev rundt på Atlanten i 28 dage uden skrue, skyet af forbipasserende skibe, der troede, at det havarerede danske skib var en undervandsbåds lokkemad, og hvordan ENERGI efter sin lange kamp med elementerne bragte sin ladning ind til engelsk havn 3 måneder efter afsejlingen fra Canada.

Der er én mand, der ikke er imponeret over bedriften, det er kaptajn Jørgensen selv. Det kunne være gået meget værre, siger han, når vi endelig skulle tabe skruen, kunne det ikke være sket et heldigere sted. Der var plads nok til at drive. Jeg havde ganske vist et par hårde storme...

Damperen blev rigget til som Skonnert

I jævne vendinger fortæller han om de 3 måneders drama, han og hans mandskab har gennemlevet.

– Vi gik ud fra Canada den 23. september,

Skibsfører Jørgen Jørgensen (i midten) om bord på ENERGI.

og det var den 4. oktober vi mistede skruen. Vi havde ikke radiosender om bord, og der var ingen skibe i nærheden, så jeg besluttede at rigge ENERGI til som topsejlsskonnert. Vi arbejdede med det i flere dage og brugte reservepresenninger til sejl. Resultatet var ikke helt tilfredsstillende. Vi kunne holde en ret god fart for vinden, takket være sejlføringen og dækslasten, men vi kunne ikke styre, og vi drev af sted mod Sydost med en fart af 60 mil i døgnet. Farten var stærk nok til at søerne brækkede, inden de nåede skibet.

– Har De været sejlskipper? Spørger jeg kaptajn Jørgensen.

– Jeg har aldrig selv ført sejlskib, men som ungt menneske sejlede jeg med Marstalskonnerter til Vestindien, Sydamerika og Newfoundland, så jeg har gået skolen igennem. Mange af folkene om bord havde aldrig haft med sejl at gøre før, og endnu bagefter tror jeg, de vil indrømme, at de har lært mere sømandskab på denne tur, end de ville lære i årevis ved sejlads under normale forhold.

Skibene sejlede forbi uden at hjælpe

Hvordan stod humøret om bord?

– Det var lidt hårdt for nogle af mine unge folk, og jeg måtte kalde dem sammen et par gange og snakke om tingene og indgyde dem tillid. Jeg sagde til dem, at der ikke var nogen fare på færde. ENERGI er et godt og sødygtigt skib, tilføjede kaptajn Jørgensen med stolthed i stemmen, og den var ikke læk, så der var i virkeligheden ingen fare på færde. Men jeg forstår godt, at de unge mennesker kunne blive mistrøstige. I 11 dage så vi ikke et skib, og da vi senere kom i nærheden af andre skibe, sejlede de videre uden at tilbyde os hjælp. Jeg er overbevist om, at de fleste af dem ikke kunne undgå at se vore nødsignaler, men når de sejlede videre uden at hjælpe os, var det sikkert ikke fordi de var dårlige søfolk, men fordi de anså ENERGI for at være en lokkebåd, der var udlagt af en u-båd. Det var jo en fremgangsmåde, der ikke var ukendt under Verdenskrigen (= 1. verdenskrig).

Havde De føde og vand nok om bord?

Vi havde rigelige forsyninger til 1½ måned, men da vi havde drevet om i nogen tid, uden at der var udsigt til øjeblikkelig hjælp, besluttede vi en frivillig rationering, så vi kunne holde længere ud.

ENERGI under sejl.

Hvornår kom da hjælpen?

Efter 28 dages forløb. En finsk damper, der var på vej til Sydamerika, løb op til os og ville forsøge at bugsere os, men slæbetrosser og ankerkættinger knækkede 3 gange, og efter en halv dags tid gik de helt i stykker. Den finske damper satte sig imidlertid over sin radio i forbindelse med Svitzers VALKYRIEN, der gik ud og slæbte os ind til Portugal. I en portugisisk havn fik vi sat reserveskruen på, og personligt fandt jeg, at vi havde meget mere besvær på landjorden.

En fin Forretning
for Ladningsmodtageren

Der er en mand, der er glad i dag, sagde kaptajn Jørgensen til slut. Det er ladningsmodtageren. Han havde opgivet håbet om at se den last, som han har hårdt brug for, men han har fået den over til en meget billig fragt.

Det har næppe været nogen indbringende rejse for ENERGI's reder, H. C. Christensen. Han må trøste sig med, at ENERGI og en besætning af gode danske søfolk har gennemført en bedrift, der vækker beundring på denne side af Nordsøen.

T. M. F.

– – –

Således Berlingernes korrespondent fra England. I det efterfølgende får vi oplysninger set fra maskinen, idet 1. mester Anders Georg Bodi, der i lighed med føreren Jørgen Jørgensen (50-øres Jyren) havde sejlet i H. C. Christensen i mange år. Bodi har nedfældet følgende dagbogsnotater:

Onsdag d. 4. Oktober (1939)

Kl. 13.25 løb maskinen pludselig løbsk, og vi stoppede den straks. Vi eftergik alle koblinger og koblingsbolte, men der var ikke noget at mærke på nogle af dem, og vi formodede da, at det var skruen der var mistet. Det blæste op i løbet af eftermiddagen og skibet tog meget vand over, og særlig en stor sø fyldte op både i maskinrum og på fyrpladsen, hvilket bevirkede at rendestene og brusere blev fyldt med aske og kulstøv. Vi lænsede og rensede op fra kl. ca. 17.00 til kl. 23.00. I løbet af eftermiddagen var der også varpet en del af dækslasten over bord, da skibet krængede hårdt, ca. 1½ fod fra fordækket, hvorefter skibet igen lå pænt på vandet. Vindstyrke ca. 8-9. Rigget støttesejl op agter.

Torsdag d. 5.

Vinden tog lidt af, styrke 6-8. Fortsat med oprensning på fyrplads. Pejlet tanke og rendestene, skibet tæt. Påbegyndt pudsning og indsmøring af maskinen. Fra og med torsdag morgen indskrænkning af kosten. I løbet af aftenen og natten flovede det helt af. Rigget forsejl op.

Fredag d. 6.

Pænt vejr vindstyrke 3. Søen var nu så rolig,

S. F. S. Nr. 591

Begjærens Signalement,

Maskinmester Bodis søfartsbog.

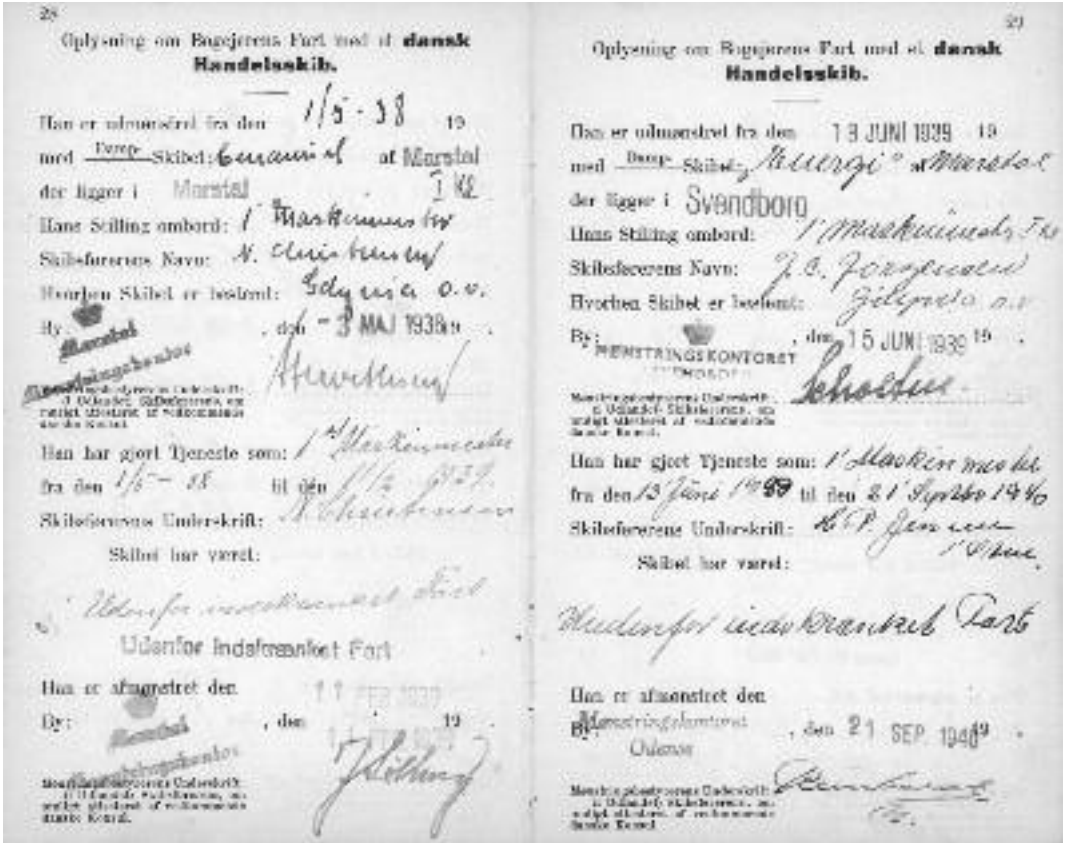
at vi kunne komme helt hen agter og se ned i vandet, og så vidt vi kan se, var det skrueaxlen, der var knækket omtrent i flugt med stævnrøret. Fredag aften fik vi en damper i sigte om b. b.. Vi blussede og sendte raketter op men blev ikke observeret, hvilket var en stor skuffelse. Indsmøring og pudsning af maskinen.

Lørdag d. 7.
Vinden tog til igen, styrke ca. 5 NW. Atter så vi en damper forude, og heldigvis kom den så nær, at den kunne observere vores signal. Vi signalerede sammen i ca. 2 timer fra 8.30 til 10.30 og han afsendte radiotelegram efter bugserbåd, og derefter forlod han os igen. (hvorfor der ikke er sket noget i den forbindelse vides ikke).

I løbet af dagen tog vinden til, styrke 6-8, men alligevel var humøret godt, da vi nu havde haft forbindelse med omverdenen. Fortsat med pudsning og indsmøring af maskinen. Syet skonnertsejl og rigget op.

Søndag d. 8.
Atter tog det til at blæse, styrke 8-10 men skibet lå fint i søen. Vinden NW. Tog agtersejl og forsejl ned. Syede gaffeltopsejl. Vi driver temmelig god fart, siden vi stoppede, har vi drevet ca. 115 mil østover.

Mandag d. 9.
Vedblivende blæsevejr af NW styrke 8-10 og vi driver temmelig meget mod syd. Alle sejl nu nede, da vi er bange for at komme for langt sydover. Fortsat med pudsning og indsmøring af maskinen.


Oplysning om Bogejerens Fart med et dansk Handelsskib.

Han er udmønstret fra den 1/5-38 19
med Damp Skibet: Energi af Marstal
der ligger i Marstal
Hans Stilling ombord: 1 Maskinmester
Skibsførerens Navn: N. Christensen
Hvorhen Skibet er bestemt: Gdynia o.v.
By: Marstal, den 3 MAJ 1938 19
Han har gjort Tjeneste som: 1 Maskinmester
fra den 1/5-38 til den
Skibsførerens Underskrift:
Skibet har været:
Udenfor indskrænket Fart
Han er afmønstret den
By: Marstal, den 19

Oplysning om Bogejerens Fart med et dansk Handelsskib.

Han er udmønstret fra den 13 JUNI 1939 19
med Damp Skibet: Energi af Marstal
der ligger i Svendborg
Hans Stilling ombord: 1 Maskinmester
Skibsførerens Navn: J. C. Jørgensen
Hvorhen Skibet er bestemt: Gdynia o.v.
By: MØNSTRINGSKONTORET, den 15 JUNI 1939 19
Han har gjort Tjeneste som: 1 Maskinmester
fra den 13 Juni 1939 til den 21 Sept 1940
Skibsførerens Underskrift:
Skibet har været:
Udenfor indskrænket Fart
Han er afmønstret den
By: Mønstringskontoret Odense, den 21 SEP 1940 19

Side af Bordis søfartsbog med udmønstringen med ENERGI

Tirsdag d. 10.
Endelig flovede det af og i løbet af dagen lagde søen sig. Vi satte igen sejl. Observerede intet den dag. Pudsning og indsmøring af maskinen. Stadig på indskrænket kost.

Onsdag d. 11.
Påbegyndt at lave to ræer, og dæksfolkene syede sejl. Pænt vejr vindstyrke 3, søen rolig. Pudsning og indsmøring af maskinen. Forfærdiget beslag til rå. Alle på dæk.

Torsdag d. 12.
Fortsatte med ræerne. Overåen blev færdig. Om eftermiddagen så vi et tankskib, men den var for langt borte til at observere vores signaler. Forfærdiget beslag til råen. Alle mand hjalp til på dækket. Vindstyrke 2, søen rolig.

Fredag d. 13.
Den øverste rå blev færdig. Sejlet slået under og det hele prøvet. Nu venter vi bare på den rigtige vind, så skulle vi nok kunne sejle lidt selv. Stille vejr og rolig sø. Atter fik vi en damper i sigte, men heller ikke den observerede vores signaler skønt den var så nær at vi i kikkerten kunne se mandskabet gå langs på dækket. Det var en stor skuffelse. Den dag var det lille Helgas fødselsdag og i anledningen gav jeg snaps og cigar til maden.

Lørdag d. 14.10. -39
Prøvede sejlet men desværre svarede det ikke til forventningerne. Den øverste rå brækkede. Vi måtte tage det ned igen og rigge den af. Derefter tog vi No. 1 gaffel ned og brugte den til rå. Forfærdigede beslag til dette brug. Roligt vejr. Pudsning og indsmøring i maskinen.

Søndag d. 15.
Fik sejlet slået under den ny rå og nu venter vi kun på vind. Intet arbejde. Rolige vejrforhold. Fyldte vand fra No 1 tank til A. P. og fyldte igen No. 1 tank fra søen. Efterså provianten, vi havde da kartofler til ca. 8 dage – 10 dåser a 6 pund boilet beef, ca. 65 pund saltet flæsk og ca. 75 pund salt kød, ca. 1¼ sæk mel. Vi blev da enige om yderligere fra i morgen af at indskrænke kosten.

Mandag d. 16
Rolige vejrforhold. Indskrænkning af kosten til 2 måltider om dagen. Bakkede fyr. Kaffe og tynd havresuppe kl. 8, middag kl. 12, aftensmad kl. 6.30.

Tirsdag d. 17.
Kl. 4 morgen fik vi en damper på prajehold. Det var det amerikanske skib NARBO. Havde båd i vandet og II. styrmand samt 4 mand var derovre, fik dem til at rapportere os. Samtidig fik vi en del proviant, kød, 2 sække kartofler, løg, porrer, grisetæer, 1 sæk mel og nogle æbler. Den dag fik vi varm frokost bøf og kartofler. Det har vi ikke prøvet længe. Intet arbejde. Bakkede fyr. Rolige vindforhold.

Onsdag d. 18.
Rolige vindforhold. Intet arbejde. Bakkede fyr. Tiden begynder at blive lidt lang og ensformig, og særlig II. Mester går det til nerverne. I dag er det 14 dage siden vi mistede skruen.

Torsdag d. 19.
Stille og søen rolig, hvorfor vi begyndte at tage dæksler af og indsmøre cylindere og glidere med cylinderolie, da dette jo ser ud til at kunne blive langvarigt. Bakkede fyr. Om aftenen modtog vi gennem Pressens Radio telegram fra rederiet sålydende: Vanskeligt at arrangere assistance. Hvis anden hjælp tilbydes telegrafer vicekonsul Madsen.

Fredag d. 20.10. -39
Stille og rolige vindforhold. Intet arbejde. Bakkede fyr. Atter i dag radiofonitelegram. Dansk bugserbåd vil ankomme Deres position tirsdag. Telegrafer antages anden hjælp eller position når muligt.

Lørdag d. 21.10.
I løbet af natten fik vi en damper i sigte og fik signaleret til den. Han blev liggende ved siden af os til det blev lyst. Skipperen var

ENERGI under bugsering af ANJA, der ses foren for.

derovre og han tilbød at ville slæbe os ind til Vigo. Vi tog mod tilbudet og påbegyndte straks at få forbindelse med ham. Vi fik en sæk kartofler og kaffe hos ham. Det var den finske damper ANJA af Helsingfors. Alle mand var behjælpelige. Damp til dæk fra kl. 6.00-13.00. De to første slæbere blev sprængt, men 3die gang holdt den. Bakkede fyr.

Søndag d. 22.10. -39
Fortsat med slæbningen. Rolige vindforhold. Hen mod aften blev dønningen lidt større og farten blev sat ned.

Mandag d. 23.10-39
Kl. ca. 3.45 sprang slæberen, det var ankerkæden, der gik og vi mistede ca. 35 favne. ANJA blev liggende ved siden af os, og i løbet af formiddagen fik vi signaleret til hinanden. Han havde opgivet at prøve igen, og havde telegraferet efter bugserbåd, og senere fortalte han at der ville komme bugserbåd fra Lissabon og at han ville blive liggende til bugserbåden fandt os. Han havde selv mistet det meste af slæberen. Om aftenen kom han på prajehold og fortalte os at han havde haft forbindelse med bugserbåden og at den ville være her onsdag morgen. Optaget og efterset spildedamventil til luften. Damp til dækket fra kl. 3.00-10.00. Bakkede fyr. ANJA bugserede os i alt 244 mil.

Tirsdag d. 24.
Rolige vejrforhold. ANJA holdt sig hele dagen i nærheden af os. Forskellige småarbejder. Rengøring i maskinen. Bakkede fyr.

Onsdag d. 25.10.-39
Kl. ca. 11.00 fik vi bugserbåden VALKYRIEN i sigte, og kl. ca. 12.30 var den oppe på siden af os. Vi fik hurtigt etableret forbindelse med ham, og kl. ca. 13.45 begyndte han at slæbe. ANJA kom så langs og spurgte om der var mere og om han så kunne fortsætte, hvilket der blev sagt ja til, og samtidigt takkede vi ham for hans hjælp og gode vilje. Jeg gjorde kun min pligt, svarede han, og derefter fortsatte han sin afbrudte rejse. Vi går frem med en fart af ca. 5½ knob i timen og vejret er godt. Vi satte derefter vores sejl

Den knækkede skrueaksel i land i Lissabon.

og styrer efter Lissabon, hvortil der er ca. 425 mil. Damp til spillet fra kl. 8.00-15.00. Damp til styremaskine hele døgnet.

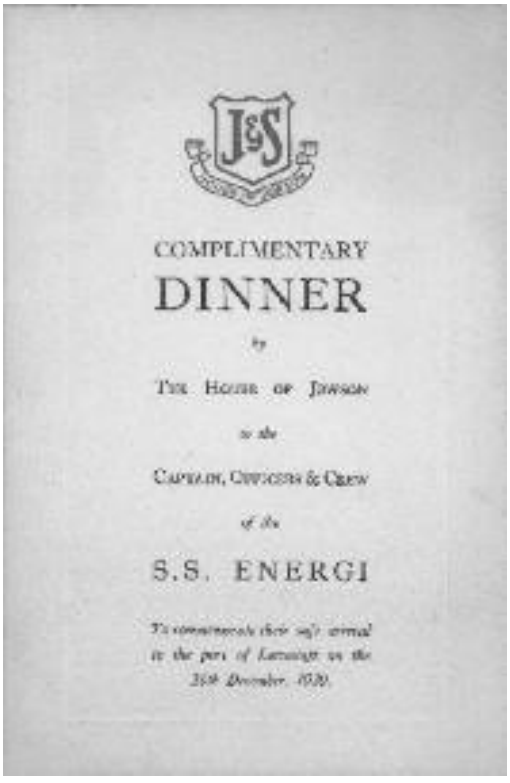
Torsdag d. 26.10. -39
Bugserbåden valkyrien fortsætter med os og alt har gået godt hele dagen. Forskellige småarbejder. Rengøring i maskinen. Bakkede fyr. Damp til styremaskinen hele døgnet samt pumper.

Fredag d. 27.10. -39
Atter i dag går det godt med bugseringen. Forskellige småarbejder. Pudsning og rengøring i maskinen. Damp til styremaskine og pumper hele døgnet.

Lørdag d. 28.10. -39
Endelig begyndte vi at nærme os målet. Kl. 13.15 ankret på River Tajo ud for Lissabon. I dag er det lige 5 uger siden vi afgik fra Cambellton og 24 dage siden vi tabte skruen, så det har vel nok været en lang rejse. Forskellige småarbejder, pudsning og rengøring i maskinen, damp til spil, styremaskine og pumper til kl. 17.00. Bakkede fyrene.

Damperen gik derefter i dok og fik ny skrueaksel og skrue påsat. Efter dokningen fortsatte ENERGI til bestemmelsesstedet Lowestoft, hvor skib og besætning ankom den 28. december. Sidstnævnte til en flot modtagelse og stor middag, som det fremgår af kortet fra dagen.

På museet findes en model af ENERGI og i montren et par sølvcigaretetuier, foræret til føreren og til besætningsmedlemmerne af De Private Assurandører med inskription og radering af skibet med sejlføring, som tak for indsatsen.



Menukortet fra spisningen i Lowestoft – det må nok siges at være lidt ud over datidens normale skibskost.

Lidt om kopper, køer og marstallere - koppeepidemi i Marstal 1833

Af KARSTEN HERMANSEN

Historiens epidemier

Der er noget uhyggeligt, men også lidt dragende ved historierne om pesten i Europa. Pesten angreb første gang Europa i efteråret 1347 og bredte sig i løbet af nogle få måneder fra Messina til en hel række af middelhavslandenes store havnebyer. Den sorte død spredte skræk og rædsel, og allerede året efter var hele Italien, Grækenland, Balkan og store dele af den iberiske halvø og Frankrig blevet smittet. Snart blev også Sydengland ramt, og Skandinavien blev nået omkring 1349-1350. Et års tid senere var epidemien nået til de baltiske lande, og derfra var vejen ikke lang til Rusland, som blev ramt i årene 1351-1353. Et stort antal mennesker døde, men præcis hvor mange er svært at sige. Tidligere anslog man, at mellem en fjerdedel og en trediedel af befolkningen mistede livet, men en ny undersøgelse fra 2004 har opskrevet dødeligheden til hele 60% af befolkningen.

Pestepidemien var ikke nogen engangsforestilling. Alene i første halvdel af 1600-tallet var Danmark ramt af pest ikke mindre end fem gange, og selv om man indførte alverdens sikkerhedsforanstaltninger, var det alligevel svært at stoppe utøjet, når det først var brudt ud.[1]

Pesten var imidlertid ikke ene om at sprede smitte og dermed udvikle hele epidemier. Den evne havde også kopperne, som eksempelvis kostede 60 børn under ti år livet i Tønder i året 1741 og i 1750 tog livet af 1457 personer alene i København.[2] Man var vergeløs, for hvad skulle man dog gøre?

Synet på kopper blandt almue og lægestand

Eftersom koppeepidemien brød ud med jævne mellemrum, var der grunde nok til at arbejde på en løsning. Blandt jævne folk var der ikke tvivl om, at kopper havde noget med urene væsker at gøre. Fosteret var jo blevet meget forurenet allerede under sin vækst i moders liv, idet kvindens menstruation skulle rense kvindens altid urene blod, og det var ikke sket under graviditeten. Den nyfødtes forurening blev afhjulpet ved at tømme alt blod ud af navlestrengen og rense den grundigt. For en sikkerheds skyld gned man også det lille nyfødte barn ind i salt, men var denne rensning ikke gennemført godt nok, var det koppernes opgave at fuldende renselsesprocessen. Af samme grund var forebyggelse og behandling mod kopper ikke så heldigt, for hvis man forhindrede kopperne i at bryde ud, ville man senere rammes af spedalskhed. Et barn, der havde overlevet et koppeangreb, var med andre ord blevet immun.

Så vidt den folkelige opfattelse. Lægerne, derimod, arbejdede intenst på at løse problemet – ikke mindst fordi også rige folks børn blev ramt af kopperne. I begyndelsen af 1700-tallet gik der rygter om en forebyggende metode, som kloge koner i Orienten og Grækenland benyttede sig af. De indpodede en smule af materien fra en syg persons koppeblære i et rask menneske. Resultatet var, at den raske blev immun overfor sygdommen. Metoden kaldtes inokulation og blev blandt andet benyttet med stort held på nogle fyrste- og rigmandsbørn i Konstantinopel, da byen blev hærget af en koppeepidemi i 1713. Succesen var åbenbar, men de skeptiske englændere ville nu gerne afprøve metoden på nogle forældreløse børn og seks dødsdømte, før de selv ville lægge krop til. Da de dødsdømte alle overlevede inokuleringen, blev de som tak alle

benådet – ellers havde de jo ingen glæde af at være immune overfor koppesmitten…[3]

Kokoppevaccinen

Men den medicinske forskningsindsats endte ikke her, for da man opdagede, at malkepiger kunne blive immune overfor de naturlige kopper, blev det sat i forbindelse med de koppelignende udslæt, som forekom på køernes yver. I 1774 var der en opfindsom – og nok også noget vovemodig – engelsk landmand, som lagde to og to sammen og gik med sin kone og to drenge over til naboen, hvis køer havde kopper i udbrud. Materie fra en syg ko blev indpodet i kone og børn, og drengene klarede det fint, medens konen blev frygtelig syg og måtte have læge. Landmanden måtte selvsagt udholde naboernes kraftige bebrejdelser og vel også konens, hvis hun da havde helbred til at skælde ud. Men han var ikke ene om sin idé, for en skolelærer i Holsten havde gjort akkurat det samme forsøg på tre elever. Ikke bare uden forældrenes viden, men imod deres udtrykkelige ønske. Da børnene ikke blev ramt ved en koppeepidemi nogle få år senere, blev skolelærerens brøde imidlertid forvandlet til en rosværdig handling.

Det var den engelske læge Edward Jenner, der i 1790'erne kombinerede disse erfaringer i en kokoppevaccine, som dog havde vanskeligheder med at vinde gehør. Måske fordi Jenner ikke hørte til de velansete læger, men derimod var håndværkskirurg og havde købt sig til en doktorgrad ved hjælp af et korrespondancestudium. Den officielle forklaring var naturligvis, at der ikke var beviser nok for teoriens rigtighed. Men når ingen andre ville, så måtte Jenner selv besørge udgivelsen af sin bog om kokoppevaccinen i 1798, og da de obligatoriske mistillidsytringer havde lagt sig, kunne bogen og dermed koppevaccinen gå sin sejrsgang i hele Europa.[4]

Vaccination i det danske monarki

Selv de ellers så skeptiske danske læger sprang på vognen. I 1801 udbrød der nemlig en dansk koppeepidemi, og vaccinationen blev taget i brug over alt i landet. Den nedsatte vaccinationskommission indsamlede lægeindberetninger og havde i 1802 ikke mindre end 30 lægeindberetninger og 5750 vaccinationer at bygge deres positive konklusioner på.

For at kunne skelne de vaccinerede fra de ikke-vaccinerede blev det fra 1805 et krav, at der skulle udstedes en vaccinationsattest. Da der atter var koppeepidemi i 1808, viste det sig hurtigt, at vaccination ad frivillighedens vej ikke rakte, så den 3. april 1810 kom forordningen om, at alle skulle vaccineres, før de kunne blive gift. Ville man ikke vaccineres, måtte man altså undlade at gifte sig. Men der var også en anden mulighed: havde man allerede haft de naturlige børnekopper, var en vaccination ikke nødvendig. Beviset var koparrene, som imidlertid let lod sig forveksle med ar fra adskillige andre hudsygdomme, og den udvej blev ofte benyttet, eftersom befolkningen – stik imod lægestanden – til stadighed var skeptisk overfor Jenners vaccination.[5]

I hertugdømmet Slesvig kom forordningen om børnekoppernes forebyggelse først den 2. september 1811, men spandt til gengæld et nok så fintmasket net, som indfangede alle, der måtte ønske at undvige en vaccination. Præsterne måtte ikke konfirmere nogen, der ikke var vaccineret. Inden en vielse skulle vaccinationsattesten forevises. Oldermændene skulle sørge for læredrengenes vaccination. Ingen kunne optages på gymnasieskoler eller undervisningsanstalter uden vaccination, og ved udskrivning til hær og flåde skulle de, som ikke allerede var det, vaccineres.

Vaccinationen blev systematiseret ved, at fysikus rejste rundt i sit distrikt hvert andet år og vaccinerede. For at have lymfe nok til de mange vaccinationer var befolkningen pligtig til at anvise lægen nogle uvaccinerede børn på offentlig forsørgelse og ved godt helbred. Disse vaccineredes, og derfra tog man så lymfe til vaccinationerne i øvrigt. Der var dog også mulighed for levering af vacciner fra vaccinationsinstituttet i Altona, og i 1812 blev der oprettet et institut i Kiel.[6]

På den tid var Ærø som bekendt en del af hertugdømmet Slesvig, så også her måtte befolkningen finde sig i at blive vaccineret, om den ville eller ej. Men der var ikke evighedsgaranti på vaccinationen, og da der altid var uvaccinerede mennesker – især børn – blandt befolkningen, skulle ingen føle sig for sikker. Året 1833 var ikke gammelt, da rygtet om kopper i Marstal bredte sig.

Kopper i Marstal

Inden det afsløres, om kopperygterne i 1833 talte sandt, skal det lige nævnes, at lægen J. R. Hübertz mente, at det ærøske klima var så sundt og behageligt, at epidemier kun fik et meget lille omfang. Hans opgørelse over børnekoppernes hærgen i 1700-tallets Ærøskøbing antyder imidlertid, at der ikke kan have været helt sundt overalt – i hvert fald ikke i Ærøs lille købstad.

I november 1824 blev der bragt børnekopper til Ærøskøbing med et skib. Sygdommen bredte sig som en epidemi, men det var trods alt kun få, der ramtes. Der var seks syge i Ærøskøbing, to i Marstal, en i Ommel, tre i Stokkeby og tre i Vester Bregninge. I alt 15 personer, hvoraf to i Ærøskøbing og en i Vester Bregninge døde af infektionen.

Som alle andre steder havde ærøboerne ikke den store lyst til at lade sig vaccinere. Men i 1824 og 1825 kom der virkelig gang i koppevaccinationerne af børn. Ikke så meget af frygt for koppesygen, men fordi der var opstået et rygte om, at der skulle betales 5 rigsdaler pr. uvaccineret barn. Med ærøboernes fornuftige omgang med penge, er det klart, at det gjaldt om at få børnene vaccineret i en fart. I 1824 blev der vaccineret 254 – men kopperne nåede jo også først øen i november måned – og i 1825 fulgte 1678 vaccinationer. Da det kom for dagen, at afgiftsrygterne var falske, var der ikke længere grund til at få børnene vaccineret, og i årene frem til 1830 faldt antallet til et sted mellem 60 og 100 i året.[7]

Men hvordan vi end vender og drejer det, var vaccinationstilstanden ikke så dårlig på Ærø, da rygtet om kopper i Marstal dukkede op.

Den 7. januar 1833 klokken halv syv om aftenen fik etatsråd og landfoged Carstens efterretning om, at der var børnekopper i Marstal. Han meddelte det videre til fysikus E. A. Møller, som havde været embedslæge på Ærø siden 1788.[8] Møller skulle straks tage til Marstal og undersøge den syge ganske nøje. To dage senere kunne Møller meddele, at der vitterlig var koppeudbrud i Marstal. En række gode borgere i Marstal trådte sammen til møde med landfoged Carstens og fysikus Møller, så de kunne træffe de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger for at undgå, at smitten skulle brede sig. Resultatet af mødet den 10. januar 1833 afspejlede forordningen af 2. september 1811 om forebyggelse af koppeudbrud. Beslutningen er gengivet i sin helhed her:

»1.
Samtlige Beboere af de Huse, i hvilke Børnekopperne ere udbrudte, skulle, uden Undtagelse, strax naar deres Sundheds Tilstand tillader det, vaccineres, saafremt de ikke beviisligen have havt Børnekopperne eller Koekopperne; og Physicussen lover, i den Henseende at iagttage det fornødne.

2.
De Huse, i hvilke Børnekopperne yttre sig, skulde gjøres kjendelige ved at paaslaaes et Bret med de Ord: Her ere Børnekopper. Disse Bræder maae ikke igjen borttages, forinden Physicus skriftlig giver sin Tilladelse dertil. Vraagerne bleve beordrede til at besørge disse Bræder paaslaaede.

3.
Da her ingen offentlige Sygeanstalter findes og Børnekopperne allerede have yttret sig paa mange og i forskjellige Gader beliggende Steder, saa at en aldeles Afsondring ved Vagt vilde være forbundne med alt for store Vanskeligheder; saa anseer Physicussen det for tilstrækkeligt, at Husene, hvori Koppepatienter ere, blive gjort kjendelige ved det paaslaaede Bret, at det ei tilstædes nogen andre at gaa ind i Husene eller ud derfra, end Lægen og de Personer, som have hans

Tilladelse hertil, for at forsyne de Syge og Husbeboerne med de for dem nødvendige Ting, at enhver, der overtræder denne Forskrift, vil blive straffet med fem Dages Fængsel paa Vand og Brød, og at dette bekjendtgiøres ved offentlig Anslag, ved Oplæsning i Kirken førstkommende Søndag og ved de forbenævnte 4 Mænds Advarsel, som de paatage sig at foranstalte i alle Huse.

4.
Da Koppe-Patienterne forblive i de afsondrede Huse, saa paatager Physicussen sig, at foranstalte en Bekjendtgjørelse, angaaende Gadernes Navn og Husenes Nummer, hvilken Bekjendtgjørelse skal skee i Kirken og på Brettet ved Kirkegaarden.

5.
Ved de af Børnekopper døde Personers Liig-Begjængelse skal den ellers sædvanlige Forsamling af Slægtninge og andre Personer være aldeles forbudne. Liget skal tilligemed de Klædningstykker, som den Afdøde havde paa da han døde, lægges i en Liigkiste, som udvendig er berget eller tjæret, hvilken nedsættes fire Alen dybt under Jorden. Skal Liget førend Begravelsen skeer, videre klædes, da maae saadant ikke skee, uden af en Person, som, medens Sygdommen varede, har været i samme Huus med den Afdøde. Begravelsen skal skee, saafremt der haves fuldkommen Vished om virkelig Død, Klokken sex om Morgenen eller Klokken ni om Aftenen, uden alt Følge eller andre ellers med Liigbegjængelser brugelige Ceremonier. Liigbærere og andre, hvis Nærværelse ved Liigbegjængelsen er nødvendig, skulde, strax efter Begravelsen, i Kirkens Vaabenhuus tilbørligen renses i Overeensstemmelse med Lægens forskrift og under dennes Opsyn. Det nuværende Liig, Jens Bager Kromanns Barn, skal begraves i Aften Klokken ni paa foreskrevne Maade.

6.
Da ingen Husfader har gjort Anmeldelse om, at derhos nogen af hans Husslægt har yttret sig Børnekopper, hverken til Lægen eller til Politie-Øvrigheden; saa forbeholdes det, at drage Vedkommende til Ansvar, naar den udbrudte Koppe-Sygdom aldeles er ophørt.

7.
Klaus Hansen Dreymann, som er Nagtvægter og hvis Hus sættes under Afsondring, for der findes Koppepatienter i samme, kan ikke vedblive at forrette sin Natvægtertjeneste, med mindre han vil begive sig hen til en anden Boepæl og Physicus dertil vil give skriftlig Tilladelse. Saavel hans Huus, som andre Huse, med hvilke det ere gjørligt, spærres ved Bagsiden.

Efter at det være Vraagerne paalagt, at sørge for disse Forskrifters nøiagtige Efterlevelse, blev Forretningen sluttet og underskreven. Eodem ut supra.

Carstens Møller
R M Rasmussen.
Ole Frantzen.
Detlev F. Grube
C. H. Gotthilf
E. H. Bager.
J L Wedel.
Anders Jensen Gierning.«[9]

Alle vidste, at kopperne lynhurtigt kunne brede sig som en epidemi, selv om patienternes huse blev afspærret og de syge ikke kom i kontakt med deres omgivelser. Derfor skulle situationen holdes under kontrol, og hver uge indberettede fysikus Møller sygdommens udvikling til landfoged Carstens, som efterfølgende sendte oplysningerne videre til amtshuset i Sønderborg.

Allerede efter en uges forløb var der 17 personer, der var ramt af kopper i Marstal. To var døde, og kun en af de ramte var vaccineret i forvejen. Embedslægen anbefalede, at der blev foretaget vaccinationer over hele øen, og en ejendom i Dunkær blev afspærret, da der i huset var en patient med udslæt, som måske kunne være kopper.[10]

Fysikus Møller havde brug for hjælp, og inden længe kom der besked om, at Det slesvig-holstenske Sanitetskollegium og

Overretten på Gottorp havde givet ordre om, at lægen von Maack i Ærøskøbing – mod fri rejse og bolig samt 8 rigsbankdaler i ugen – skulle tage til Marstal for at bistå Møller i arbejdet.[11]

Og der var nok at gøre. Dels kunne spærringen af de syges huse ikke opretholdes mere end en uges tid, dels måtte man forsøge at finde smittekilden. Heldigvis var udslættet på en person i Dunkær ikke kopper, men i Marstal steg antallet af syge uge for uge. På 14 dage var der i alt 20 kopperamte, hvoraf de fire var vaccineret. Sygdommen var imidlertid af mildere art, så kun to af patienterne var hårdt ramt af sygdommen. Begge – en mand på 32 og en kvinde på 40 år – døde natten mellem den 24. og 25 januar, og en uge senere var det samlede antal patienter i Marstal nået op på 35.

I Carstens' ugentlige indberetning til amtshuset i Sønderborg den 8. februar 1833 havde smitten bredt sig til et barn i Katteskoven, hvorfor huset var blevet afspærret. I erkendelse af, at mange af de syge var vaccinerede på forhånd, blev de tilbudt en ny vaccination. I den seneste uge var der 12 nye sygdomstilfælde. To af dem var vaccinerede, men der havde ikke været dødsfald. Fem afspærrede huse i Sølvgade, Buegade og Færgestræde var efter grundig rengøring blevet åbnet igen.

Endnu en uge senere var optimismen ikke til at tage fejl af. Kun to nye koppetilfælde på en uge: en syvårig uvaccineret pige og en seksårig uvaccineret dreng.

Men forhåbningerne brast alt for hurtigt, for allerede ugen efter var epidemien atter taget til – nu med ni kopperamte i Marstal. Et barn var død af sygdommen, og også i Skovbrynke var en 5½ årig pige blevet syg.

Optimismen blev stækket, og fra begyndelsen af marts og de næste flere uger frem var der ugentligt omkring 10 nye koppepatienter i Marstal. Rigtig mange var vaccineret i forvejen, så ingen skulle føle sig sikre. I midten af april tog epidemien endnu hårdere fat. Den 12. april 1833 lød indberetningen på 22 nye sygdomstilfælde i Marstal, ugen efter var der 27 nye patienter og atter en uge senere 21 syge marstallere. I Ommel var der også tegn på koppesmitte, og det samme gjaldt i Stokkeby, hvorimod Tranderup og Rise indtil videre var gået fri.

I løbet af maj måned faldt det ugentlige antal nye patienter i Marstal til omkring 12-13 stykker. Men denne bedring af situationen blev desværre fulgt af en tydelig tendens til spredning af koppesmitten ud over øen. Tranderup, som hidtil var gået fri, fik nu også en koppepatient, og såvel fysikus Møller som landfoged Carstens gik nu for alvor i gang med at vaccinere alle, som endnu ikke var vaccineret eller havde haft de naturlige kopper.

Om det var vejret eller tilfældigheder, er ikke til at sige, men ved indberetningen den 24. maj var der kun seks nye koppetilfælde i Marstal. De ramte børn var i alle tilfælde ikke vaccinerede, og to uvaccinerede var døde i ugens løb. Denne forholdsvis gode statistik var imidlertid ikke udtryk for, at sygdommen havde kulmineret. Ugen efter var der igen 15 nye koppepatienter i Marstal, endnu en uge senere 18, men henover sommeren faldt antallet betragteligt, og i løbet af juli var der efterhånden kun to-tre nye tilfælde pr. uge. Det positive var, at kopperne nu kun florerede i Marstal, så alt tydede på, at det i det store og hele var lykkedes at begrænse epidemien til Ærøs østlige ende.

Den 19. august 1833 kunne fysikus Møller indberette, at der i den seneste uge ikke havde været nye koppetilfælde. Tilbage stod, at der endnu var to koppepatienter i Marstal og en enkelt i henholdsvis Kragnæs og Vindeballe.

Den 2. september 1833 var koppeepidemien helt forbi, og nu kunne landfoged Carstens begynde at opgøre regnskabet. Det havde jo ikke været gratis at vaccinere i lange baner, og det var ikke alle de vaccinerede, der betalte lige velvilligt. Men det vigtigste var dog, at epidemien var blevet standset. Ikke for tid og evighed, men dog for et par år. Allerede i juni 1835 var der

nemlig atter koppeudbrud. Denne gang i Bondebyen i Marstal, men det er en anden historie…[12]

Lignende erfaringer

Historien om den marstalske koppeepidemi viser tydeligt, hvorfor det gjaldt om at få utøjet slået ned hurtigst muligt. Fysikus Møllers sikkerhedsforanstaltninger var derfor helt identiske med indsatsen andre steder, hvor kopperne slog sig løs.

I sommeren 1824 var der udbrudt kopper i Vendsyssel. På dette tidspunkt havde der ikke været et eneste koppedødsfald i Danmark siden koppevaccinen blev noget nær obligatorisk i 1810. Derfor bredte der sig hurtigt en stemning af panik. 53 døde, men 1106 blev registreret som syge, så det var en meget omfattende epidemi. Det viste sig hurtigt, at kopperne kunne få overraskende godt fat i vendelboerne, eftersom de fleste ikke var vaccinerede. I resten af landet var vaccinationsprocenten oppe på omkring 70%, men ikke i Vendsyssel, hvor man hellere måtte blive syg end udsætte sig for en vaccination, der stammede fra en syg ko. At kongen i foråret 1825 resolverede, at alle soldater og rekrutter fra sogne i Vendsyssel med blot én eneste koppesyg, skulle være fritaget for militærtjeneste, fremmede selvsagt ikke interessen for vaccination blandt vendelboerne. Embedslægen udtrykte det på den måde, at »*Bonden, der desuden ikke frygter Børnekopperne, nu snarere end forhen giør sig umage for at blive smittet.*«[13]

Et lignende paradoks eksisterede ikke i Sønderjylland, men da der så sent som i 1864 udbrød kopper i Højer i Sønderjylland, var der alligevel ikke mindre end 41 uvaccinerede mennesker i den lille flække. Det lykkedes at begrænse epidemien til kun 20 mennesker og blot et enkelt dødsfald. Et udbrud i Tønder samme år udløste heller ikke nogen egentlig epidemi.[14] De tider var heldigvis forbi.

I Danmark blev kopperne erklæret for udryddet i 1976, og året efter holdt man op med at vaccinere mod kopper. Efter en verdensomspændende indsats har kopperne været anset for fuldstændig udryddet siden 1980.[15] Det betyder imidlertid ikke, at smittefaren er blevet mindre. Det er bare ikke koppesmitten, vi frygter længere.

Noter:

1. Lise Gerda Knudsen: »Den grasserende pestilenz«; i: *Fortid og Nutid*, december 2004, s. 3; 18f. Ole J. Benedictow: *The Black Death, 1346-1353. The Complete History*, Woodbridge, Suffolk 2004, s. 68ff.
2. Jørn Querling Jacobsen: »Infektionssygdomme i 1800-tallets Sønderjylland«; i: *Sønderjysk Månedsskrift* 2002, s. 243. Gerda Bonderup: *En kovending – koppevaccinationen og dens udfordring til det danske samfund omkring 1800*, Aarhus 2001, s. 9.
3. Bonderup, anf.arb. 2001, s. 9-13.
4. Bonderup, anf.arb. 2001, s. 30ff.
5. Bonderup, anf.arb. 2001, s. 68; 72ff; 80; 89; 96f. Gerda Bonderup: »Kopper i Vendsyssel«; i: *Siden Saxo* 2001, s. 10.
6. Querling Jacobsen, anf.arb. 2002, s. 244f.
7. J. R. Hübertz: *Beskrivelse over Ærø. Et historisk, topografisk Forsøg*, København 1834, s. 129; 132f. I anden halvdel af 1820'erne var der flere tilfælde af koldfeberudbrud og andre febersygdomme; jf Hübertz, anf.arb. 1834, s. 134f.
8. Oplyst i Hübertz, anf.arb. 1834, s. 121f. Indtil 1786 var Ærø en del af det sønderborgske fysikat, herefter blev det selvstændigt. Den første fysikus – embedslæge – var Johan Gottfried Rhode, som allerede to år senere blev afløst af E. A. Møller.
9. Landsarkivet for Fyn: Sønderborg og Nordborg Amtsarkiv 52. Sager angående koppeepidemien i Marstal 1833-1835, dat. Marstal den 10. januar 1833. Herefter forkortet LAO 52.
10. LAO 52, Carstens' indberetning til amtshuset i Sønderborg, dat. den 17. januar 1833.
11. LAO 52, Carstens til amtshuset i Sønderborg, dat. den 21. januar 1833.
12. LAO 52, Carstens til amtshuset i Sønderborg, dat. den 25. januar 1833, 31. januar 1833, 8. februar 1833, 15. februar 1833, 22. februar 1833, 1. marts 1833, 8. marts 1833, 15. marts 1833, 22. marts 1833, 29. marts 1833, 5. april 1833, 12. april 1833, 19. april 1833, 26. april 1833, 4. maj 1833, 10. maj 1833, 18. maj 1833, 24. maj 1833, 31. maj 1833, 7. juni 1833, 14. juni 1833, 23. juni 1833, 28. juni 1833, 5. juli 1833, 15. juli 1833, 22. juli 1833, 29. juli 1833, 5. august 1833, 12. august 1833, 19. august 1833, 2. september 1833, 12. september 1833. Ærø Amtstue til sandemændene i Marstal Sogn, dat. 7. juni 1835.
13. Gerda Bonderup: »Kopper i Vendsyssel«; i: *Siden Saxo* 2001, s. 10-15.
14. Querling Jacobsen, anf.arb. 2002, s. 246f.
15. Jf. *Den store danske Encyklopædi* (under opslagsordet »kopper«)

M/S Morelias overisning på rejse fra Seward, Alaska til Pohan, Korea

Af Ove Pedersen

Efter 21 dage hjemme, rejste jeg fra Marstal onsdag den 13. november 1985 kl. 08.45.

Rejsen gik via Odense, Kastrup, Anchorage (Alaska) og Tokio til Kobe i Japan.

Den 14. november kl. 20.00 ankom jeg M/S Morelia, der lå ved Konan Silo og lossede Majs fra New Orleans, Lousiana, USA.

I Kastrup havde jeg købt de sidste aviser og de fik hurtigt ben at gå på.

Det var en fast regel, at man købte aviser og tog med om bord når man kom hjemme fra, gjorde man ikke det, skulle man nok blive mindet om at gøre det en anden gang. Men man havde også haft glæde af dem på rejsen, selv om man forsøgte at sove noget af tiden var det mange timer der skulle gå inden man var fremme. I nogle fly blev der ganske vist delt aviser ud, men det var ikke altid danske, og man kunne også se film, men det blev man også træt af, de var desuden for det meste amerikanske. En af de første film, jeg så var »Officer og Gentleman«. Det var før den blev vist i biograferne i Danmark. Siden har den været sendt i fjernsynet, men den blev der hurtigt sappet væk fra. Da jeg tidligere havde været med skibet, og havde sejlet sammen med både skipperen, hovmesteren og maskinchefen, følte jeg mig snart hjemme, og overleveringen var snart overstået, Kobe var sidste plads, så det var kun at sørge for at få lastrummene tømt.

Den 16. nov. kl. 07.00 forhalede vi fra Konan Silo, ank. Zenno Silo kl. 08.15

Den 17. nov. kl. 09.40 forhalede vi fra Zenno Silo, ank. Tomen Silo kl. 09.55

Samme dag medens vi lå ved Tomen Silo, riggede folk fra land bagbord anker. Skibet havde tidligere mistet bagbord anker, det var senere blevet bjærget og reserveankeret havde fungeret som bagbord anker, men det blev rigget af og lagt tilbage på sin gamle plads på dækket, og bagbord anker blev rigget til og hevet hjem.

Om opholdet i Kobe, husker jeg ikke andet, end at jeg havde meget vanskeligt ved at vænne mig til tidsforskellen, mellem Danmark og Japan.

Jeg havde aldrig før mærket ret meget til det, når bare rejsen gik vest over, men det gjaldt ikke denne gang.

Det kan selvfølgelig skyldes, at vi havde så mange dage under land og ikke så meget at se til.

Den 21. nov. 1985 kl. 15.30 afsejlede vi Kobe, Samme aften ankrede vi fra kl. 19.50 til 24.00, jeg har ikke noteret hvorfor.

Fra Kobe gik vi tom til Vostachny, der ligger i Sovjetunionen øst for Vladiovostock, nærmeste større havn var Nohodka, der ligger ved samme fjord, som Vostochny.

Vi ankom kl. 17.17 og ankrede kl. 17.18 på Anchorage nr. 5 (Det må være Nohodka Red). Vostochney, var kun en kaj med plads til et eller to skibe, men der var måske flere havne, der delte samme Red. Samme aften kom myndighederne ombord og skibet blev indklareret. Det var den sædvanlige rutine, med Immigration, Toldere og Karantæne.

Immigration gennemgik mandskabslisten og stemplede passene, senere fik vi udleveret vort pas, uden det måtte vi ikke engang gå ned på kajen. Tolderene skulle som i alle andre havne have oplyst hvad der var ombord ikke alene i Hovmesterens slopkiste, men også hvad der var i besætningens besiddelse, ud over vores tøj skulle alt opgives, radioer, kameraer, vækkeure etc. etc. Stod det ikke på listen, skulle det under segl eller blev betragtet, som kontrabande og

MORELIA i dok i Singapore.

fortoldet. Pornoblade, blev ikke skrevet på toldlisten, men blev de fundet, skulle de under segl. Karantænemyndighederne tog sig af spørgsmål vedrørende sundheden ombord, dem mærkede vi ikke meget til, de havde gennemgået vore certifikater for eks. Rottecertifikatet og vore Sundhedsbøger med vaccinationer.

Der var også nogle spørgsmål at stille angående ballastvand og toiletvand. Ballastvandet blev under lastningen pumpet ud i havnen, men toiletvandet måtte ikke lukkes ud i havn.Toiletvandet opsamlede vi i en holdingtank på 43,5 kubikmeter, og var det ikke nok kunne vi bruge stb dobbeltbundtank nr. 6-7, der kunne rumme 1100 kubikmeter. Da jeg oplyste det slog russeren, der stillede spørgsmålene og skrev oplysningerne ind i et skema, ud med hånden, som han ville sige, så snakker vi ikke mere om det. Jeg har nu aldrig været ude for, at vi har haft så langt et havneophold, at vi har haft brug for mere end holdingtanken, men det er blevet mig fortalt, at holdingtanken under et langt ophold på en flod er blevet drænet, for at den ikke skulle løbe over.

Så blev der spurgt om vi havde skiftet ballastvand, det blev der svaret ja til, så blev der spurgt, hvor? – og spørgeren sagde selv »Japan Sea«. Det blev højtidelig noteret ned. Vi vidste ikke at vi skulle skifte ballastvand, der var vi aldrig tidligere blevet spurgt om, og vi havde heller ikke gjort det. Det gjorde man i tankbådene, men ikke i bulkskibe. Men hvis der var blevet svaret nej, skulle han skrive Njet, og så er spørgsmålet om vi var blevet sendt til søs igen, for at gøre det. Jeg tror det ikke, der var ingen skibe langs den kaj, vi skulle ind til, og der var ikke et sted, hvor de skulle leve af turisme.

Fra ankerpladsen kunne vi se, at der var 2 ladeapparater og lastningen planlagt efter det.

Den 27. november 1985 kl. 17.34 forlod vi ankerpladsen og kl. 18.50 gik vi langs kaj, kl. 23.40 startede lastningen.

Ved ankomsten fik vi at vide, at det ene ladeapparat ikke virkede, da transportbåndet var knækket.

Det var afmonteret og lå sammenrullet på Kajen. Lastning med et bånd var det normale, så den fremgangsmåde var rutine, og der var kun at finde en tidligere plan frem, følge den og så justere undervejs, hvis nødvendigt.

Vi ankom langs kaj kl. 18.50 og efter Draft Surway og gennemgang af lasteplanen, begyndte vi lastningen kl. 23.40.

Da vi begyndte at laste var der ingen is i havnen, men vinden gik om i Nord og det begyndte at sne medens temperaturen faldt til minus 13 grader.

Da jeg overfor en arbejder nævnte at det var koldt, svarede han, »Koldt, nej vent til det bliver vinter, så bliver her koldt«. Det var vi godt klar over og håbede på, at næste rejse gik til et land med et mildere klima. Senere kom der is i havnen, ikke noget, der ville genere os, men et mindre skib med lille maskinkraft, ville få vanskeligheder.

I Danmark er det en almindelig antagelse at Rusland (Sovjetunionen hed det dengang) har tre havne, der er isfri året rundt, blandt dem Vladivostok. Isfri er de ikke, men større skibe kan uden besvær benytte dem året rundt.

Ovennævnte havnearbejder, var den eneste, vi kunne tale med under lastningen. Der kom en mand ombord, der skulle være formand, jeg så ham, men talte ikke med ham og han forsvandt hurtigt igen. Jeg undrede mig over, at de havde en formand, der ikke kunne engelsk, medens en af havnearbejderne talte et godt engelsk. Jeg har senere, i en bog om Hitler og Stalin, set et kort, der angav, hvor der var straffelejre i Sovjetunionen, og området ved Vladivostock var angivet som et af de områder.

Stalintiden, var forlængst forbi, men Sovjetunionen eksisterede stadig. I Russiske havne havde vi altid en vagt på kajen ved landgangen, det var en soldat og hans opgave var at modtage vort pas og udlevere et stykke pap, hvorpå der stod et nummer. Det samme nummer var ved ankomsten stemplet på sidste side i passet. Skibsføreren havde nr. 1, overstyrmanden nr. 2 og så videre.

I Vostockney var der 2 vagter på kajen, 1 ved landgangen og en ved stævnen.

Oppe på ladeapparatet gik der også en vagt, han var med en sikkershedsline og karabinhage gjort fast til en wire, så han kunne gå frem og tilbage og holde øje med,hvad der skete på dækket og især ved lugerne. På grund af arrangementet med sikkerhedslinen blev han kaldt for »Lænkehunden«. Om det var russerne eller vor besætning der kaldte han sådan, ved jeg ikke. 2. styrmand fortalte mig, at han havde hørt, »der er ikke jer han holder øje med, det er os«. Ca. 300 meter foran vor stævn oppe på en bakke stod et skur, hvorfra der var overblik over vort dæk og vor styrbords side, der vendte bort fra kajen. Her var der også en vagt. Ham så vi af gode grunde ikke noget til, men det var skibets fører, der fortalte mig det.

Da føreren under lastningen for det meste opholdt sig på sit kammer eller på broen, har han sikkert set et eller andet oppe ved skuret. At han også fra sit kammer eller fra broen kunne følge med i hvad der skete på dækket, siger sig selv. Men han fulgte ikke med i den korrespondance jeg, under lastningen, havde med vagthavende styrmand. Den foregik på Walkie Talkie, kanal 15 eller 17.

Dengang tænkte jeg ikke på det, jeg troede, at den skærpede bevogtning ved skibet skyldtes, vi på tidligere rejser til Odessa og Novorussisk ikke var nået, så langt østpå.

På grund af kulden, og fordi kullene indeholdt en del vand, fordi de blev brudt med trykluftbor og i vandtåge, havde vi mange stop. Fugtigt kulstøv frøs fast til transportbåndet, der måtte renses mange gange. Moderne teknik duer ikke til vore kul, sagde russeren. Det var nu kulden, den moderne teknik ikke kunne klare. Under varmere himmelstrøg havde vi aldrig de problemer.

MORELIAS skorsten shines op.

Søndag morgen, den 1. december 1985, var vi færdig med lastningen, og den indlastede mængde last udregnet.

Myndighederne kom ombord, blandt dem 2 kraftige kvinder iført pels. Jeg mente ikke, at det var en påklædning, at komme ombord på et skib, der lige var blevet færdig med at laste kul i, men kom senere i tanker om, at de sikkert ikke havde andet overtøj og kulden taget i betragtning, var det måske ikke så tosset endda.

Skipperen fortalte efter afgang, at han havde spurgt agenten om han kunne skaffe ham en pelshue, om han fik huen ved jeg ikke, men agenten havde fortalt, at der skulle søges om det, hvis man ville købe pelsværk i Rusland, og russerne kunne kun søge hvert andet år. Jeg fik ikke at vide om han fik nogen pelshue, men jeg så den aldrig, så det er nok ikke lykkedes ham.

Klokken 11.30, den 1. december 1985, afgik vi Vostochny.

Den 2. december 1985. Middags position 37-25 Nord og 131-35 Øst. gennemsnitlig fart 13,2 sm/t.

Den 3. december 1985 kl. 10.00 Ankom Tabata, Japan.

Den 5. december kl. 11.10 afgik Tobata. – Kl. 1200 ank. Hibikanada (begge havne i Japan, måske på øen Honshu.)

Den 6. december kl. 19.10 udlosset.

Den 7. december kl. 12.20 afgik Hibikanade. – Kl. 13.00 + Søbøje.

8. december. Middagsposition 37-48 N og 135-02 Ø, gennemsnitlig fart 14,7 sm/t.

9. december. Middagsposition 41-12 N og 139-55 Ø. Passerede Tsugaru Kaikyo gennemsnitlig fart 12,8 sm/t.

14. december. Middagsposition 36-51 N og 174-32 Ø. Passerede Datolinien

23. december. Middagsposition 33-39 N og 118-18 V kl. 12.00 + Søbøje kl. 13 00 + Anker.

24. december. Til ankers.

25. december. Kl. 15.50 + Lods. Kl. 16.25 ank. Long Beach.

26. december. I løbet af formiddagen, Draftsurvey og inspektion af lastrummene. Før ankomst til havn, var vore ballasttanke blevet efterfyldt med spuleslange igennem luftrørene, og lufthætterne var ved ankomsten ikke sat på igen. Det var for at undgå at pejle tankene, men da jeg fra mit dagrum, så inspektørerne fjerne pejlepropperne til tankene, måtte jeg ned på dækket og vise dem at dette ikke var nødvendigt, da de selv kunne se vandet stå op i luftrørene. Det sparede noget tid, hvad de var også meget tilfreds med. Inspektionen af lastrummene blev foretaget af en inspektør, der efter udseendet at dømme var inder, jeg var med ham rundt, og havde ventet, at vi skulle ned i lastrummene, men det hele foregik oppe fra dækket og vi fik underskrift på at alle lastrummene var klar til at modtage den del af lasten, som vi skulle indtage her.

27. december. Færdig med at laste kl. 23.00.

28. december kl. 01.00 afgik Long Beach.

29. december kl. 12.20 ankom Richmond, ved ankomsten havde vi draftsurvey og da det var overstået kom der 2 mænd op til mig og fortalte at de skulle inspicere lastrummene. Jeg fortalte dem, at vi allerede havde fået lastrummene godkendt i Long Beach, så det var i orden. Det passede dem ikke, de lastrum ville de tydelig nok ikke have godkendt. Den ene spurgte mig om det var inderen der var inspektør, det måtte jeg bekræfte. Så spurgte han: »Var han nede i lastrummene?«. Det svarede jeg ikke på, men så på ham. Han var klar over, at det skulle han ikke have spurgt om. Så de gik med uforrettet sag. Det var ikke usædvanligt, at få kasseret lastrum, hvis lasten ikke var klar til lastning eller kajen var optaget, det skete snesevis af gange. Hvorfor vi skulle have vore lastrum kasseret før lastning af petroleumkoks, der er en meget fedtet last forstår jeg ikke. Vi havde på rejsen fra Japan til Long Beach spulet alle lasterne med søvand, så de var rene nok. Lasten lå klar på kajen ved ankomsten, men ved afgangen havde vi ikke lastet det kvantum vi skulle og kajen var tom. Der kan dog også være den grund, at lasteinspektørerne havde fået penge under bordet fra et firma, der påtog sig det arbejde at rengøre lastrum. Gik den så gik den, denne gang gik den ikke.

30. december kl. 08.10 begyndte lastningen.

31. december kl. 02.30 stoppede lastningen

Vor første rejse i 1986 med ØK´s MORELIA var en last Petcokes (Petroleums Koks) fra Los Angeles og Richmond, sidstnævnte er en plads i San Francisco Bugten nord for Oakland.

I Richmond var vi ved årsskiftet, og da vi ikke skulle arbejde 1. nytårsdag, havde skipperen inviteret præsten ved Sømandskirken i San Francisco, med familie og en ung dansk pige, der måske var ansat ved sømandskirken eller var veninde med præstens datter, ombord til spisning. Den unge pige var fra Gudme, hvor hun normalt var ansat på skattekontoret, så vi fik en snak om sømandsskat. Det er altid rart at træffe landsmænd i udlandet, og vi nød at kunne tale afslappet, med vore gæster.

Vi fortsatte lastningen den 2. januar men blev ikke færdig og fortsatte den 3. januar 07.00 til 08.25, så var der ikke mere ladning på kajen, men vi kunne ikke sejle på grund af faldende vande.

Om eftermiddagen var vander faldet så meget at vi stod vi på bunden. Det blev mig fortalt, at den ringe vanddybde skyldes aflejringer af slam fra en flod, den udmundede tæt ved.

Den 4. januar. Afg. Richmond. – Kl. 06.30 Amning 11,20 og 11,22.

Kl. 09.28 gik lodsen fra borde.

Kl. 10.00 Søbøje (Søbøje betyder, nu begynder sørejsen, at der ikke forventes flere manøvrer, omdrejningstæller aflæses i maskinen, oliebeholdningen gøres op, pladsen udsættes i søkortet og det hele noteres i Journalerne.Ved rejsens slutning slås der igen Søbøje, Olieforbrug, distance, gennemsnitsfart, skruens slipprocent udregnes, det hele føres ind i skemaer, som sendes til rederiet og, hvis skibet er charteret, til charteren.)

Rejsen til Ube i Japan er ikke noget at skrive om, der var som det kunne forventes temperaturer fra 11 graders varme til 2 graders frost, overskyet eller snebyger de fleste dage. Vindstyrken var imellem 6 og 10 og søen var mellem 5 og 9, men da vi var let lastet, mærkede vi ikke meget til det.

Desværre har jeg ikke skrevet middagspositionerne op, men om vinteren fulgte vi for det meste en rute der gik imellem og nord om Aleuterne.

Ube ligger på sydkysten af Honshu og er ikke noget at skrive hjem om, men vi var 8 mand der skulle vaccineres der, så vi blev kørt op til Port Carantine Service. Da vi kom derop, fik vi at vide at vi skulle vente, det gjorde vi så i en forstue eller entre. Bortset fra en reol med skiftesko var der ingen møbler. Da damen, der havde modtaget os, kom tilbage medbragte hun en sprøjte, og da jeg stod nærmest, blev jeg vaccineret først, og derefter de andre, med den samme sprøjte og samme nål.

Nå ja, vi havde, dengang, ikke hørt om aids, ellers havde vi nok protesteret, hvis det havde hjulpet noget.

På vej ombord sagde jeg til Bådsen, at det var mærkeligt, at vi alle var blevet vaccineret på den måde, men det var ikke første gang han havde været ude for det, så han var ikke overrasket.

Det er muligt at japanerne bruger den fremgangsmåde ved vaccination, men jeg har ikke oplevet det ved nogen vaccination

Ube, Japan. Kig ud over skibet fra broen.

i andre havne. Japanerne er ellers meget hysteriske, når det drejer sig om renligheden ombord i skibene, selv skufferne under køjen blev trukket ud, for at se, om der var gjort rent under dem. Jeg må erkende, at jeg i et ældre skib har fundet høvlspåner under køjen. Så det er ikke et sted, der blev gjort rent hver dag, men det var før, japanerne var begyndt at inspicere kamrene. Jeg har indtryk af at disse inspektioner er opfundet for at genere udenlandsk søfart. Hvad tyskerne er i Europa, er japanerne i Østen. Et folk, der anser sig selv for højt hævet over andre folkeslag. Japanerne forlangte også at se, den pejlestok, vi pejlede ferskvand med, så vi havde en, der kun blev taget frem, når vi kom til japansk havn. Linen var fremstillet af kunstfibre og egnede sig ikke til at vise hvor meget vand, der var i tanken, men den opfyldte Sanitary Inspektions krav, om renlighed. Tidligere brugte vi en gammel flagline lavet af naturfibre, når der skulle pejles, det er det eneste, der egner sig, når der skulle pejles vand. Den del af linen, der kom i vand blev våd, det bliver liner af polypropelene eller andre kunststoffer ikke, da de er vandskydende. Det er nu 18 år siden, i dag har man måske, større skibe, en mere hygiejnisk og sikker måde at måle vandbeholdningen på. Vi fyldte meget sjældent ferskvand under land, da vi fremstillede det af havvand. Ved afgang og ankomst til laste- eller lossehavn, måtte vi ikke have en ferskvandsbeholdning på mere end 50 ku-

Seward, Alaska.

bikmeter. Hvis beholdningen var for stor, måtte vi pumpe, det overskydende overbord, men det var sjældent det skete. Men der blev holdt øje med forbruget og der blev pejlet hver dag, det var også nødvendigt, da vi brugte ferskvand til toiletterne. Nedtrykningsvægten var ca 61 tonnes/cm (Tons af 1016 kg) med fuld last.

Den 30. januar 1986 kl. 11.30 var vi færdig med at losse den del af lasten som var til Ube, lodsen kom ombord kl. 14.20, 14.35 + 2. slæbebåde, 14.30 afg. Ube, 15.00 – Slæbebåde, 15.30 + bb anker, 15.40 gik lodsen fra borde.

Den 31. januar 1986, kl. 07.25 kom lodsen ombord, 07.50 forlod ankerpladsen, 08.40 skiftede lods ved Simonosiki på sydspidsen af Honshu. Kl. 19.10-09.50 ankret i Simonosiki Kaikyo på grund af maskinproblemer. (Det smalle farvand imellem Honshu og Kyushu, kaldes Simonosiki Kaikyo). [Simonosiki Strædet.] På grund af det smalle farvand havde vi slæbebåd fra 09.10 til 10.15. Kl. 11.00 gik lodsen og Kl. 11.15, Søbøje. Middags Positionen 34-05 Nord og 130-45 Øst.

1. februar 1986. Middagspositionen 37-06, N og 135-48 Ø, VNV 6 - 6, Regn, 1018 + 5. Kl. 21.30 Notice of Readines – Driver og afventer lods.

2. februar, kl. 09.00 kom lodsen ombord. Kl. 10.00 ankom Toyama Shinko.

3. februar 1986, kl. 09.15 begyndte losningen og fyldte vandballast i luge 4. (Luge 4 kan rumme 11300 kubikmeter, svarende til 11582 tons søvand.)

5. februar 1986. Luge 4 klasset af Norsk Veritas.

7. februar 1986, kl. 01.55 udlosset, Draft Survey. kl. 0900 afgang Toyama Shinko assisteret af lods og 2 slæbebåde. Kl. 09.30 gik lodsen fra borde, 09.35 + Søbøje.

15. februar Middagsposition 53-02 N og 178-51 Ø, gennemsnitlig fart 11,6 sm/t, passerede Datolinien. Klokken 07.52-12.22, Stop på grund af maskinreperation.

Kl. 15.30 Søbøje, Kl. 1600 fik vi lods, lodsen havde oplysninger om havnen med ombord, med tegninger af pieren, vi skulle ligge ved og hvor mange gange vi måtte forhale under lastningen.

Da vi skulle laste i 7 luger og da der kun var én spout, syntes jeg, at det var lige lovlig sent at få det at vide, hvad jeg også gjorde stewedoren opmærksom på. Det var nu ikke hans skyld, det var ikke ham, der havde bygget havnen, og det hele skulle være så billigt som mulig. Heldigvis var han meget flink, og vi havde et godt samarbejde. Han fortalte, at kullene blev hentet i jernbanevogne 100 km inde i landet, og blev læsset af tæt ved broen, og derfra, med transportbånd ført frem til skibet.

De udskibede kul én gang om måneden, og altid til kraftværket i Pohang, som de havde kontrakt med. (Det er nu medens jeg skriver dette, 18 år siden og meget kan være ændret siden).

Kullene blev boret ud ved hjælp af trykluft og i vandtåge, for at forhindre gnistdannelse, når boret ramte en sten, og dermed selvantændelse i det kulstøv, der forekom ved denne fremgangsmåde.

Det gav problemer, når der skulle lastes i frostvejr, da det støv, der altid følger med når kul transporteres, var vådt og frøs, når det ramte det kolde transportbånd, derfor blev der på transportbåndet, langsomt opbygget et lag af is og kulstøv, der med jævne mellemrum skulle renses af. Det gav os flere stop. Vi havde det samme problem i i Vostocny, så vi var forberedt.

Der var som sagt kun en pier (bro), det betød, at den del af skibet, der var agten for den luge vi lastede i, ikke lå langs kaj, men kun når vi lastede i luge 1 og 2 lå agterskibet an ved en Duc d´albe.

Det er ikke så usædvanligt, det er vilkårene for de fleste større tankbåde, men hører til sjældenheder for bulkskibe. Der var ikke engang plads til at få en landgang i land, så al trafik mellem land og var via lodslejderen, der var hængt ud i bagbord side ved luge 2. Da der var tidevand, skulle den justeres, inden den kunne benyttes. Vi ankom 17.20 og lastningen startede kl. 19.35.

20. februar 1986. Kl. 20.15-21.25 forhalede 50 meter frem. Den dag var det så vidt

jeg husker, godt vejr, næsten forårsagtigt, og havnen var meget rolig, der var også et usædvanligt dyreliv, navnlig en odder, der en ca. 20 meter fra vor styrbords side flød på ryggen, medens den knuste og åd muslinger, som den havde hentet på havbunden, optog os meget. En del fugle var der også.

Der var ikke nævneværdig med is i havnen den dag. Om aftenen kom der en ny 2. styrmand hjemmefra, men der var ikke tid til overlevering, da den 2. styrmand, der skulle afløses, fik en halv time til at gøre sig klar i, fordi han skulle flyve til Anchorage, og der var udsigt til sne.

21. februar 1986. Kl. 07.15-08.00 forhalede 95 meter agterover.

Den dag var det frostvejr og det sneede, og der begyndte at komme mere is i havnen.

22. februar 1986. Kl: 00.15-11.45 forhalede 70 meter frem. – Kl: 21.40-22.00 forhalede 70 meter agterover. Isen, der lå i havnen, gjorde det besværligt at forhale.

23. februar 1986. Kl. 08.55 færdig lastning, amn. 12,22 meter fpr x 13,13 meter agter.

Da vi manglede 100 tons, fik vi besked fra land, at transportbåndet havde fået en revne, og at de blev nødt til at udskifte det, når de havde tømt det for kul. Et øjeblik efter, fik vi besked om at båndet var knækket, så lastningen ikke kunne fortsættes. Da det ville tage lang tid, at skifte båndet, blev vi nødt til at sejle uden den resterende ladning.

Kl. 11.00 afgang Seward. Kl. 11.45 gik lodsen fra borde.

På grund af vejrmeldingen gik vi imellem Kodiak og Alaska, og selv om vi var i læ af Alaska, var det begyndelsen til en meget kold rejse. Temperaturen var minus 11 grader Celsius, vinden var styrke 8 efter Beauforts vindstyrkeskala, det svarer til 17-21 metersekund og søen højde var anslået til 6, da jeg ikke længere har mine lærebøger, kan jeg desværre ikke angive højden i meter.

25. februar 1986. Middagsposition 54-19 N og 160-31 V, NV 7 – 6 Sne 992 – 7 gen-

Overisning.

Artiklens forfatter Ove Pedersen (til højre).

nemsnitlig fart 10,9 sm/t. Vinden havde lagt sig noget, men vi var i mere frit farvand og på grund af vor store fribord (5,33 meter) kun røgvand over bak, dæk og luger, det hændte dog at vi fik en sø over dækket, der blev holdt nogenlunde isfrit. Sigtbarheden var på grund af sne meget nedsat. På grund af kulden, og da vort varmesystem ikke var egnet til klimaet, isede vore styrehusvinduer op indvendig, men en brødrister afskærmet med staniol, der blev stillet op ved vinduet, gjorde det dog muligt, at holde en rude så meget fri for is, at man kunne se, hvad der skete på dækket. Jeg havde tidligere fundet et karton med isfjerner i storesrummet ombord i et andet skib. Dengang vidste jeg ikke, hvorfor de var købt, men det var jeg klar over nu, da det var for sent. Da det sneede, kørte radaren. Vi tog vand over hele tiden, lidt mere end røgvand, og der begyndte at komme isdannelser på lugerne. Skipperens og mit kammer, var yderst i styrbord og bagbord side, dagrumene ude under brovingen, og på grund af kulden og vort varmesystems manglende kapacitet, måtte vi tage så meget tøj på som muligt, for at opholde os der, og så hjalp det alligevel ikke, så vi tyede ned i salonerne, når vi havde lejlighed til det.

Arbejde og vagter skulle passes, så det var ikke meget vi kunne opholde os i lunere omgivelser. Nu er det begrænset, hvor meget arbejde, der i et skib, der er tillastet og hvor man ikke kan komme på dækket, men skibsføreren, skal man altid kunne tilkaldes, hvis der opstår problemer, og overstyrmanden må heller ikke være vanskelig at få fat i. For at lune lidt på min sovekabine havde jeg rigget en lastsol til, den var så vidt jeg husker forsynet med 200 watt pære og blev anbragt på dørken i en pøs så den lyste op i dækket, det gav en masse lys og en smule varme og når man beholdt det meste tøj på kunne man falde i søvn. Skipperen

fortalte mig, at han tog et varmt bad og derefter så meget tøj som muligt på, inden han gik til køjs. Man skulle mene at det var vanskeligt at sove med så meget lys i en lille sovekabine, men der var ikke andre muligheder.

Solen måtte ikke tildækkes eller stilles direkte på dørken, gjorde man det, var det ikke kulden, men varmen, der blev et problem. En tændt lastsol stillet på eller for tæt ved brændbart materiale, ville forårsage antændelse. Jeg vil heller ikke anbefale fremgangsmåden i mindre skibe og man må heller ikke forlade en tændt sol under nogen omstændigheder. Det var altså kun under ophold i sovekabinen, der var tændt.

28. februar 1986. Passage af Datolinien.

8. marts 1986. Middagsposition: 41-37 N og 140-53 Ø, V 3 – 2, klart 1027 + 4', gennemsnitlig fart 9,3 sm/t. Passerede Tsugaru Kaiko (Strædet imellem Honshu og Honshu)

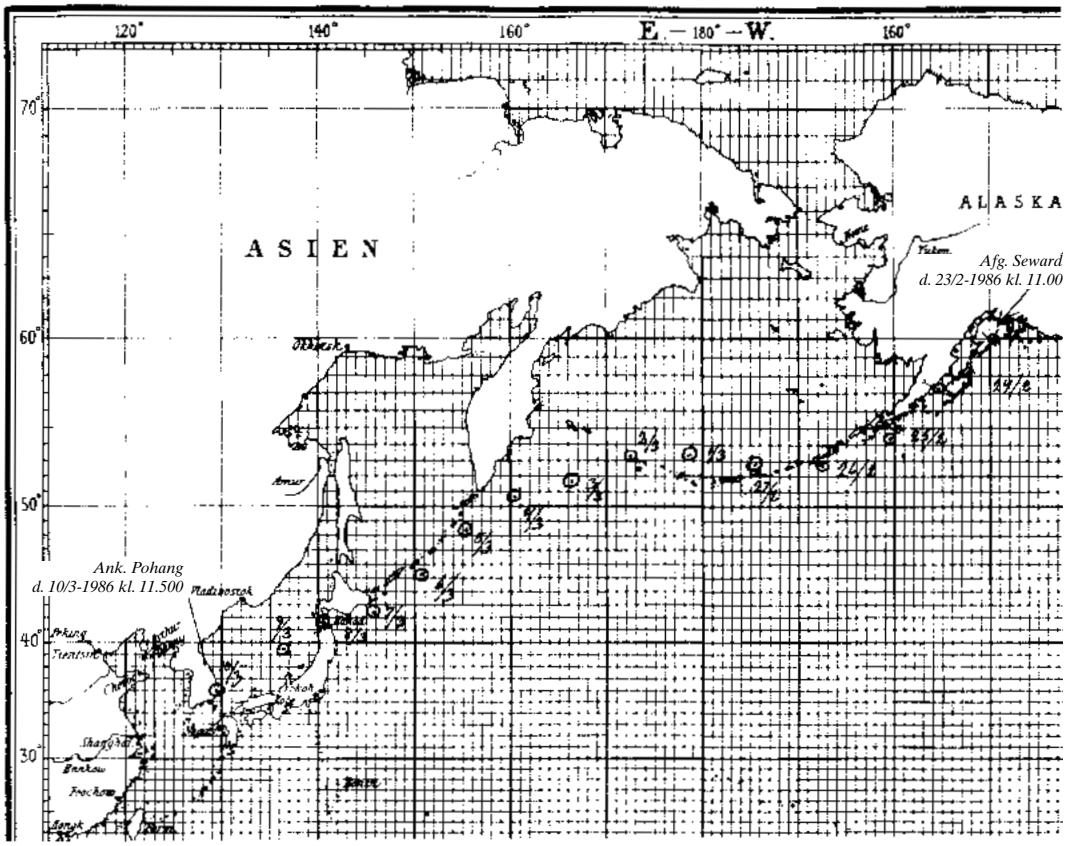
10. marts 1986. Søbøje kl. 05.30. Ankrede kl. 06.05. Kl. 10.35 kom lodsen om bord. Kl. 10.40 ankeret let. Kl. 11.50 ankom Pohang i Korea. Immigration og Draftservey. Kl. 16.35 begyndte losningen.

På denne rejse var MORELIAS fører, skibsfører Aage Schellerup, Rolighedsvej, Marstal, og Erling Ove Pedersen, Bymøllevej 14, Marstal var overstyrmand. Begge bestod Skibsførereksamen i Marstal den 20. januar 1960.

Medens MORELIA lå i Pohang, blev jeg, den 14. marts 1986, afmønstret, for afvikling af ferie og fridøgn.

15. marts 1986 Ankom Marstal kl. 13.20

Fra Pohang gik M.S. MORELIA til Japan for at laste til Europa, og blev senere solgt til et italiensk rederi.



Sejlskibstyper og Sejlskibscentre

Af HANS BOYE KROMANN

Så længe dansk historie kan følges tilbage i tiden, har Danmark altid været en søfartsnation. Lige fra de sagnomspundne vikinger, til sejlskibene og til rederigiganten Mærsk, har det altid været søfarten der har repræsenteret Danmark udad til. Derfor burde historietimerne i de danske uddannelsesinstitutioner været spækket med søfartslærdom, dette er dog efter min bedste overbevisning og til min store ærgrelse ikke tilfældet. Men som Konfucius sagde: »Det er bedre at tænde et lys end at forbande mørket«. Derfor vil jeg benytte den mulighed til at få udvidet min egen og forhåbentlig læserens horisont om dansk søfart. Efter grundige studier valgte jeg så den periode hvor, efter min mening, dansk søfart var størst og mest spændende. I denne periode skete der vel nok den største ændring i dansk søfart, overgangen fra sejl til damp og siden motor.

Indledning

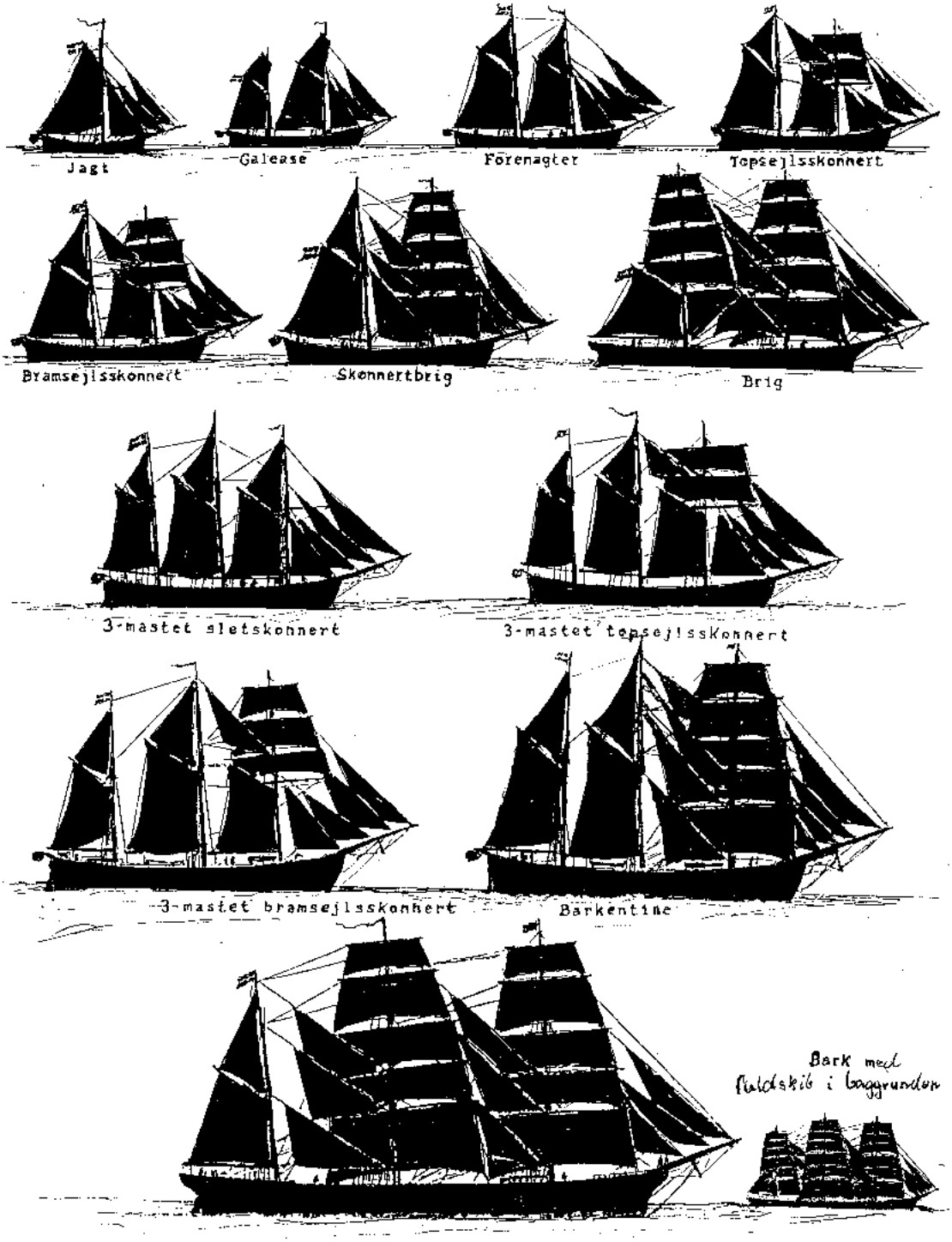
Fra perioden ca. 1870 til 1920, vil jeg forsøge at belyse hvordan skibsfartens kår var i Danmark, undersøge hvilke skibstyper der var, hvilke typer der forsvandt og hvorfor de forsvandt. Hvilke nye skibstyper, der opstod og hvad baggrunden for denne udvikling var. Jeg vil undersøge, hvor de forskellige søfartscentre var placeret rundt om i landet, forsøge at forklare hvorfor nogle overlevede og andre ikke. Dernæst vil jeg undersøge hvorfor nogle skibstyper blev foretrukket på bestemte steder og i bestemte farter. Hvilken betydning diverse skibscentrene havde for deres opland og den lokale industri, under dette specielt skibsbygningsindustrien/værftsindustrien. Til sidst vil jeg forsøge at gøre rede for hvilken betydning søfarten havde for det danske samfund.

Skibstyper samt skibstonnage fra 1870 til 1920

Søfart og Danmark hører sammen, Danmarks søfart er stor og omfattende, skibene flytter mængder af gods over vandene. Skibstyperne er mange og forskellige alt efter brug, sejladsområde og tidsperiode. Danske sejlskibe har besejlet de nære farvande og fjernere oceanerne i mange hundrede år. Sejlskibssøfolkene klarede transporten ved hjælp af og i samarbejde med naturen. Men efterhånden som byer og industri voksede, ville man have hurtigere leverancer og større præcision på ankomst og afgangstider. Maskiner og motorer blev derfor vejen frem for skibsfarten. Således kunne man nu drive skibe frem i næsten alt slags vind og vejr. Denne form for skibsfart var Danmark et af foregangslandene for.

En kort beskrivelse af de gængse skibstyper fra perioden 1870 til 1920, idet en præsentation af de forskellige typer sammenholdt med silhuetterne af skibene er en forudsætning for forståelsen af den efterfølgende redegørelse for udviklingen inden for den danske handelsflåde og dens tonnage. ***Jagten*** er et lille sejlskib med én mast, bemandet med 2-3 mand og med en gennemsnitlig lasteevne på 35 tons. Jagten er karakteristisk ved at skroget, selve skibskroppen, er rund og buttet med et fladt agterspejl og ved at den kun har én mast som er en pælemast, det vil sige en mast i ét stykke. Den er rigget med gaffelsejl, bredfok og forsejl. En jagt er nært beslægtet med ***sluppen***, som adskiller sig ved at denne har en todelt mast, men udover dette minder de to skibstyper

SEJLSKIBSTYPER



om hinanden i størrelse, form, der dog er lidt mere slank, og rigning. En anden nær slægtning til jagten er ***galeasen***, denne er dog større og forsynet med to master i modsætning til jagtens og sluppens ene mast. Galeasen har form og rigning som jagten. Den er forsynet med to pælemaster, hvoraf den agterst er den mindste, de to master er begge rigget med gaffelsejl og så har galeasen som alle andre sejlskibe også forsejl. Gennemsnits lasteevnen for en galease er 80 tons og den var normalt bemandet med 3-5 mand.

Et andet tomastet sejlskib er ***forenagterskonnerten*** eller ***sletskonnerten***, den har til forskel fra galeasen den agterste mast som den største. Begge master er to-delte, en todelt mast kaldes en skonnertmast. Den er rigget med gaffelsejl og gaffeltopsejl på de to master og desuden forsejl. Gennemsnitligt havde forenagteren en lastekapacitet på 140 tons og en besætning på omkring 4 mand.

En større udgave af forenagteren er ***tremastskonnerten,*** med en gennemsnitslastekapacitet på 200 tons. Tremastskonnerten, eller tremastet sletskonnert, har 3 skonnertmaster rigget med gaffelsejl, gaffeltopsejl og forsejl. Besætningen bestod for det meste af 5 mand, plus minus en enkelt alt afhængig af størrelsen. Der har også eksisteret en del firmastede og to femmastede skonnerter under dansk flag. Rigning var den samme som tremasterens.

Topsejlsskonnerten kom både i en tomastet og tremastet udgave og enkelte firmastede. Den er rigget ligesom forenagterskonnerten, dog med to råsejl på fokkemasten, den forreste mast. Den tomastede topsejlsskonnert havde i gennemsnit en lastekapacitet på 160 tons og en besætning på 4-5 mand, mens den tremastede i snit lastede 210 tons og havde en 6 mands besætning.

Bramsejlsskonnerten er meget lig med topsejlsskonnerten dog med et bramsejl over topsejlene. Bramsejlsskonnerten forekom også i firmastet udgave, udover to- og tremastet version ligesom topsejlsskonnerten. For tomastede bramsejlsskonnerter var gennemsnitslasteevnen på 160 tons og den var bemandet med omkring 5 mand. På de tremastede bramsejlsskonnerter var kapaciteten 270 tons og omkring en 7 mands besætning, den firmastede var på 500 tons og besætningen på 9 mand.

Skonnertbriggen er en tomaster, hvor stormasten (den agterste mast) er skonnertrigget, med gaffel og gaffeltopsejl, og fokkemasten er fuldrigget. En fuldrigget mast er tredelt. Vi har altså tre typer master, en i ét stykke, kaldet pælemast, en i to stykker, kaldet skonnertmast og så endelig den tredelte mast, den fuldriggede mast. Skonnertbriggens gennemsnitskapacitet var på 200 tons og med en syvmands besætning.

Barkentineren eller den ***tremastede skonnertbrig***, som den også er kendt som, har tre master. De to agterste master er skonnertriggede og den forreste mast er fuldrigget. Lasteevnen for en gennemsnitsbarkentiner er 350 tons og en besætning på 8-9 mand. I udlandet fandtes der barkentinere med flere master.

For de indtil nu nævnte sejlskibe var der to traditioner inden for skrogformen, den jagtbyggede også kendt som marstaltypen, eller den klipperbyggede også kendt som thurinertypen. Det jagtbyggede skrog er den type skrog som jagten altid fremstår i, en rund buttet stævn med en stærk kurve, kaldet springet, mellem enderne. Agterskibet afsluttes med et agterspejl, der var hjerteformet. Galeasen er også normalt jagtbygget uanset byggested. Marstallerne foretrak den jagtbyggede skrogform både til de forskellige tomastede og tremastede skibstyper, idet man anså denne skrogform for mere sødygtig end den klipperbyggede. Medens man andre steder i landet byggede den skarpere type, kaldet den klipperbyggede type med overhang både for og agter. Firmastede skonnerter byggedes på nær én undtagelse med klipperbygget skrog. De to femmastede skonnerter under dansk flag var bygget udenrigs og var ligeledes klipperbyggede.

Barken er oftest tremastet, med de forreste master fuldrigget og den agterste

Jagt DE FIRE BRØDRE, bygget Marstal 1794, fotograferet ud for Marstal 1936.

skonnerttrigget. Dog er der også fire- og femmastede barker, hvor det også er sådan at den agterste mast er skonnertrigget og de forreste master fuldriggede. Barkernes størrelse og tonnagekapacitet svinger utrolig meget. Den mindste af Marstalbarkerne lastede 440 tons og den største kunne medtage 2000 tons. I 1871 lå lasteevnen for hele landets flåde af barker på omkring 775 tons. Mandskabets størrelse varierede kraftigt, lige fra ti og til fyrre mands besætning, alt afhængig af barkens størrelse. Der har været én dansk firmastet bark og én femmastet, henholdsvis VIKING og KØBENHAVN. De var begge lastførende skoleskibe.

Fuldskibe var oprindelig af ringe lastekapacitet i forhold til skibets størrelse, f.eks. i midten af attenhundredetallet, hvor der i England blev bygget hurtigsejlere til at bringe tehøsten hjem fra fjernøstlige farvande. Disse clipperskibe, te-clippere, var de hurtigste af datidens handelsskibe og i det hele taget de hurtigste sejlere nogensinde. De var fuldrigget på alle tre- eller fire master (der eksisterede kun en enkelt femmastet fuldrigger), skroget var ofte af jern og stål og de var klipperbygget.

Da hjælpemotoren blev installeret i sejlskibene, var det ikke en bestemt type sejlskibe det gik ud over. Først var det de mindre sejlskibe men senere spredte udviklingen sig også til de større og helt store. I undersøgelsen om sejlskibenes udvikling, fra rene sejlere til motorsejlere, stødte jeg ind i modstridende oplysninger. I bind 2 af bogserien »Fra Sejl Til Diesel«, står der beskrevet på side 18 *»Den første nybyggede Skonnert med Hjælpemotor, som forlod et dansk Træskibsværft, var den lille Klipperskonnnert Emmy«*. Denne begivenhed fandt sted i Svendborg i år 1906. Og videre: »Fra Sejl Til Diesel«, bind 2, side 19: *»Slet-*

topsskonnert Criterion af Svendborg, den første 3-mastede Skonnert, der fra ny var forsynet med Hjælpemotor« Begivenheden her fandt sted på Thurø anno 1913, men Flagbogen (Dansk Skibsliste) fra 1905 viser, at der blev bygget en tremastet træskonnert, ved navn CHRISTIAN, med hjælpemotor i 1904. Begivenheden havde fundet sted i Fjellebroen og altså to år før EMMY løb af stabelen og hele 8 år tidligere end CRITERION.

Der findes ingen facitlister i historie som der f.eks. gør i matematik, men flagbøgerne kommer meget tæt på, disse blev nemlig skrevet 100% objektivt og nedskrevet samtidig med begivenhedernes gang på rene faktiske forhold fra registreringskontorene.

Det første rendyrkede dieseldrevne oceangående fartøj, SELANDIA, afleveredes den 17. februar 1912 fra motorfabrikken Burmeister og Wain til det danske rederi Østasiatisk Kompagni. Dette skib blev særdeles kendt og var med til at højne dansk søfarts omdømme. Det blev starten på en endnu ikke afbrudt æra for motorskibene, men indenfor perioden indtil 1920 nåede de rendyrkede motorskibe ikke at få nogen afgørende indflydelse på dansk søfart.

Dampskibene indtræder i den danske søfarts historie omkring midten af attenhundredetallet. I starten af perioden, vi beskæftiger os med, var dampskibene endnu i overskuelige størrelser, men størrelsen på dampskibene voksede støt, og i slutningen af perioden var de største indregistrere danske handelsskibe, dampskibe. Den danske flådes største lastdamper i 1920 var KINA på 8720 tons, og generelt set var lastdamperne betydeligt større end sejlskibene. Dog var der nogle passagerdampere, der var endnu større end lastdamperen, men det vil ikke være relevant at bringe dem ind i sammenligningen, da vi går ud fra lastskibe.

Ændringer i tonnagen

I takt med industrialiseringen og de dermed voksende danske byer, kom efterspørgslen om faste rutefarter for at gøre transporterne mere effektive. Skibsfart er et internationalt erhverv og tendensen var den samme i store dele af verden. Kravene til effektivitet øgedes. Dette medførte introduktionen af det første danske dampskib i 1819, hjuldamperen CALEDONIA, dette var begyndelsen til slutningen for de små danske sejlskibe i fast rutefart. Naturligt nok var CALEDONIA også i fast rutefart, den fungerede som passagerfærge mellem København og Kiel fra 1819 og indtil 1829. Hjuldamperne blev afløst af skruedamperne og allerede i begyndelsen af 1870'erne havde de udkonkurreret og overtaget de fleste faste korte rutefarter fra sejlskibene. For at de små sejlskibe skulle blive mere konkurrencedygtige blev der installeret hjælpemotorer i dem. Dette betød for de mindre fartøjer, at de i snævre farvande med mange anduvningssteder lettere kunne manøvrere og vigtigst af alt, de kunne nu sejle i vindstille vejr og dermed have en mere præcis eta (ankomsttid), ligesom dampskibene. Disse første hjælpemotorer var glødehovedmotorer og som sagt mest benyttet i mindre sejlskibe, de begyndte først at få betydning et stykke efter århundredeskiftet. Senere fulgte også større sejlskibe med og fik installeret hjælpemotorer ombord, eller fik dem bygget i fra starten, som f.eks. firmastskonnert ALFA, der afleveredes fra H. C. Christensens værft i Marstal 1916. Grunden til dette var at dampskibene nu også var begyndt at gøre sig på de lange togter. En anden grund til at hjælpemotorer i de større sejlskibe først blev gængs efter århundredeskiftet, var at der endnu ikke blev produceret nok hestekræfter i motorerne til at de kunne fremdrive et større sejlskib med nogenlunde sikkerhed. Men i starten af nittenhundredetallet var udviklingen inden for motorer blevet så optimeret, at det nu også kunne svare sig for større sejlskibe med længere farter, at få en hjælpemotor installeret ombord og derved øge deres konkurrencedygtighed overfor dampskibene.

Installeringen af hjælpemotorer i flere små danske sejlskibe var naturligt nok med til at forlænge deres tidsmæssige løbebane. En del af disse blev placeret i et netværk af faste forbindelser mellem byerne indbyrdes

Firmastet motorskonnert ALFA af Marstal losser træ i Nykøbing Mors.

og ikke mindst mellem mange provinshavne og hovedstaden. Disse sejlende fragtmænd kaldes for paketter. De fortsatte op til midten af nittenhundredetallet.

Fra midten af attenhundredetallet skulle sejlskibene være større og skulle ud på længere togter, dette betød at mange af de små jagter blev hevet på land og forlænget og rigget til med en ekstra mast for at være med i udviklingen. Lasteevnen blev derved betydeligt forøget og det sejlskib, der før var en jagt, var nu blevet en galease. Den større lasteevne gjorde at man nu kunne sigte mod fragter længere væk og dermed blev de mere konkurrencedygtige over for dampskibenes monopolagtige tilstande på de korte rutefarter, med undtagelse af de nævnte paketfarter, som i øvrigt i begyndelsen af nittenhundredetallet krævede maskineri.

Men det var ikke kun de små sejlskibe, der led under dampskibenes indtog. Efterhånden som det 20. århundrede nærmede sig, blev dampskibene så store og oceangående, at de også begyndte at overtage langfarter fra de større sejlskibe. Med i dette billede hører at mange havne blev uddybet, så at dampskibe kunne besejle de havne, der tidligere var forbeholdt sejlskibene. De fleste havne som dampskibene kunne anløbe, havde nu også fået bunkersstationer, altså kuldepoter, dette aspekt gjorde naturligvis også at dampskibene fik lettere ved at få langfarter, når der ikke var så langt mellem bunkersstationerne. I 1869 blev Suezkanalen åbnet og i 1914 blev Panama-kanalen åbnet, dette gjorde at rejserne til henholdsvis Indien, de fjernøstlige farvande og til Amerikas vestkyst blev så korte at de nu kunne besejles af dampskibe. De farter havde tidligere udelukkende været forbeholdt sejlskibene, fordi de lange rejser krævede for me-

get bunkers i forhold til hvor meget dampskibene kunne transportere. Men da det nu var muligt for dampskibene at besejle disse ruter, kom den naturlige konsekvens deraf, at sejlskibene begyndte at få konkurrence på de ruter som havde været så fundamentale for deres videre eksistensgrundlag.

De større sejlskibe var nødt til at gøre sig mere konkurrencedygtige, man begyndte derfor at gå over til mere mandskabsbesparende rigningsformer. Her fik gaffelsejlene en essentiel betydning, en mast med gaffelsejl kunne ofte betjenes af blot to mand, i modsætning til en fuldrigget mast, her skulle der bruges minimum fire mand eller flere til at betjene råsejlene (alt afhængig af skibets og derved sejlets størrelse, naturligvis). Gaffelsejlerne eller skonnerterne fortrængte derfor råsejlerne i farvande med omskiftelige vinde, som Nord-Østersøsejlads og fart på Nordatlanten. Råsejlerne var bedre egnet til de lange farter med de stabile passatvinde. Her lå traditionelt fuldriggeren og briggen (tomastet fuldrigger) i fart, de blev nu afløst af barken og barkentineren. Det var konsekvensen af at barken og barkentineren var mere økonomiske med deres kombinerede råsejls- og gaffelsejlsrigning i modsætningen de fuldriggede. Barkentinerne havde tidligere også sejlet på nordlige farvande, men den fart blev nu overtaget af skibe med forskellige former for skonnertrigning med to eller flere master, det vil sige topsejlsskonnerter, bramsejlsskonnerter og sletskonnerter. Tremastede topsejlsskonnerter og tremastede sletskonnerter var begge nydesignet til lige præcis denne fart. Man riggede således skibene om eller nybyggede dem på de mest mandskabsbesparende måder. I de store sejlskibe blev der også monteret dampspil om bord, således at disse kunne hale de tunge sejl op og erstatte hænder. Skibene kunne altså sejle med færre søfolk og dermed have lavere hyreomkostninger. Besparelser og effektivisering, færre folk til at betjene en enhed

Tremastet jagtbygget topsejlsskonnert NAUTA af Marstal.

DANA, der skulle blive Danmarks sidste rene sejler, fik 1941 installeret maskineri. Her ses den i Marstal Havn på vej ud på prøvetur 7/7-1941.

var altså allerede dengang i fuld blomstring, selvom det ikke havde taget den fart, som de samme tendenser har i dag.

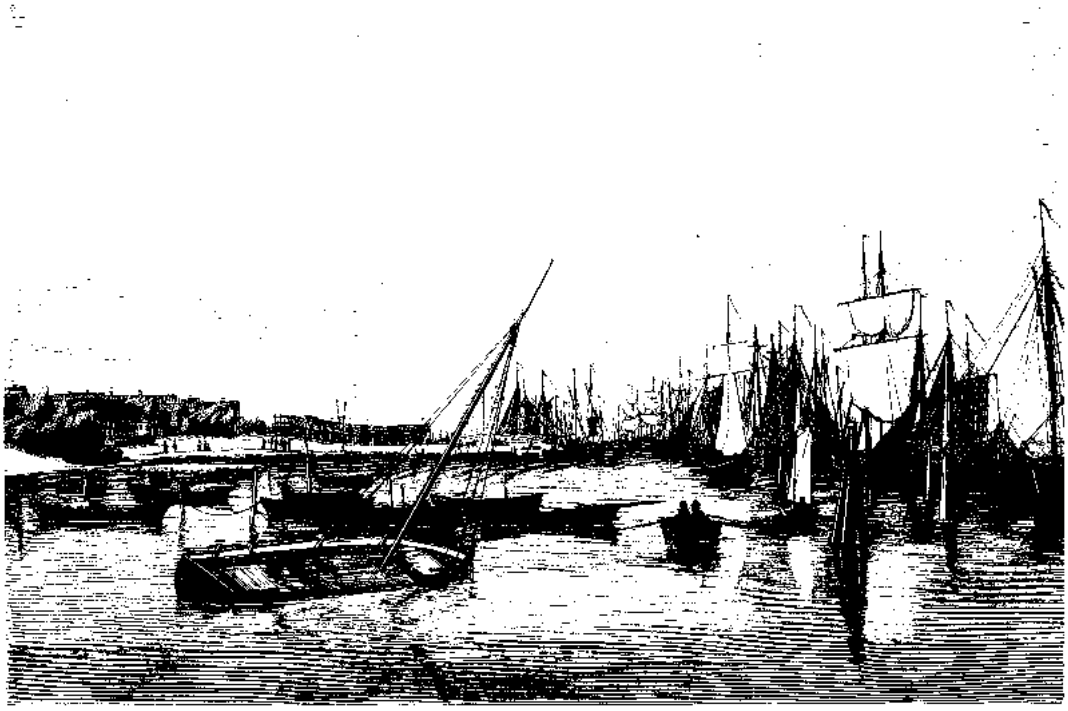
Dampskibene steg i størrelse og maskinelkraft, flere havne blev gjort dampskibsanvendelige og de lange farter rundt om Kap Det Gode Håb og Kap Horn var blevet af løst af henholdsvis, Suezkanalen og Panama-kanalen. Alt dette var medvirkende til at udkonkurrere sejlskibene, der ellers i starten af denne periode, lige minus de korte rutefarter, havde været altoverskyggende inden for den danske skibsfart. I 1870 bestod således $^{17}/_{18}$ af al tonnage i Danmark af sejlskibe, mens de sidste $^{1}/_{18}$ var dampskibenes. Billedet vendte dog og lige siden 1897 havde dampskibene overtaget teten og i 1920 var nu $^{1}/_{2}$ af den danske skibsfart damptonnagen, $^{1}/_{4}$ sejlskibstonnage og $^{1}/_{4}$ motortonnage. Det skal dog lige nævnes at en anden grund til at sejlskibstonnagen faldt så drastisk i tabellerne, var at de sejlskibe, der fik hjælpemotorer, kom over i kategorien motorskibe, hvor der forsat var langt imellem de rendyrkede motorskibe. Hertil skal yderligere bemærkes at antalsmæssigt, så forholdet anderledes ud, idet dampskibsenhederne var noget større end de to andre kategorier. Ifølge Flagbogen (Dansk Skibsliste) for 1920 over indregistrerede danske skibe var der 666 sejlskibe, 587 motorskibe og 523 dampskibe. Så derfor havde dampskibene faktisk det mindste antal skibe i forhold til sejl og motor selv i slutningen af denne periode, hvor de dog ellers alligevel klart var førende rent tonnagemæssigt. En ting man også lige skal tage i betragtning, er at indregistreringen af købte, solgte og forliste skibe, naturligvis ikke blev nedfældet fra dag til dag, men der kunne ofte gå op til flere måneder før dette blev bogført og derfor passer Flagbøgerne måske ikke 100% overens med virkeligheden, men det må dog antages at de små ændringer dette evt. kunne bibringe ikke ville have ændret noget væsentligt, i forhold til udregning af forholdene mellem, damp-, motor- og sejlskibe.

På trods af sejlskibenes forenklede og dermed mandskabsbesparende udvikling tabte de hele tiden terræn til damp og motor, og de sidste få rene sejlere forsvandt med udbruddet af II. Verdenskrig. DANA af Marstal blev det sidste rene sejlskib i den danske handelsflåde, og da den efter endt rejse med en ladning kul fra Skotland til Ærøskøbing, den 28. april 1940 sejlede til Marstal for at få ilagt motor, gjorde den dermed en ende på en lang og stolt dansk sejlskibsæra.

Marstal Havn

Marstal er en gammel fiskerflække og først efter Ærøskøbings handels- og søfartsmonopol blev brudt i år 1634 begyndte søfart af betydning i Marstal. Selve Marstal Havn er udviklet ud fra en naturhavn, der mod syd er beskyttet af Eriks Hale og mod øst af holmen Holmen (i dag benævnt Kalkovnen), så det var gunstige havneforhold Marstallerne havde fået fra naturens hånd. Men i takt med at flere og flere skibe kom til Marstal, ydede Holmen ikke længere nok beskyttelse mod østenvindene. Derfor påbegyndte lokale søfolk i 1825, i strid mod myndighedernes vilje, et moleprojekt der fik en foreløbig afslutning i 1841 efter molen havde nået en længde på ca. 3/4 km Efter at en yderlige udbygning af molen stod klar i 1866, mente man nu at havnen kunne yde den tilstrækkelige beskyttelse af den hjemmehørende flåde. Projektet blev først blåstemplet af myndighederne efter et besøg af Fyns guvernør, den senere Christian den 8. i 1831. Broer, både- og havnepladser med plads til værftsvirksomhed blev grundlagt på vestsiden af havnen, mens Holmen blev udlejet til kalkbrænderi (derfra kom senere navnet Kalkovnen). Ved indgangen til perioden 1870-1920 stod Marstal således med et stort havneanlæg, specielt i betragtning af byens størrelse og opland.

Rent geografisk set kan man undre sig over hvorfor Marstallerne havde bygget sig sådan en stor havn. Andre større havne som f.eks. Københavns Havn og Svendborg Havn havde et stort opland og mange ting som skulle fragtes til og fra, så en stor havn til disse steder var derfor mere naturligt. Grunden dertil skal findes i at Marstallerne, minus ganske få købmænd, bagere og detailhandlere, udelukkende bestod af søfolk eller folk med søfartslignende erhverv, såsom værftsarbejdere, sejlmagere og fiskere. Marstal var reelt set bygget op omkring søfart, den lille fiskerby var blevet til en skipperby, og søfarten havde nu været hovederhvervet i mange hundrede år og var derfor indgroet dybt i alle Marstallere. En folkeoptælling fra 1803 bevidner dette, der var 310 husstande i selve Marstal by, heraf var 254 (82%) beboet af søfarende. Udover søfarende kommer også skibsbyggerne, i 1779 var 63 af 87 skibe således bygget i Marstal, en del af Marstallerne var også fiskere og resten med de erhverv som naturligt hænger sammen med byer. bagere, købmænd etc. Dette betød at det eneste, der blev investeret i var skibe. Skibene blev bygget i Marstal af den voksende værftsindustri. Når skibet var på søen var det med skippere og styrmænd fra Marstal, de sejlede ofte på skibe som de selv havde en part i. Marstalflåden fik således flere og flere skibe gennem årene i takt med befolkningstilvæksten, og flåden nåede derfor en anselig størrelse. Marstal lå også ideelt i søfartens begyndelse, hvor fragter gik ud fra Det sydfynske Øhav, med landbrugsprodukter, ud til de danske købstæder, hertugdømmerne og fragter videre op i Østersøen. Skibene lå dengang oplagt i deres hjemhavn det meste af vinterhalvåret, fra omkring november og til marts, alt afhængig af hvornår isen brød op og hvornår der igen var behov for udskibning af varer. Der var derfor behov for en stor havn til beskyttelse af flåden, når den lå hjemme. Marstalflåden blev kraftigt forøget, i 1779 var antallet af skibe på 87 og i 1825 var det antal steget til 149 skibe. Naturhavnen havde ikke længere kapacitet nok til at rumme den stadig voksende flåde, derfor startede man på det tidligere omtalte moleprojekt i 1825, et projekt der stod færdigt 16 år efter. Skibene blev dog efter-



Marstal Havn i 1870'erne. Radering af J. E. C. Rasmussen.

hånden tvunget væk fra de små farter og ud på længere rejser, bl.a. pga. at Danmark mistede Slesvig og Holsten i slaget ved Dybbøl i 1864, og at der derefter blev krævet store afgifter på danske skibe i tyske havne. Farter blev flyttet længere bort og større skibe blev påkrævet, Marstal lå derfor ikke længere så ideelt mere, men skibsfarten var den eneste levevej for Marstallerne, det var det de kunne, og det de ville. Derfor forsatte søfarten ufortrødent i Marstal med større og flere skibe. Disse lå for en stor dels vedkommende stadigvæk oplagt i hjemhavnen i vinterhalvåret, så en løbende forbedring og udvidelse af havnen var påkrævet. Den 13. november 1872 indtraf en naturkatastrofe, der fik mærkbare følger for havneværkerne i Marstal. En stormflod havde gjort at søerne var gået over molen. I havnen blev flere skibe beskadigede, så derfor fandt Marstal havnekommission at der ingen anden udvej var end at forhøje molen, men midlerne til dette måtte søges i indenrigsministeriet. Her et citat fra havnekommissionens brev til indenrigsministeriet, dateret d. 2. januar 1873: »*Vandet stod 3 á 4 Fod over Molen, og den østlige Storm, der netop for vor Havn er den farligste, førte Bølgegangen med en saa voldsom Kraft mod Skibene, at deres Fortøininger maatte sprænge, og at de til gjensigdig Ødelæggelse huggede om mellem hinanden*«. Havnekommissionen forklarer hvorfor en udbedring af molen er påkrævet og forklarer hvorfor den ikke selv kan finansiere dette byggeri og vigtigheden i at beskytte Marstalflåden som på den tid udgjorde $^{1}/_{10}$ af sejlskibsflåden i Danmark. Efter flere skriverier blev 40.000 kr. bevilliget til formålet i 1875. Molen blev forhøjet og et molehoved i mørtel blev også lavet, dette omfattende projekt stod færdigt i 1879. Som nævnt skulle den udbedrede havn rumme mange skibe, og det var virke-

Marstal havn med oplæggere i 1930'erne bl.a. nogle af rederiet H. C. Christensens dampere og tremastet topsejlsskonnert FRIDA midt i billedet..

lig mange skibe, Nationaltidende skrev d. 21.2. 1886: *»For Tiden ligger i Marstal Havn over 200 fragtsøgende Sejlskibe«.*

Værftsindustrien og andre havne

Skibsbygningsindustrien havde gode kår i Marstal, specielt i tiårene omkring år 1900. Således nåede den lokale handelsflåde op på 341 enheder plus omkring 150 fiskefartøjer i året 1893. Det var netop i denne tid at skibsbygningsindustrien kulminerede i Marstal. I de sidste år før det tyvende århundrede var der således en overgang ikke færre end 8 nybygningsværfter i Marstal – alle træskibsværfter. Marstal fulgte også med i datidens nye stålværftsindustri, i 1904-06 blev der anlagt to ophalerbeddinger og anlæggelsen af det temmelig store Marstal Stålskibsbyggeri skete i 1906. Marstal Stålskibsbyggeri var et omfattende værft, det havde flere byggebeddinger, smedje, værftsbygninger og eget elektricitetsværk. Værftet leverede dampskibe, færger, paketter, stålsejlskibe, pramme m.v. Med i denne udvikling tæller H. C. Christensens værft, anlagt som træskibsværft i 1869, og om- og udbygget til stålskibsværft i 1913-14. Sideløbende havde man forsat det traditionelle træskibsbyggeri på flere værfter, op til 1. Verdenskrig var der således 2 stålskibsværfter og 6 træskibsværfter. Vokseværket var mærkbart for såvel stålskibsindustrien som træskibsindustrien. Stålskibsværfterne udvidede med byggebeddinger og i 1918 måtte Havnekommissionen afvise 3 ansøgninger om plads til anlægning af træskibsværfter. Blot få år efter, i starten af 20'er, blev træskibsbyggeriet kørt ned til et minimum af, hvad det tidligere havde været. Verdensøkonomiens sammenbrud og slutningen på sejlskibstiden var faktorerne der drejede nøglen om på de fleste træskibsværfter. Konsekvensen var derfor, at fredag d 13. marts 1925 gled den sidste rene danske sejler så af stabelen i Danmark, bygget på Niels Hansens værft i Marstal.

Andre havne der er sammenlignelige med Marstal, er Thurø og Fanø, som i lighed med Marstal også havde store skibsflåder. Thurinerne havde, i lighed med Marstallerne, en naturhavn i Thurøbund. Fannikkerne hav-

de, efter de større skibes tilgang, ikke længere kapacitet til skibene hjemme og de lå oftest i Hamborg, som var den nærmeste store havn. I Danmarks Skibslistes hjemstavnsliste fra henholdsvis 1899 og 1915 ser vi imidlertid en udvikling, Thurinerne og Marstallerne holder deres tonnager intakt, mens Fannikkerne næsten mister hele deres flåde. I 1899 var der således 76 skibe i fanøflåden på eller over 50 tons, 158 i marstalflåden og 73 i thurinerflåden. I 1915 ser tallene således ud for skibene på eller over 50 tons: marstalflåden er intakt med det præcis samme antal skibe der var 16 år tidligere, 158, og Thurinere havde forøget deres flåde med 11 skibe, sådan at den nu var oppe på 84 skibe. Fanøflådens historie var dog en helt anden, med et tab på 72 skibe var det kraftigt decimerede antal helt nede på blot 4 skibe. Året efter var der 2 storsejlere tilbage på Fanø, men de blev snart efter solgt, til Marstal for øvrigt, og så var sejlskibsæraen forsvundet som dug for solen for Fannikkerne. Hvordan kunne det gå så galt? Fannikkernes søfart var startet på samme måde som både Marstals og Thurøs, hvor man var mange om at dele udgifterne (og indtægterne) i skibene, man dannede partrederier. Men i 1880'erne begyndte fannikkerne at anskaffe større jernsejlskibe til stillehavsfart. Prisen for skibene var højere end øboerne selv kunne klare, derfor henvendte de sig til andre. Bekendte inden for søfart i Hamborg sagde ja til medfinansieringen, men skibene skulle så til gengæld styres fra Hamborg. Interessen fra Hamborg var grundet ud fra at skibe under dansk flag, i modsætning til det tyske, ikke kunne virke anstødende på f.eks. en fransk befragter. Omkring århundredeskiftet tog dampen imidlertid meget hurtigt vinden ud af sejlene for sejlskibene. De store råsejlere, barkskibe, som fanøflåden bestod af, sejlede med store besætninger og blev derfor for dyre i drift. Man diskuterede længe på Fanø om man skulle gå over til »Den sydfynske model«, d.v.s. gå over til at købe mindre skonnerter, som f.eks. Marstallernes newfoundlandsfarere. Det nåede man aldrig og fanøflåden forsvandt i løbet af ingen tid.

I ovenstående afsnits beskrivelse af Marstal- Thurø- og Fanøflåden, skal det lige nævnes at i Dansk Skibslistes hjemstavnsliste kun medtog skibe med tonnangekapacitet på 50 tons eller derover. Tager man bogens generelle skibsliste er udgangspunktet 15 tons. Dette betyder at der f.eks. i 1899 er 296 skibe i marstalflåden (158 i hjemstavnslisten) og 103 skibe i fanøflåden (76 i hjemstavnslisten). Det totale tal for thurøskibe over 15 tons i 1899 ligger selvfølgelig tilsvarende højere, her er tallene imidlertid vanskeligere tilgængelige da Thurø indgår som del af en samlet liste for Svendborg Toldsted, der det år bestod af i alt 278 skibe (137 i hjemstavnsflåden). Thurinerne havde ma-

Skibsbyggeri. Gorm Clausens træskibsværft med tre skonnerter spanterejst 1907.

Forsiden af Flagbogen 1905.

joriteten i svendborgflåden, i 1899 var ifølge hjemstavnslisten således 73 ud af 137 skibe thurinske, det er altså skibe der hørte under kategoerien 50 tons eller derover. Svendborgs andel bestod af 41 ud af de 137, Troenses andel var 16, mens de resterende havde ejerforhold andetsteds. Dette viser at tyngepunktet i svendborgsundsøfarten i disse år lå stærkt på Thurø. Til de nævnte tal skal lægges et ukendt antal skibe under 15 tons i alle flåderne. Når Thurø og Marstal fortsat er meget stærke søfartscentre i mellemkrigstiden sammenlignet med Fanø og andre søfartsbyer skyldes det en stærk tradition og vilje til søfart, og at man ikke havde så mange andre muligheder. I 1890 ser man således at der var 594 søfolk inklusive familier på Thurø, 1190 på Fanø (Nordby og Sønderho) og 2249 i Marstal (af disse kom 770 fra Marstal Landsogn). Set overordnet forskubber tyngdepunktet i dansk skibsfart sig fra sejlskibscentrene ind til hovedstaden i perioden. Dette skyldes dampskibenes overtagelse af fragtmarkedet, hvor København besad hele 92% af denne i 1919. Damptonnage var for dyr i forhold til øbefolkningens økonomi, kun enkelte dampskibsrederier af betydning blev i de oprindelige søfartscentre som f. eks. rederiet H. C. Christensen i Marstal. Fanøflåden forsvandt, thurøflåden fik sit knæk, da øens bank måtte lukke på grund af en skandale i 1922 og skibene bortsolgtes eller forliste i løbet af 1920'erne og 30'erne. En Thuriner, A. E. Sørensen fortsatte traditionen og grundlagde et stort rederi i Svendborg, og i Svendborg fortsatte søfarten ligesom den har gjort det i Marstal, både hvad søfartsuddannelse og rederi- og værftsvirksomhed angår. Andre byer i de sydfynske farvande som Faaborg, Ærøskøbing og Rudkøbing havde også store flåder, betydeligt større end ud- og indførsel i hjembyerne gav grundlag for. Disse skibsflåder forsvandt kort efter år 1900 på et tidspunkt, hvor Thurinerne og Marstallerne fortsat holdt stand med meget store sejlskibsflåder. Sejlskibsfarten blev mere og mere drevet fra disse centrer, der samtidig virkede som en magnet på virkelyst og virkekraft for dansk søfart.

Søfartens betydning
for det danske samfund 1900-1940

Der er flere aspekter man skal ind på, når man skal ind på søfartens betydning for det danske samfund i perioden 1900-1940. Økonomien er naturligvis en vigtig faktor her, men også den kulturelle faktor og den erhvervsmæssig faktor er ej at forklejne i denne sammenhæng.

Rent statistisk bidrog søfarten ikke det helt store i forhold til landbruget og industrien. På trods af en stigning under I. Verdenskrig bestod søfarten »kun« af 6-7% af nationalproduktet, hvilket var en $^1/_8$ af det som landbruget bidrog med. Men mange erhverv på land afhang dog meget af søfarten. Værfter og rederier var naturligvis 100% afhængig af hvordan det gik søfarten, men også store industrierhverv som stål- træ- og kulindustrien var meget afhængige af søfarten.

Kulturelt set har Danmark altid været en søfartsnation, et land beboet af søfarende. Dette kan dateres helt tilbage til vikingerne, der i relativt enkle skibe, kom vidt omkring. Dengang boede folk ved kysterne, så de fleste var søvandte. Landbruget er i den beskrevne periode hovederhvervet i Danmark, men det var de danske skibe og søfolk der viste det danske flag udad til, og det var dem der skabte »billedet af Danmark«. Travle havne lå langs kysterne, et typisk maleri fra en dansk by i slutning af attenhundredetallet og starten nittenhundredetallet var derfor gerne med master fra sejlskibe, i enten for eller baggrunden.

Den sidste store betydningsfulde faktor, som søfarten havde for det danske samfund, var de arbejdsplaser som søfartscentrene var og bibragte til i oplandet. Disse skibscentre skiftede i løbet af denne fyrre års periode ankerplads, fra provinsen og ind mod staden. Dette medførte at den vækst der igennem det sidste århundrede havde præget øernes søfartscentre, den ophørte eller blev reduceret. Som en konsekvens af provinsen mistede en del af deres arbejdspladser, pga. de mistede flåder, flyttede en del af deres borgere derfor med den nye dampskibsflåde og dermed arbejdspladsen (rederiets) hjemsted ind til staden. Københavns samlede tonnage steg således fra år 1922 med 763.643 tons til år 1935 med 1.005.939 tons, i modsætning til Svendborg og Marstal som henholdsvis faldt med 48.413 og 11.137 tons i samme periode til henholdsvis 17.861 tons og 12.413 tons. Nedgangen i træskibsværfternes aktivitet betød det samme, nemlig fraflytning fra områderne, når der ikke var alternative arbejdspladser. Marstal og Svendborg har imidlertid bibeholdt et relativt stort antal skibe og søfolk samt andre maritime arbejdspladser, begge byerne er fortsat de mest udprægede søfartssamfund i Danmark og Marstal havde ved periodens slutning ligesom i dag langt det største antal søfolk pr. indbygger i Danmark. Det var da også disse områder, der blev ramt hårdest under I. verdenskrig og ligeledes under II. verdenskrig. Her på slutningen af perioden var søfolkene blevet inddraget i krigsforhold fra 1939, længe før Danmark blev besat. De danske søfolk valgte i tusindvis at slutte sig til de allieredes handelsflåder, deres indsats som søfolk på bevæbnede allierede handelsskibe, allerede fra forsommeren 1940, var med til at Dannebrog blev anerkendt rundt omkring ude i verden. Det var med livet som indsats de sejlede, dette kan tydeligt aflæses af tabstallene. Alene fra Marstal og Marstal Landsogn omkom der 80 søfolk under II. verdenskrig.

Konklusion

I starten af perioden, som jeg har beskæftiget mig med, var sejlskibene næsten altdominerende inden for dansk søfart. Dampskibe var blot en minoritet og motorskibe stadig nogle år ude i fremtiden. Men tingene ændrede sig hurtigt, dampskibene blev med hastige skridt en stor og væsentlig del af dansk søfart. Dampskibenes force, i forhold til sejlskibene, var at de ikke var afhængig af vind og vejrforhold og derfor kunne levere deres laster til faste tider. Økonomiens opsving og den stadigt voksende industrialisering gjorde at fragterne blev flere og flere, så der var stadigt fragter for de nydesignede og mandskabsbesparende sejlskibe. Derfor var der stadig sejlskibscentre der blomstrede helt op til starten af 1920'erne, hvor verdensøkonomien krakkede og i faldet tog sejlskibene med sig. Der var dog nogle sejlskibscentre som allerede inden slutningen af attenhundredetallet krakelerede, bl.a. pga. investeringer i for driftsdyre sejlskibe. Dampskibenes fremgang var tydeligt for enhver og grunden til at ikke alle fulgte denne udvikling, men holdt sig til sejlskibe lige til det sidste, var at dampskibene var for dyre for langt de fleste småderier eller for partrederierne. Det var hovedsagelig i hovedstadsområdet, hvor pengestærke investorer holdt/holder til, at dampskibsrederierne opstod. Det betød at de gamle sejlskibscentres flåder forsvandt eller blev kraftigt decimeret. Enkelte gamle sejlskibscentre, hvor traditio-

Marstalcoasteren ANNE BOYE passerer Dover i magsvejr. (FotoFlite)

nerne lå dybt i lokalbefolkning, holdt dog tildels skansen. Dette er Marstal et glimrende eksempel på. Tingene ændrer sig, erhvervene ændrer sig og søfarten – ikke mindst – ændrer sig. Danmark var og er stadig en søfartsnation. Før i tiden blev Danmark og danskerne repræsenteret af de skibe og søfolk, der kom rundt om i verdenen, den gang var søfart alfa og omega for udbredelsen af Danmarks navn. I dag er det nok mere fodboldlandsholdet og vores udenrigspolitikere, der »viser flaget«. Men mon der dog ikke, stadig er folk rundt om i verden, der lægger mærke til de danske skibe, f.eks. et Mærskskib eller et Marstallerskib?

Oplysninger fra museets arkiv og den omfattende bogsamling i museets læsestue.

Den selskabelige Forening under Anden Verdenskrig

Af Daniel Skaar

I november måned 2004 var Daniel Skaar erhvervspraktikant på Søfartsmuseet i en uges tid. Et af resultaterne af ugens opgaver er denne lille artikel om at holde humøret oppe i krigens tid, selv om der var nok til at holde det nede.

Under Anden Verdenskrig var stemningen i hele Danmark meget deprimerende. Det var en trist og mørk tid under tyskerne, så for at holde humøret oppe lavede man mange fællesarrangementer. Man tog til bal og maskerader og arrangerede fællessang for at glemme alt om krig og besættelse. I Marstal var der også dengang utroligt mange foreninger. Der var Marstal Fiskeriforening og Marstal Sejlklub og adskillige andre, men en af de mest pudsige var Den selskabelige Forening – eller Klubben – en forening hvis formål var at have det sjovt og arrangere fester, og det skulle den tyske besættelse ikke have lov til at ændre på.

Sommerudflugterne

Selskabsforeningen arrangerede hver sommer en hyggelig lille udflugt i hestevogn eller bil ud på landet. Man kunne finde på at tage til Vindeballe i hestekaret for at spise sine madpakker under den åbne himmel i det dejlige sommervejr. Når man kom forbi en kro, gjorde man holdt og drak eftermiddagskaffe på kroen. Når det så var

Den 12. juli 1920 holdt Den selskabelige Forening fest i anledning af Genforeningen.

ved at blive aften, og man havde spist sin madpakke og drukket kaffe i byens kro, var der bal, og man dansede til langt ud på aftenen. Så gik turen tilbage til Marstal igen, for så at fortsætte igen det næste år.

Børnefugleskydning

Men Selskabsforeningen lavede ikke kun arrangementer for de voksne. En gang hvert år holdt Selskabsforeningen børnefugleskydning for de små. Børnefugleskydning gik ud på, at børnene skulle skyde på en fugl af træ stående på en pæl fra en god afstand. Man fik point for at ramme fuglen diverse steder; hvis man f.eks. ramte hovedet gav det flere point, end hvis man ramte vingen, og hvis man skød hele fuglen af pælen, blev man udråbt til fuglekonge. Fugleskydningen fandt sted ved Marstal Sommerlyst, hvor den normalt startede klokken to, og så fortsatte den ellers eftermiddagen ud, kun afbrudt af en pause, hvor børnene fik kage eller andet godt (Der var i gennemsnit omkring en 150 børn til hvert stævne). Stævnet sluttede med kåringen af fuglekongen og is til alle børnene. Om aftenen var der bal for børnene, hvor også de voksne kunne deltage.

Jule- og granfest

Hvert år blev der holdt fest 2. juledag for hele Marstal på Hotel Ærø. Man pyntede salen nydeligt med julehjerter og flag, og traditionen tro var der hvert år et smukt dekoreret juletræ i salen. Mens børnene gik rundt om det flotte træ, sang de voksne de traditionelle julesalmer, og til sidst fik alle børnene hver især en pose med julegodter,

Børnefugleskydning var en vigtig del af Den selskabelige Forenings aktiviteter. Her ses optoget på hjørnet af Tværgade og Prinsegade i 1951.

Der var fest og farver over Klubbens karneval i 1923.

hvilket er temmelig mange poser, taget i betragtning af at der i gennemsnit var 100-120 børn hvert år.

Der blev også holdt granfest hvert år, hvor man fejrede nytår i Hotel Ærøs balsal, der sædvanligvis var pyntet med flag og gran. Det startede altid med kaffebord, og derefter holdt formanden en tale, hvori han bød kollegerne velkommen og ønskede godt nytår. Det var også til granfesten, at man kårede eventuelle langtidsmedlemmer til æresmedlemmer (for at blive æresmedlem skulle man have været i foreningen i femogtyve år).

Bal og maskerader

Under krigen blev der også holdt mange baller og maskerader. Til bal var salen typisk dekoreret i de rød-hvide farver, og stemningen var altid stærkt patriotisk. Der blev danset hele aftenen, og man afsluttede med at udbringe leve for konge og fædreland og så f.eks. til sidst synge: »Der er et yndigt land« som alsang. Der blev gjort en masse for at bibeholde det danske under besættelsen.

Til alle de mange maskerader Selskabsforeningen holdt, blev Hotel Ærøs balsal pyntet op med guirlander i alskens farver og masser af danske flag. Alle gæsterne var selvfølgelig klædt ud og maskerede, den ene mere fantasifuld end den anden, og man dansede hele aftenen til levende musik, det kunne være alle mulige bands, der optrådte, lige fra Roxy Band til Søby Orkester. Til allersidst var der altid alsang og mange leve for Danmark.

Selskabelig Forenings Teater

Selskabelig Forening havde også sit eget teater, hvor der ofte blev fremvist skuespil. Skuespillene var særdeles populære, og der blev tit solgt over 150 billetter per forestilling. Skuespillerne høstede stort set altid stor applaus, og var meget velkomne i foreningens teater. Det var tit lokale skuespillere fra Bregninge, der kom og optrådte, og nogle gange kom de også fra andre dele af landet.

November 1922 opførte Klubben »Charlys Tante«.

Jubilæum

Da halvfjerdsårs-jubilæeet for Den Selskabelige Forening blev afholdt søndag den 13. oktober 1940, var der mange gæster til stede – i alt 116. Først blev suppen serveret, så kom stegen, og til sidst blev der serveret is. Foreningen betalte 2,50 krone for hver kuvert, så man selv kun skulle betale 5 kroner for hele menuen. Ved bordet lagde formanden ud med en tale, hvori han bød alle velkommen, og derefter blev der holdt en masse sjove og fornøjelige taler af medlemmer.

To medlemmer blev udkåret til æresmedlemmer, og festen sluttede af med et festligt bal for alle.

Den selskabelige Forening var altså i stand til at holde humøret oppe – også i krigstider!

Er ærøboer danskere?

Af Sine Lundby Christensen

Et løjerligt spørgsmål, vil de fleste nok mene! Ærø bliver netop ofte beskrevet som indbegrebet af Danmark. Det er tilfældet i vore dage – som da gratisavisen *Urban* sidste forår skrev, at *»Ærøs landskab er kuperet og vel så dansk som noget…«*.[1] Og det var tilfældet i 1967, da man i bladet *Ærøboen* kunne spejle sig i forfatteren Carl Ewalds beskrivelse af øen fra 1890´erne. Om de ærøske bønder skrev Carl Ewald: *»…de er alle fra først til sidst prægede af en utrolig sejghed og sindighed af den rette danske bondeart.«* Om øen i det hele taget hed det: *»øen er så dansk som nogen del af Danmark«* og *»Ærø har stridt for at få lov til at være dansk.«*[2]

Ærøs strid for at få lov til at være dansk havde sit højdepunkt i året 1848, og fandt sted som en lille del af det store røre, der på den tid udviklede sig til en borgerkrig mellem den danske helstats regering og den gruppe indbyggere i Holsten og Slesvig, som ønskede at knytte sig til det tyske forbund igennem en selvstændig fælles forfatning for de to hertugdømmer. Statsretligt hørte Ærø til hertugdømmet Slesvig, og med krigens udbrud blev øens tilhørsforhold altså pludselig sat på spil – ville øen forblive en del af Slesvig under den danske helstat eller under et samlet (tysk) Slesvig-Holsten … eller fandtes der andre udveje?

Den nationalliberale præst i Marstal, P. C. J. Rasmussen havde sin klare opfattelse af den bedst mulige løsning. Selvom han egentlig ønskede et »Danmark til Ejderen« (altså *hele* Slesvig under en dansk grundlov), så han sig – vel nærmest under devisen: Reddes, hvad der reddes kan! – nødsaget til at arbejde indædt for, at i hvert fald Ærø blev en fuldstændig integreret del af det danske kongerige, også selv om resten af Slesvig gik tabt. For, som han skrev i avisen om ærøboerne: *»(…) vor Aand og vor Tanke er én; det er den Aand og den Tanke, som gaaer igjennem Danmarks Folk, hvortil vi høre med klar og fast Bevidsthed.«*[3]

Til stor ærgrelse for Rasmussen var det imidlertid ikke alle på øen, der følte sig forbundet med Danmark på denne måde. Han skrev: *»Der er Andre, som styres og ledes af en anden Aand, og holde paa: Slesvig som Slesvig, tydsk Lov og Ret, tydskdannede Embedsmænd o.s.v.; de benævnes med lige Ret Tydske. Thi Dansk er kun den, der holder paa Dansk og Dansk alene; Tydsk er den, som holder paa Tydsk; dette kan ej misforstaaes.«*[4]

Med disse ord sigtede Rasmussen til en stor gruppe ærøboer, som – med provst H. C. Christensen fra Bregninge i spidsen – havde udtrykt ønske om først og fremmest at forblive en del af hertugdømmet Slesvig, som efter deres opfattelse fortsat burde have en relativt selvstændig stilling som et land i helstaten Danmark. Og de var bange for, at Rasmussens kurs ville adskille Ærø fra Slesvig. I avisen priste en gruppe af disse ærøboer provst Christensens *»(…) varme Begejstring og Interesse for Danmarks Vee og Vel, og navnlig den ædle Iver, hvormed han stræber at virke for de betrængte Slesvigere, hvilke han med Rette betragter som vore Brødre, og hvilke Ærøboerne, som rette danske Slesvigere baade ville dele Ondt og Godt med i stedet for at ville skilles fra dem…«*[5]

Det skarpe øje vil have bemærket, at både Rasmussen – danskhedens frontkæmper – og hans modstandere, som han betegnede

som »tyske«, betragtede sig som danske. Men hvordan kunne de så være i opposition til hinanden? Svaret skal findes i disse ærøboers samtid. Lidt forenklet kan man sige, at to forskellige forestillingsverdener i 1848 stod overfor hinanden, på Ærø som i hele den danske stat. En »gammel« helstatstankegang stod overfor en ny national tankegang, og de indeholdt vidt forskellige opfattelser af forholdet mellem staten og dens indbyggere.

Provst Christensen og hans meningsfæller tænkte på den »gamle« måde, når de kaldte sig danske slesvigere. For dem var »dansk« et kulturelt begreb, der betegnede en gruppe mennesker, som talte samme sprog. Ærøboerne var altså en del af dette kulturelle danske fællesskab, men statsretligt eller politisk set følte denne gruppe sig nærmere knyttet til resten af hertugdømmet Slesvig end til kongeriget Danmark. I deres øjne var der intet galt i at identificere sig med to forskellige fællesskaber på henholdsvis et kulturelt og et politisk plan. De var opvokset med en helstatsideologi, der fremhævede kongen som den samlende figur i staten, og staten som *alle* kongens lande (Slesvig, Holsten, Lauenburg og kongeriget). For disse ærøboer var fædrelandskærlighed det samme som kongetro og helstatspatriotisme, og nationalitet havde intet med dette at skaffe. Det var derfor slet ikke et problem, at tysk- og dansktalende befolkninger, eller tysk og dansk nationalitet eksisterede side om side i samme stat.

Den nye forestillingsverden, som stod overfor dette, var netop bygget op over idealer om en snæver sammenhæng mellem stat og nation. De nationalromantiske idéer, der kom fra Tyskland, fremhævede folket eller nationen som et historisk, kulturelt og naturligt fællesskab. Nationen havde – ligesom det enkelte menneske – sin egen sjæl, og for at denne sjæl kunne komme til at udfolde sig og blomstre, måtte den have de rette betingelser. Disse betingelser kunne bedst gives indenfor statens rammer, og en stat burde derfor kun rumme én nation. Nationalitet blev således et politisk begreb (såvel som et kulturelt), og dette

blev også en del af tankegodset hos de nationalliberale politikere, der i 1848 krævede enevælden afskaffet og (en grad af) folkestyre indført igennem en grundlov.

Rasmussen og hans meningsfæller bevægede sig netop i denne forestillingsverden, og derfor måtte det for dem lyde fuldstændig absurd, når modparten kaldte sig dansk. Indenfor rammerne af en national tankegang var det simpelt hen ikke muligt at være dansk og samtidig identificere sig politisk med Slesvig. Desuden opfattede man ikke slesvigskhed som en national identitet. Og da alle mennesker nødvendigvis – i nationalismens verdensbillede – må have en nationalitet, så måtte disse ærøboer, der kaldte sig slesvigere, altså være tyske. For enten var man dansk eller tysk – der fandtes ikke noget alternativ.

Efter endnu en krig i 1864 blev Ærø indlemmet i kongeriget Danmark, mens resten af Slesvig blev en del af det tyske forbund. Ærøs kamp for at blive en del af en dansk politisk enhed, nationalstaten, var altså vundet. Og da det som bekendt er sejrherren, der skriver historien, er det denne kamp og Ærøs danskhed vi hører og læser om i avisen og i *Ærøboen*. Men når vi kigger fortiden lidt grundigere efter i sømmene, viser det sig altså, at svaret på spørgsmålet om ærøboernes danskhed ikke er så enkelt og indlysende, som det først så ud til. For nok har Ærø stridt for at få lov til at være dansk … men som det er fremgået ovenfor, er der i historien også et andet Ærø, der har stridt for at få lov til *ikke* at være dansk!

Efterskrift

Dette indlæg er blevet til i forbindelse med udarbejdelsen af et historiespeciale om national identitet på Ærø omkring 1848. Specialet er endnu ikke færdigt, men Søfartsmuseet har med støtte, hjælp, opbakning, venlighed, kaffe og kage en stor andel i, at det er kommet så vidt, som det er.

Til interesserede bør det nævnes, at en løbende diskussion imellem de to fraktioner på Ærø i 1848 er at læse i en – af pastor Rasmussen samlet og udgivet – avisartikelsamling, som er tilgængelig på Søfartsmuseets hyggelige bibliotek. Ærøs historie fra omkring 1834 og frem til indlemmelsen i den danske nationalstat er behandlet af Jesper Groth i artiklen »Træk af Ærøs historie« som er at finde i tidsskriftet *Pluk* nr. 2 2001. Og endelig kan man bl.a. læse om helstatspatriotisme og national identitet i værket *Dansk Identitetshistorie*, som er redigeret af Ole Feldbæk og udkom på C. A. Reitzels Forlag i 1992.

Noter:

1. *Urban* 27.4.2004.
2. *Ærøboen* nr. 3 maj-juni samt nr.4 august 1967 35. årgang. Gengivelse fra Carl Ewald: »Sydfyn og øerne«.
3. *Svendborg Avis* 1848 No. 131.
4. *Svendborg Avis* 1848 No. 131.
5. *Svendborg Avis* 1848 No. 104.

Dronningen og ONKAHAIA

Af ERIK B. KROMANN

I Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv findes et par skibe med navnet ONKAHAIA – et noget specielt navn målt med samtidens alen. I dag ville det ikke virke synderlig underligt, for nu til dags er der mange sære navne både blandt rigtige skibe og ikke mindst blandt lystbåde.

Bag navnet ONKAHAIA gemmer der sig da også noget specielt – en beretning fra tiden før, en historie, der fortæller om en ret så stolt dame. Denne kvinde blev kaldt for Dronningen og hun er absolut ikke uden skyld i at der kom et russisk skibsnavn ind i Marstalflåden, i en tid hvor Marstals navn blev båret rundt på verdenshavene på hækken af hundredvis af sejlskibe med sirlig skrift på de kunstfærdige navnebrætter.

Først lidt om denne kvinde. Hun, Sofie Kristine Jacobsen, var født i Marstal 12. december 1838 og var datter af Ane Margrethe Larsen, og som barnefader var – som det skrevet står i kirkebogen – *udlagt* Christen Hansen Jacobsen. Denne var bosiddende på Langeland, nærmere bestemt Bagenkop. Men overleveringen i slægten vil vide at det var en greve, der var hendes rigtige far – og denne har via sine forbindelser til ligestillede på et tidspunkt skaffet datteren et job uden for øhavet, nærmere bestemt ovre i det russiske i St. Petersborgområdet. Det

DANSK

NATIONALITETS- OG REGISTRERINGS-CERTIFICAT.

Enkahaia

Marstal

Nationalitetscertifikat for briggen ONKAHAIA.

taler sandsynligheden for. Sofie Kristine lagde ikke skjul på sin herkomst og kunne nok opføre sig som herskabsdame, som det vil fremgå af følgende citat fra brevveksling mellem to slægtninge efter Sofie Kristine: *»Ja – Deres Bedstemor var en Personlighed, en stærk Karakter, der bragte hende mange Kvaler og megen Fjendskab. Alligevel var hun et Hoved højere end alt Folket i Ordets fulde Forstand, men hendes Samtid forstod hende ikke. Hendes gængse Navn var Dronningen, og Navnet var ikke uden Grund. Der var noget af en Majestæt over hende. Moder var med til hendes Bryllup, som stod i Mors Fætters Gaard i Kragnæs.*

En ellers skikkelig Ærøbo, der havde besvær med at finde Vognplads, krøb op paa Brudeparrets Vogns Forsæde, men om Forladelse, den djærve Brud rejste sig i sit Sæde og bød den arme Mand forsvinde – hun ville have fri Udsigt. Den arme Fyr troede det var Spøg, og først da hun truede med at slaa ham af Vognen, saa forsvandt han vred i Hu og forlod Bryllupsgaarden – adskillige var ilde berørt. Det var vist det eneste Bryllup i Marstal, der havde Forridere og endda Hornmusikkanter.

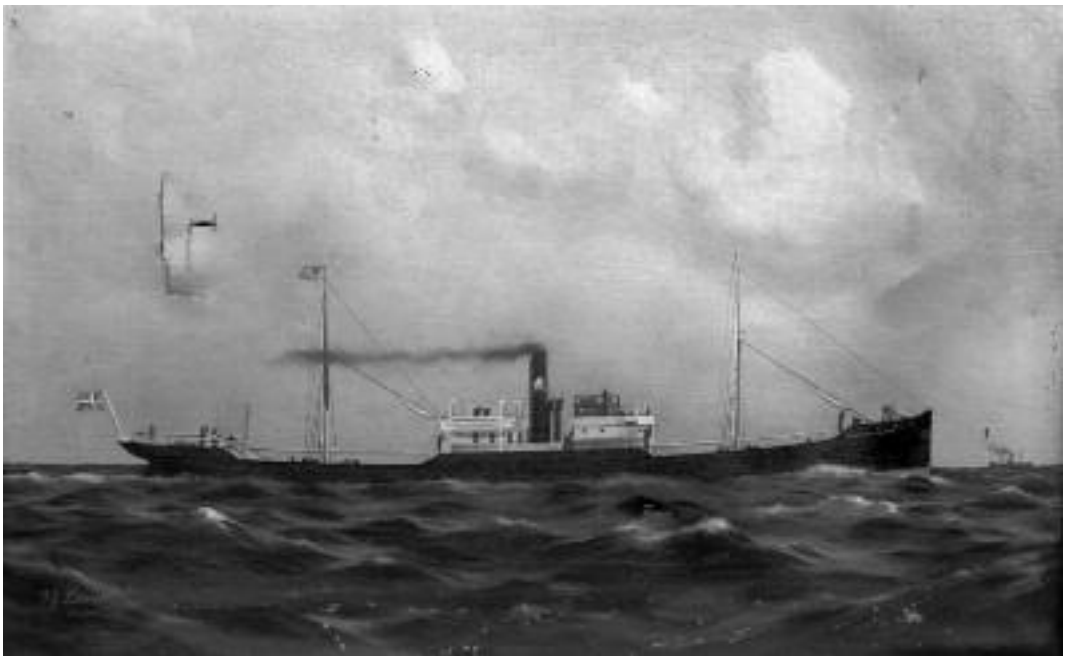
Begivenheden glemtes aldrig –

Selv har jeg kun gode Minder om hende. Hun var baade Moder og mig til sin Død hengiven. Selv var hun født uden for Ægteskab og det samme faldt i min Lod, derfor fattede hun Kærlighed til mig...

Dronningen havde altså en majestætisk fremtoning og opførsel – hvorfra havde hun så egentlig denne holdning, ja måske var det en naturlig medfødt holdning og måske var der noget i hendes livsbane, der understøttede dette. Hendes verden var som mange kvinder i Marstal Sogn ikke afgrænset af den nære horisont. Sofie Kristine drog udenøs som ung, og hendes veje førte hende til Rusland, hvor hun kom i huset hos en fyrste Bouxhøwden. Hvad der skete der, har der gået forskellige beretninger om i familien. Imidlertid er det ikke usandsynligt at der opstod et forhold mellem fyrsten og den statelige pige. Måske lidt for påfaldende, muligt var det nok bedst, at den unge

Dronningen og Onkahaia-Carlsen.

kvinde blev gift – en dag kørte en fyrstelig vogn tur langs en russisk havn, hvor flaget fra Sofie Kristines hjemland smældede i luften og navnebrættet agter røbede skibets hjemsted, identisk med Sofie Kristines hjemby. Man gik om bord på skibet og fik en samtale med skipperen nede i dennes kahyt. Styrmanden Christen Hansen Carlsen fra Kragnæs blev hidkaldt og blev sat ind i situationen. Carlsens far, der var husmand i Kragnæs, var indvandret fra Norge. Kragnæsstyrmanden hjembragte Kristine Sofie og blev fører af et russisk skib, der tilhørte Bouxhøwden. Skibet kom af og til til russisk Østersøhavn og Sofie Kristine havde fortsat i perioder sin gang i fyrstehuset, hvor hun blev amme – selvom Græsvænge eller rettere Rolpestedet snart blev hendes faste holdepunkt. Her lod ægteparret, skibsfører Carlsen og Madam Carlsen, opføre et hus, et ganske pænt hus, der på et senere tidspunkt fik det velklingende navn »Løvdal«. Forbindelsen med Rusland opretholdtes og måske var forholdet mellem Bouxhøwden og den ærøske kvinde ikke



S/S KEJSERINDE DAGMAR, der førtes af Damper-Carlsen, søn af Dronningen. (Privateje).

kølet helt ned. Hvorom alting er så overtog Christen Hansen Carlsen den 7. marts 1872 det russiske skib, skonnerten ONKAHAIA, som sin ejendom og nogle af børnene fik russiskklingende navne som Caroline Bouxhøwden Carlsen født i 1870 og Konstantin Bouxhøwden Carlsen født i 1875. Sidstnævnte udvandrede for øvrigt til USA og det samme gjorde hans to brødre. På et billeder af fyrst Bouxhøwden kan man se at der er nogle ansigtstræk, der går igen i efterslægten.

Og ONKAHAIA, hvad med den? Den forliste den 14. september 1875 ved Hirtshals på rejse Newcastle-Flensborg uden tab af menneskeliv. Til erstatning herfor indkøbte skibsfører Carlsen en engelskbygget brig CAROLINE AMALIE på 200 brt. fra Svendborg og den fik naturligvis også navnet ONKAHAIA. Den afhændedes 1888 – nogle år efter Christen Hansen Carlsens død i 1883 – til København, hvor den blev hugget op.

De to ONKAHAIA'er er væk og Dronningen er for længst stedt til hvile, men hun mindes stadigvæk i nogle af familiekredsen, som der fortsat er en hel del af i sognet, og som brevskriveren noterede: *Begivenheden glemtes aldrig* – og det kan der da muligt være noget om, og da specielt nu, da det man hørte og fik overleveret og kunne stykke sammen af spredte bemærkninger og hemmelighedsfulde miner, og det man kan se af papirerne, er ført på tryk. Der er i sagens natur en del løse ender, der giver anledninger til gisninger, og det gør bestemt ikke sagen mindre spændende. Sammenholder man et foto af fyrsten med en del af efterslægten levnes der imidlertid, som nævnt, ikke megen tvivl om en vis samhørighed.

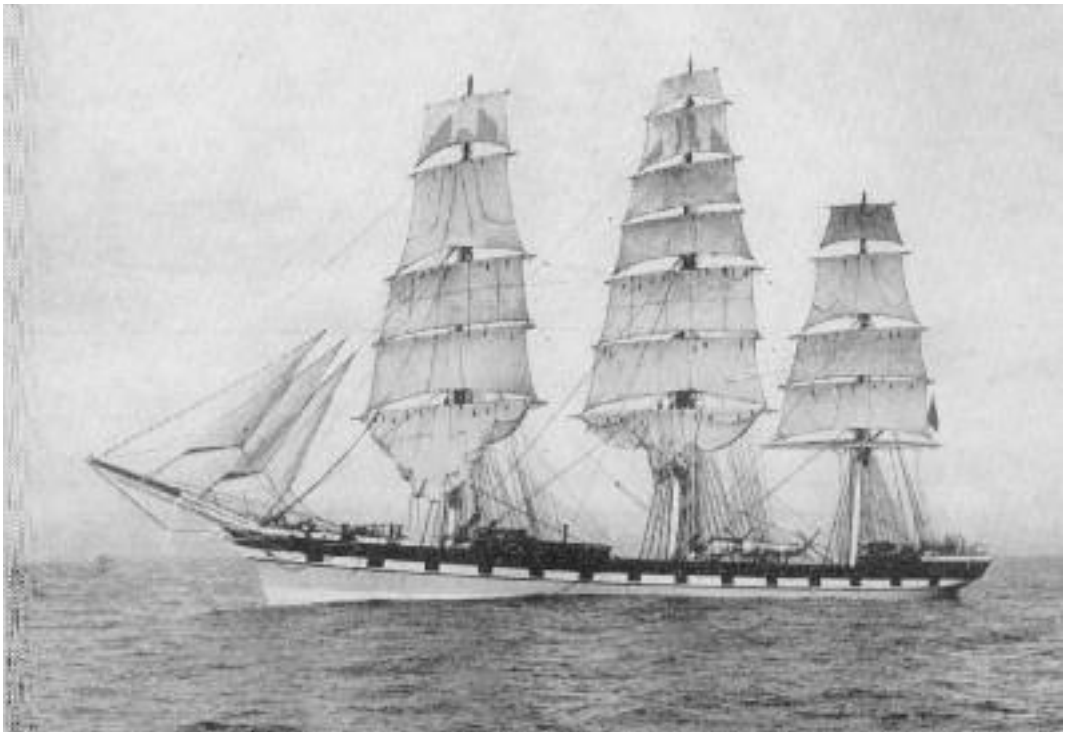
Som et kuriosum kan bemærkes at Dronningens og Onkahaia-Carlsens ældste søn skibsfører Andreas Carlsen, Rolpestedet pådrog sig titlen Damper-Carlsen, idet han var fører af dampskibet KEJSERINDE DAGMAR af København... en snært af fyrsteblodet? – Som nævnt er der så tilpas mange løse ender, at det giver mulighed for forskellige tolkninger og en vis løsagtighed, hvilket mulighed hermed er benyttet.

Over- og undermæssejl

Af ERIK B. KROMANN

Fra et af vore medlemmer har vi fået en forespørgsel på, hvorfor man firer overmærserå af, når sejlet skal bjerges. Vi er nået frem til følgende og er modtagelig for kommentarer.

Opdeling af mærssejlene – og i sjældnere tilfælde også bramsejlene – i to sejl var noget amerikanske skibsførere nåede frem til af hensyn til mandskabsbesparelser og håndterlighed. I takt med at skibene voksede i størrelse, fulgte sejlgarderoben med. De i udviklingen større og større mærssejl blev efterhånden for uhandige og krævede mange hænder, derfor delte man dem i større sejlere i under- og overmærssejl fra omkring midten af 1800-tallet, i lighed hvad man havde gjort med den efterhånden voldsomme klyver, der i storsejlerne blev delt op i inder- og yderklyver. I de større sejlere delte man også bramsejlene i to (clipperen



Engelsk windjammer, fuldskibet ARGONAUT, *bygget 1876. Mærssejlene på alle master er todelte, medens bramsejlet kun er to-delt på stortoppen (stormasten) og enkelt stort bramsejl på såvel fortop som krydstop. Det ses tydeligt at de udelte bramsejl er meget dybe og derfor mere uhåndterlige Der er røjler på alle tre master og desuden skysejl på stortoppen. (Foto fra bogen »Svanesang«).*

MARPESIA, bygget 1866 var den første, rigget med dobbelte bramsejl). Vi har den samme udvikling i topsejlsskonnerter og bramsejlsskonnerter, hvor topsejlene svarer til mærssejlene. (Her skal lige bemærkes at der *ikke* er noget der hedder en »bramsejlstopskonnert«, som Fyns Amts Avis skriver nok så frejdigt om bramsejlsskonnert ACTIV af London i artikel den 12/2-2005. Der må det have taget helt rovs for avisens maritime medarbejder!). I samme periode ændredes råsejlernes sejlføringen, således at sejlene blev bredere og mindre dybe, hvilket var med til at sænke tyngdepunktet. I sejlskibenes tid var sejlene af hamp og des større og dybere sejlene blev, jo mere posede de ud og blev derfor ikke særlige anvendelige under bidevindsejlads efter kort tids brug. Derfor er en opdeling i mindre flader langt at foretrække og giver også bedre og handigere muligheder, når man skal mindske sejl, når vinden frisker. Undermærssejlene var ofte det der stod tilbage, når man rebede ned. Det var så også dem der blev anvendt, når skibet lå underdrejet, lå »drejet til for stumperne«, som undermærssejlene også kaldes. Når man ikke anvender undersejlene, når et skib mindsker sejl eller drejer til, skyldes det dels at undersejlene er temmelig store, men også at de sidder så langt nede på skibet, at de kan komme i læ af de store tunge søer i en bølgedal ude på dybt vand.

Da man indførte dobbelte mærssejl, indrettede man det således, at overmærseråen er fastgjort til en mobil rakke, så at man firer råen af under sejlbjergning, og ikke hiver sejlene op under en fast rå i stedet. Hvorfor gjorde man det på den måde? –

Alt i sejlskibenes tid var resultatet af erfaringer, og denne løsning er også et resultat heraf. Der kan være forskellige forklaringer herpå:

Tyngdepunktet. Ved at fire ræerne af, flytter man tyngdepunktet ned, hvad der er en fordel, når skibet ligger under land og derfor kan varpe mere af ballasten ud inden indtagelsen af last uden at skibet mister sin stabilitet. Ringere topvægt var i det hele taget efterstræbelsesværdigt. Samme effekt havde opdelingen af sejlarealet på flere master, hvilket i sagens natur også gav et lavere sejlcenter.

Bevægelighed. Under sejlads og sejlmanøvrer trimmes sejlene for at få det optimale ud af sejladsen, og en rå på en mobil rakke giver større bevægemuligheder end en rå der er fastgjort til fast rakke (O. P. Nielsen, skibsfører, skoleskibet DANMARK).

Skøde for. Når man skal skøde et råsejl for under sejlsætning, er mulighederne for optimal sejltrimning langt bedre ved at hive sejlet op i et »fast overlig« = råen, i stedet for at hive skøderne ned og totte dem, som man gør ved undersejlene (O. P. Nielsen).

Den Marstalske Skibsfart

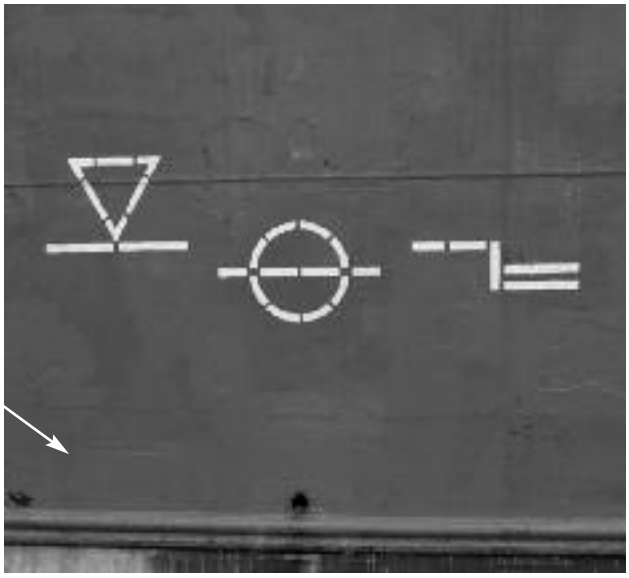
Af ERIK B. KROMANN

Den lokale skibsfart har i de senere år gennemgået en større forandring. Den danske coasterflåde som sådan er skrumpet ganske voldsomt, og den »udvikling« præger også den marstalske tonnage. I året 1993 var der ikke færre end 55 coastere og én tanker i Marstalflåden, altså 56 skibe i alt. Ved årsskiftet 2004/05 er der 23 skibe i flåden: 16 coastere, heraf 4 under fremmedflag og 4 ejet af Sea Saigon Shipping i Vietnam, der er delvis på Marstalhænder ved rederiet Fabricius A/S. Af Sea Saigon-skibene er de to under Dannebrog og med Marstal som hjemsted. Det er også Fabricius A/S der står for 5 andre enheder i Marstalflåden, større skibe på mellem 7.000 tons og godt 12.000 tdw, altså en større kategori end coastere, disse er samejet med Hansen & Lange, København og under Antigua-flag. Hertil kommer to bunkerstankere, hvoraf den ene SEBONG i 2005 fylder 100 år, en betragtelig alder for et handelsskib. SEBONG er handlet i 2005, men

MONTE VERDE på 7.733tdw., bygget 1995, et af de store skibe i rederiet Fabricius' regi i sameje med Hansen & Lange.

beholder navn og hjemsted. Mens den ældste enhed således er fra 1905 er den yngste HANS BOYE fra 1996. De 56 skibe i flåden 1993 havde en samlet dødvægtstonnage på 87.119 og det aktuelle tal er 84.063. Med i disse flådetal er ikke medregnet Mærsk-skibe med Marstal som hjemsted, ej heller ikke-handelsskibe som 3 mst. sk. FULTON, sk. BONAVISTA eller færgerne MARSTAL og EGESKOV heller ikke bugserbåde eller et par skibe i Københavns havn, der anvendes som bolig og fortsat har Marstal som hjemsted.

Det er ikke så nemt at konkurrere med andre nationer. Efteråret 2004 blev M/S LONE BOYE solgt til interesser i det østlige Middelhav og sat under nordvietnamesisk flag. Skibet kunne afgå Marstal uden videre vrøvl (under dansk flag skulle den have klasset for at gå i fart) og oven i købet med en betydelig forøgelse af lasteevnen, idet man med en pensel og lidt maling flyttede lasteliniemærket 1 meter op, som det kan ses på fotoet, hvor man kan ane det overmalede svejsede plimsollermærke (ved indsat pil) og det gav 300 tons lasteevne mere, fra 700 til 1000 tons. Og det var helt i overensstemmelse med den ny flagstats regler, fortalte de nye ejere med et bredt smil.



En guldgrube blev fundet

Af HENRY LOVDALL KROMANN

Jeg havde som tilbagevendende Marstaller ofte bemærket, at dialekten i Marstal ja også på Ærø var ved at blive udvasket, så en tilnærmelse til rigsdansk nærmede sig voldsomt. Jeg havde forsøgt med enkelte personer der stadig havde bevaret deres dialekt, om de ville lade vores samtale indspille på et bånd. Det var ingen succes, man var ganske enkelt for beskeden. Opgaven optog mig ret meget, så en dag, da jeg som så ofte før, lod min vej falde forbi Marstal Søfartsmuseum, fik jeg en positiv oplevelse. Det var en dag i begyndelsen af marts 2003.

Inde på museets kontor stod Erik B. Kromann og Henning Terkelsen fra museet sammen med 2 damer Marianne Hoppe og Lissi Anneberg, som jeg genkendte fra terapien i Marstal Ældrecenter, jeg vandrede forbi selskabet uden at ænse indholdet af deres samtale. Pludselig hørte jeg Erik B. Kromann kalde på mig, og stillede spørgsmålet om det ikke var noget, der kunne interessere mig. Da jeg ikke havde fulgt samtalen, måtte jeg stille spørgsmålet om indholdet. De 2 aktive damer var kommet til museet, for at spørge om det var interesseret i et samarbejde med at samle en gruppe ældre mandlige Marstallere, der dels

Mandegruppen. Fra venstre: Marius Jørgensen, Henry Kromann, Arne Ryager (med ryggen til), Hans Albert Kromann, Hans Billum, Peter Jørgensen, Hans Albert Boye (med ryggen til), Ejner Petersen og bag ham anes Erik Albertsen.

kunne få et socialt samvær, men også få dem til at fortælle om deres liv og tilværelse, hvilket var et spændende projekt.

Projektet blev derved et samarbejde mellem Marstal Søfartsmuseum og Ældrecentret i Marstal, hvor det var terapien, der blev det centrale omdrejningspunkt, idet det skulle være her møderne primært skulle holdes, men også møder i museet skulle indgå som projektet. Begge fik en central placering i projektet. Henning Terkelsen skulle indgå i projektet, som repræsentant for Marstal Søfartsmuseum.

Emnerne der skulle danne grundlaget for møderne skulle være: Livet på havet og havnen som sømand, fisker eller værftsarbejder. Der skulle også være udflugter til havnen og andre steder, der havde en maritim tilknytning.

Meningen med min deltagelse var, at jeg skulle være referent udpeget af Marstal Søfartsmuseum. Jeg blev meget glad for at kunne deltage i denne gruppe af Marstallere i den modne alder, der havde haft en indholdsrig og spændende tilværelse. Medlemskredsen skulle have sejlet eller have en vis tilknytning til søen i deres virke. En enkelt havde ikke en maritim baggrund, men hans interesse for søfarten gjorde ham kvalificeret til at deltage.

Det første møde i rækken, der blev til mange, blev fastlagt til den 17. marts 2003, hvor det skulle foregå i maritime omgivelser, hvilket naturligvis blev i Søfartsmuseet. Her fik deltagerne en professionel gennemgang af de forskellige udstillede genstande. Man kom så ind på hvad ideen var med samværet, og hvad det skulle munde ud i fremover. Gruppen bestod i begyndelsen af 5 deltagere, der blev enige om, at man skulle mødes hver mandag kl. 13.30 og have en varighed på ca. 2 timer, hvor vi primært skulle holde møderne på Marstal Ældrecenter, eller andre steder der passede til det emne, vi skulle behandle. Medarbejdernes rolle var at få samlet en homogen gruppe, der i fællesskab skulle være medvirkende til indholdet af møderne og få nogle givende timer sammen. Ind imellem de emner, hvor indholdet var planlagt med et foredrag, blev der indlagt møder, hvor man fik en sludder med hverandre, som så blev benævnt »socialt samvær«.

Vi kendte ikke hverandre så meget, hvorfor vi ved det andet møde blev opfordret til at fortælle noget om os selv. Dette gav et godt indbyrdes forhold, og der kom en masse gode beretninger fra deltagerne. Denne første gruppe bestod af pens. skibsfører i J. Lauritsen Frits Kristensen (Bonavista), pensioneret skibsfører i DFDS Jens Peter Olsen, pens. maskinmester Fritleif Jakobsen, pens. smedemester Peter Jørgensen og Hans Billum, der havde været ministerialbetjent i København. Senere blev gruppen løbende suppleret med andre interessante personer, som var pens. skibsfører Mads Berg Christensen (Bonavista), pens. skibsmægler Erik Albertsen, pens. maskinmester Knud Erik Kromann Madsen, pens. skibsfører Hans Albert Boye, pens. navigatør og forvalter Hans Albert Kromann-Andersen, pens. skibsfører Arne Ryager Madsen og pens. hovmester Johannes Christensen (Bonavista). Senere kom pens. skibsfører Ejner Petersen og Rasmus Rasmussen til. Siden er to af medlemmerne afgået ved døden skibsførerne Frits Kristensen og Jens Peter Olsen. Gruppen af deltagere var alle personer, der havde oplevet tiden før, under og efter 2. Verdenskrig, som man godt kan sige, at de havde noget i »rygsækken« af livserfaringer.

Den søfarende del af medlemmerne havde sejlet siden de var meget unge, men var nu efter et langt liv på søen gået i land for at nyde deres otium. Enkelte havde haft et langt liv på søen, hvor de startede i en ung alder. Alle havde levet et interessant liv, som man måske nok først rigtig finder ud af, når man er kommet i denne modne alder. Enkle havde fortalt lidt om episoder fra 2. Verdenskrig på den CD-Rom, der er udgivet af HST-media og Søfartmuseet, som man også kan se i krigsstuen på Søfartsmuseet. Det er personer som Jens Peter Olsen, Knud Erik Kromann Madsen og Erik Albertsen, der har gengivet personlige ople-

velser under 2. Verdenskrig. Dog, der kom ved vores møder væsentlig mere frem, netop fordi hver her havde tid til uddybe sine oplevelser, idet vi ikke blot kom ind på deres liv på søen, men gik helt tilbage til barne- og ungdommen inden de fik rigtig saltvand under kølen. Nogle var født med saltvand i årene, hvor generationerne før dem havde været søfolk, og der blev kun talt om søfarten i deres hjem, hvilket ikke er ukendt emne i mange marstallerhjem. Man fik det så ind med modermælken. Andre følte bare trang til at sejle. De ville ud og se verden, hvilket ikke var mange beskåret i 30erne. For de fleste kunne den store verden kun ses, hvis man valgte en levevej på søen. Ofte gik de første ture i østersøfarten.

Der skal her kort resumeres lidt om hvad enkelte af deltagerne har berettet om fra deres tilværelse.

Et indslag om barneindtryk fra den store verden

Nu afdøde Frits Kristensen var født i 1919, og lagde ud med at fortælle om sin ældre bror Laurits, der kom ud at sejle med ASTRÆA der senere blev omdøbt til FANØ. Laurits sejlede på langfart, og søskende viste godt, at når han kom hjem, havde han altid gode sager med, som de nød godt af. Engang da han kom hjem, skulle han ud for at være sammen med sine kammerater. Frits var alene hjemme med søsteren og sin lillebror, da det bankede på døren. De gik ud og lukkede op, forbavset blev de, da der stod en kulsort neger udenfor, sådan én havde de aldrig set før. Han spurgte efter Laurits, som de måtte fortælle ikke var hjemme. De inviterede ham indenfor. Det viste sig at, at han var letmatros ombord. Skibet skulle rigges af, han var alene ombord og derfor ingen at tale med,

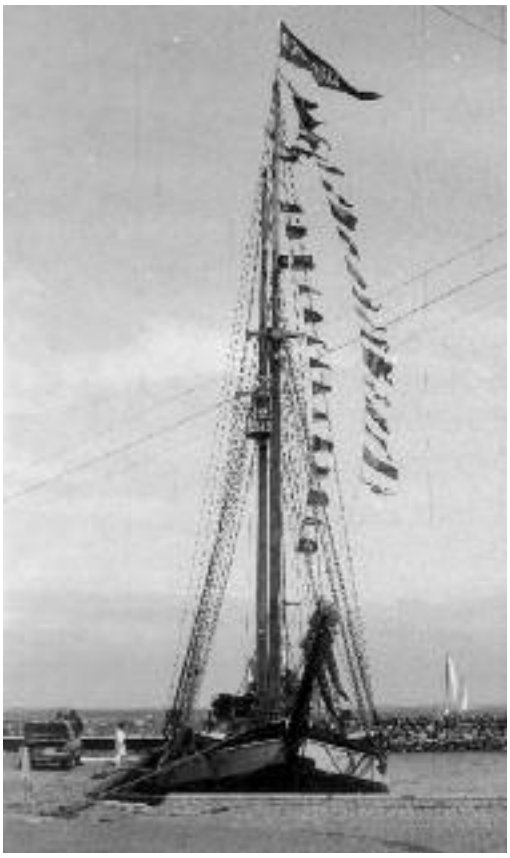
Tremastet topsejlsskonnert ASTRÆA, her fotograferet som J. Lauritzens skoleskib FANØ, hvor den for øvrigt stod hjemmeskrevet i Marstal i lighed med rederiets andre skoleskibe TURØ og RØMØ, medens LILLA DAN, som bekendt, er hjemmeskrevet i Svendborg.

så derfor var han gået iland for at hilse på Laurits.

Aftnen gik med at spille kort, og de morede sig dejligt. Søsteren havde lært lidt engelsk, så de kunne tale lidt sammen. Han tog afsked med dem, og alle 4 havde haft en dejlig aften og så med en neger som man sjældent, ja, aldrig så i Marstal. Det var så de 3 søskendes første møde med en fremmed kultur.

Frits Kristensen mål havde altid været at stå til søs, så da han blev konfirmeret i marts 1933, kom han efter kort tid ud at sejle med sin far, Johannes Erik Christensen, på skonnerten BONAVISTA. Hvorfor nu dette ikke særlige danske navn? Bonavista er navnet på en pynt på New Foundland, der strækker ud i Atlanten, hvor bugten bag den bærer navnet Bonavista Bay. Mange marstallerskonnerter har passeret dette område, derfor har navnet nok fået en vis betydning blandt marstallersøfolk. Det blev også kendeordet for familien Christensen. Efter Frits Kristensen havde udstået sin sejltid gik han på navigationsskole, hvor han først tog styrmandseksamen i 1941, blev derefter indkaldt til Marinen. Efter hjemsendelsen kom han ud som styrmand med rederiet H. C. Christensens EMANUEL, som han sejlede med indtil en måned før krigens afslutning. Efter en kort tid i rederiet Orient, søgte han over i D.F.D.S, hvor han sejlede på Middelhavet som styrmand, indtil han i 1966 blev udnævnt til kaptajn. På turene til Middelhavet var der flere personer fra teaterverdenen med som passager blandt dem Oswald Helmuth, Marguerite Viby og Preben Marth. Inden Frits Kristensen gik i land nåede han at være kaptajn på13-15 skibe i rederiet.

Frits Kristensen var den første af Bonavista familien, der deltog i gruppen, derefter kom 2 andre brødre til, det var Mads Berg Christensen og Johannes Christensen. Dette gav anledning til, at vi holdt et møde om bord på skonnerten BONAVISTA, der nu ligger til restaurering i Marstal Havn. På dette familieskib gav de 3 brødre, en beretning om deres far og hans liv på søen, samt deres



Skonnert BONAVISTA højtideligholder 75-års dagen for dens stabelafløbning i Marstal.

egne oplevelser med BONAVISTA Det var virkelig en oplevelse at lytte til dem, og samtidig at sidde på skibet, hvor tingene havde fundet sted. Deres beretning blev optaget på video. Mads Berg Christensen, der er en ældre bror til Frits Kristensen, kom ud at sejle den 5. maj 1930, han var da 13-årig. Som broderen var hans første hyre med BONAVISTA Her fik han sin sejltid indtil han skulle på navigationsskole i Marstal (hvor ellers). Han gik hele navigatøruddannelsen igennem og endte som broderen Frits som kaptajn. Som styrmand kom han ud at sejle i rederiet Heimdal, der dengang var et rederi med 4 skibe. De havde skorstensmærket: Et hvidt bånd med et rødt H. Mads B. Christensen sejlede fast ude i Australien og Asien. I Australien fandt han

sin kone, som han senere tog med hjem til Marstal, hvor de slog sig ned. På et tidspunkt sejlede han mellem Australien og Singapore. På en tur lå de i det Kinesiske Hav, hvor de samlede 103 vietnamesiske flygtninge op fra mindre både, 70 af dem var under 15 år. De fik naturligvis mad om bord, og det var heldigt, at de var lastet med ris, som der blev gjort stor indhug i, inden de blev sat i land i Singapore. De havde da nået at konsumere ca. 5 tons ris.

Han sejlede også på Laos, hvor der en udbredt piratvirksomhed. I Laos lagde de sig altid for anker om natten et godt stykke til søs for at undgå dem. De russiske skibe tog det ikke så nøje, de skød piraterne, der kom i nærheden af dem. Russerne hørte aldrig noget fra de lokale myndigheder.

Som nævnt flyttede familien til Marstal, hvor han købte skibet DIANE CHRIS, som han havde i 20 år, fragterne var kul, koks, salt og træ. I 1983, hvor han var 67 år, lagde han op for at nyde sit otium

Johannes Christensen, der var den 3die i søskendeflokken på 8 børn med 7 drenge og en pige. Han kom også ud at sejle i 1926 som »Fransk kok og jungmand« eller »Knejt« med BONAVISTA i en alder af 14 år, hvor han blev sendt til Ålborg for at mønstre. Den første rejse gik til Reval i Estland, hvor de lossede cement, derefter gik turen til Viborg i Finland (nu russisk), hvor de lastede skrotjern, hvor der var granater imellem. Respekten blandt havnearbejderne var så som så. Da en af dem forsøgte at skille en af dem af, for som han sagde indholdet kunne man spise, han kendte til det, for som han sagde: »Jeg har været med i verdenskrigen«. På vejen derfra kom de for tæt på et skær, hvilket bevirkede at da de kom til Ålborg måtte de efter udlosningen på værft, idet stråkølen var temmelig meget skamfilet, men den blev næsten som ny. Faderen kunne ikke glemme, at han havde sat forkert kurs, men indrømmede senere at afmærkningen på kortet, troede han var en flueklat. Så var den historie også ude. Johannes blev af faderen også sat på arbejde nede i maskinen, men opholdet der gjorde ham søsyg, der aldrig forlod ham, på trods af det blev han længe i maskinen, da det var koldt på dækket. Senere kom Johannes med ENERGI i 2 vintre i alt i 14 måneder. Faderen havde opdaget at kan ikke kunne klare synsprøven, med det resultat at han ikke kunne sejle på dækket, hvilket var en skuffelse for ham. Faderen bad ham gå hen til bager Sophus Albertsen, for at se om han kunne komme i lære. Han stod i lære i 4 lange år.

Senere kom han ud at sejle som hovmester i Portland Cement. Under en del af 2.Verdenskrig lå han i Dakar, hvor den franske flåde, der skulle høre til de allierede, beskød englænderne. En ikke særlig venlighed over dem, der havde hjulpet dem mod tyskerne. Dette bevirkede at Johannes Christensens sympati overfor franskmændene kunne ligge på et meget lille sted. Senere blev de i konvoj sejlet til Marseille, hvorfra han afmønstrede og rejste hjem til Marstal, han har tidligere i »Ærøboen« berettet om sine oplevelser i Dakar, og til han kom hjem. Han gik derefter iland.

Pensioneret nu afdøde kaptajn Jens Peter Olsen kom ud af en sjællandsk bondeslægt og opvoksede ved Slagelse i et lille husmandssted. Faderen blev kørt ned af en motorcykel, da han var 12 år gammel. Han ville gerne ud at sejle, men måtte ikke for familien, så han kom ud at tjene bønder. Som 16-årig i 1938 tog han beslutningen og kom på Svendborg Søfartsskole. Derefter tog han ud at sejle med sk. SIF af Marstal, der var ejet af Raahauge. Han fik hyre i rederiet E. B. Kromann, hvor han kom ud at sejle med barkentinen DANA. Under 2. Verdenskrig sejlede han for D.F.D.S.

Jens Peter Olsen kom på Marstal Navigationsskole i januar 1944. I sommeren 1945 blev han færdig som navigatør. Han tog ud at sejle for at tjene penge til at fortsætte sin uddannelse hvor han efter et ½ år tog skibsførereksamen. Jens Peter Olsen kom derefter igen ind i rederiet D.F.D.S., for hvem han sejlede hele sin tilværelse. I en del år sejlede han med passagerbådene på Århus og Ålborg. Han blev overført

til Esbjerg-Harwich ruten. Her førte han passagerbådene ENGLAND og WINSTON CHURCHILL og blev senere kaptajn på nybygningen DANA REGINA, hvor han ved navngivningen modtog dronningen. Dette viste Jens Peter Olsen med en video, der ved denne lejlighed blev optaget. Han sejlede også i cargo-farten på Sydamerika. Han blev sendt til Japan for at hente en nybygning, der blev døbt DANA MAXIMA.

Jens Peter Olsen fortalte om sin tid under krigen, da han gik på Navigationsskolen, om hans svoger Kristian, der havde været flyver i Marinen, hvor han blev interneret i 1943. Da han kom hjem til Marstal, blev modstandsbevægelsen startet i det små. Kristian blev udset til at være chef for modstandsbevægelsen i Marstal, hvor bl.a. »Smiller« og bager Albertsens »Kette« indgik og naturligvis Jens Peter Olsen. Modstandsbevægelsen i Marstal opstod med baggrund i de mange venner og bekendte, der blev torpederet, minesprængt eller skudt. En nybygning ved værftet i Marstal blev sænket. Tyskerne troede, at en telegrafist, der gik på Navigationsskole, havde været med i det, men han blev hurtig løsladt. Svogeren skaffede illegale oplysninger, der blev skrevet på skrivemaskine af Jens Peter Olsen kone derefter duplikeret og omdelt. Man kendte hinanden, så de der blev optaget, vidste man var sikre.

Pens. maskinmester Knud Erik Kromann Madsen kom ud at sejle inden han var 14 år. Han havde gået i Nørremark Skole, som han forlod i 1929. Der var 32 elever i hans klasse. Af drengene var der kun 5, der ikke skulle ud at sejle. Hans første hyre var med Galeasen DANA, han var endnu ikke fyldt 14 år. Søfartsbogen kunne han ikke få før han var fyldt 14 år. Han sejlede på dækket et stykke tid bl. a. også i A. P. Møller. Det var dårlige tider for søfarten og mange skibe lå oplagte, så da han kom hjem, var der ikke andet at gøre end at gå i smedelære. Han blev udlært hos smeden i Ommel, som han fortalte var et sted , hvor man lærte noget og samtidig lærte at bestille noget. De startede kl. 7 og arbejde til 17.30, derefter skulle de på teknisk skole. Han stod i lære i 4 år. Efter læretiden kom han på maskinskole i København og blev maskinmester. Efter maskinskolen kom Knud Erik Madsen igennem et supplerende kursus på håndværkerskolen, før han kom ud at sejle. Mestertiden fik han i Dansk-Fransk på damperen HALLAND, der sejlede med træ fra Bottenhavet til Færøerne og Island samt saltet torsk fra Grønland. I Thorshavn fik de at vide at krigen var brudt ud. Via England kom de til Frederikshavn, hvor Knud Erik Madsen kone Kirsten stod på kajen med et tilbud fra mægler Petersen, at han kunne få en hyre som 2. mester på S/S H. H. PETERSEN. På en rejse fra Nakskov til Durham i England fik de i vide, at tyskerne havde besat Danmark, men de fortsatte til England. Besætningen blev kaldt til Emigration, hvor de en for en blev spurgt om de ville sejle for England. Efter nærmere overvejelse sagde de alle ja. De sejlede med kul fra de nordlige havne til London. De var blevet udstyret med nogle ældgamle våben for at kunne forsvare sig. Det var en hård tid, der var næsten ikke den dag, de ikke blev bombet af tyskerne. Nogle af besætningsmedlemmer blev uddannet i at betjene våbnene.

H. H. PETERSEN løb på en mine og sank, hvorefter de måtte gå iland, hvor de samledes i Newcastle. De gik til konsulen, hvor mange danskere var samlet for at få en hyre. Efter minesprægningen havde Knud Erik Madsen kun sit arbejdstøj at tage på, han havde ikke råd til nyt tøj. Hos konsulen fik han tilbud om at tage hyre med NORCO der var ejet af A. E. Sørensen i Svendborg. Der var andre fra Marstal, der kom ombord, hvilket var heldigt. De kom til at sejle på Nordatlanten, hvor de sejlede kul til Island og saltet fisk, fåreskind og fårekød med tilbage til England. Udover U-både, bomber og granater var der mange storme og orkaner. Det var ikke sjov at være i maskinen med 300 grader varm vand og damp, hvis der skulle ske noget. Efter Knud Erik Madsens mening var NORCO ikke egnet til at sejle der. Det var nærmest en parodi, men de havde ikke andet.

Så kom den dag da krigen sluttede, men det betød ikke, at de kunne vende hjem. Kun de, der var over 50 år, kunne få en billet hjem. Knud Erik Madsen kom først hjem i november 1945, men nu kunne de korrespondere med familien. Da det var dårlig med fragter, fik man på Færøerne ideen at sejle til Grønland og fiske torsk, hvilket var et hårdt stykke arbejde. Der var 5 danskere og 32 færinger ombord.

Knud Erik Madsen fortalte at mange, af de der sejlede under krigen, blev mærket for livet. Af de medaljer Knud Erik Madsen fik, er han mest stolt af den, han fik for sejladsen på Nordatlanten.

En anden der af gruppens medlemmer, der sejlede i allieret tjeneste, er Erik Albertsen. Han kom som 15-årig i 1939 ud sejle som elev med GEORG STAGE, hvor han oplevede ved besøg i Stockholm at optræde og synge med Evert Taube, den berømte svenske visesanger, på dennes restaurant. Turen gik tilbage til København, Erik Albertsen blev mønstret som elev den 7. august 1939 på Skoleskibet DANMARK. Turen dette år skulle gå til verdensudstillingen i New York og ned i Caribien. Den 2. september brød verdenskrigen ud. Da de for nordgående lå i Jacksonville den 9. april 1940, fik de at vide at Danmark var blevet besat af tyskerne. Dette forandrede den nu 16 år gamle drengs tilværelse de næste 5 år, hvilket han nok ikke havde opfattet på dette tidspunkt. 4 elever holdt sammen deriblandt Erik Albertsen, som i øvrigt af kaptajn Knud Hansen blev kaldt »Marstal«. Efter nogen tid på DANMARK, mønstrede de den 17. maj ombord på MARCHEN MÆRSK, der var fuldt lastet med gammelt jern og flyverbenzin til Japan, det var så før krigen brød ud mellem USA og Japan. Den brød ud den 7. december 1941, hvor så Erik Albertsen sammen med de andre elever nu sejlede for et krigsførende land. De sejlede med forskellige laster lige fra gummi til Sherman tanks og som troppetransporter med mellem 1000 soldater og op til 2000 soldater. Blandt beretningerne fra Erik Albertsen var der en episode, hvor de blev lastet i San Francisco med lange rør, fødevarer, 45 tons Sherman tanks og armerede biler. På dækket havde de olietønder. På dagen hvor episoden skete, befandt de sig ca. 24 timers sejlads nordøst for Sidney i Australien. De havde netop hørt, at et australsk hospitalsskib var blevet torpederet i dette område. Erik Albertsens gode ven og kammerat fra DANMARK, Helge Rasmussen, var lige kommet til rors kl. 00. Der blev sejlet efter et zig-zag diagram. En ung amerikaner var udkig. Zig-zag uret var lige begyndt at brumme, og vi skulle dreje 22 grader til styrbord, da det blev prajet »Torpedo agten for tværs om styrbord«. Helge Rasmussen så morildstriben i vandet efter 2 torpedoer, hvor de nu drejede styrbord over. »Torpedoerne nærmede sig, hvor de kom ud af syne under styrbord lønning og skibssiden, samtidig hørte vi lyden af dens komprimerede luft, der undslap, og vi så den igen komme op ved boven. Nu lagde vi skibet parallel med torpedoernes kurs. Den anden torpedo passerede længere ude om bagbord. Vi skød i blinde agterud, og der kom flyvere fra Sidney, der kastede bomber«. Det var en af de oplevelser Erik Albertsen havde i de 5 år han var væk. I øvrigt var han med til at sejle Skoleskibet DANMARK hjem, hvor de ankom til København den 13. november 1945. Han var nu blevet en voksen mand med flere oplevelser end de fleste i på samme alder.

Pens. maskinmester Fritleif Jacobsen er født på Færøerne i 1923. Som næsten 15-årig kom han ud at sejle på Grønland for at fiske torsk. Det var rige fangster, hvor de ind imellem måtte losse dele af fangsten over på andre skibe, for at de ikke skulle ligge for dybt på hjemturen. En god men en hård tid. Han kom på skole i Thorshavn, hvor han tog den lille maskineksamen. Han blev sendt til Marstal for at hente 3 mastskonnerten ASTA for at sejle til Grønland. Under 2. Verdenskrig sejlede han mellem Færøerne, Island og Skotland. I en fart der meget mindede om Knud Erik Madsens tid under 2. Verdenskrig.

Fritleif Jacobsen fandt sine kone i Marstal. De boede med et kort ophold på Færøerne,

men rykkede tilbage til Marstal. Fritleif Jacobsen sejlede efter krigen med et rederi fra Skagen, men kom senere til K. I. Larsen, hvor han sejlede på Afrika og Lagos.

Pens. smedemester Peter Jørgensen er så håndværkeren i gruppen med tilknytning til skibsværfter.

Han kom fra Tranderup og er udlært som smed, hvorefter han så kom til Marstal og etablerede sig som smed, og han specialiserede sig i dele til skibe. Under krigen var det svært at få råmaterialer, men det lykkedes for Peter Jørgensen. Han var bl.a. også med til at bygge fiskekuttere. Til en sådan skulle der bruges 5000 spir, der alle var håndsmedet. Det gjorde han ene mand.

Peter Jørgensen er også interesseret i at se verden, så han tog med den transsibiriske jernbane, hvilket var en stor oplevelse for ham. Han satte sig ind i forskellige sprog, så han kunne kommunikere med de mennesker, han mødte undervejs. Peter Jørgensen viste lysbilleder fra sin rejse gennem Sibirien.

Arne Ryager Madsen fortalte meget levende over 2 møder om sin barndom, opvækst, sit liv i Marstal og på søen. Han fortalte om sin skolegang i Nørremark Skole og om de fejder børnene i de forskellige dele af Marstal havde med hinanden. Som de fleste andre marstallerdrenge kom han ud at sejle. Den første hyre var med tremastskonnerten PAX d. 8. april 1945, og derefter kom han over i BONAVISTA. Han blev i en tidlig alder bedstemand. Efter 3 år ville han ud i dampskibsfarten, men kunne ikke komme ind i Sømændenes Forbund, så der var ikke andet at gøre end at tage en hyre med ARIZONA. Han sejlede D.F.D.S, men gik over i Mærskbådene, hvor han var væk i 4-5 år. Han afmønstrede i San Francisco købte en motorcykel sammen med en kollega og kørte tværs over Amerika og tog så tilbage til Danmark.

Han kom på Navigationsskole, hvor han oplevede nogle muntre dage. Efter eksamen kom han ud i Mærsk igen. Kort tid efter blev han kaldt hjem for at være soldat, da var han

Arne Ryager har haft et par skibe som selvejer bl.a. »SKÆVE JOHAN«

over 30. Efter soldatertiden, kom han i Mærsk igen, hvor han blev overstyrmand. Efter at være gået over i andre rederier, blev han kaptajn. Senere kom han til Nyborg Søfartsskole. Efter dette sejlede han med SAMKA, hvor så hans kone gjorde ham opmærksom på hans alder. Så gik han iland.

Fru Erna Larsen har været gæstetaler, hvor emnet var »Livet som sømandskone«. Hun fortalte om det at have en mand på søen og børnene derhjemme og at være rundt i hele verden som medsejlende hustru. Der har været mange gæstetalere, der hver især har underholdt gruppen med deres beretninger.

Gruppen kommer også andre steder. Gruppen har bl.a. været i Marstal Kirke, hvor Chresten Teglbjerg fortalte om kirkens historie. En interessant eftermiddag. Vi har været på Søby Værft og på Navigationsskolen i Marstal. Begge steder blev der fortalt om arbejdspladsen og dagligdagen.

Mandegruppen holder 2 års jubilæum den 17. marts 2005, hvor den indtil da, har afholdt mere end 60 møder.

Livsberetningerne er blevet optaget på 25 bånd og nedskrevet, hvilket fylder indtil nu ca. 170 sider, der er nedskrevet af undertegnede. Denne artikel er en meget afkortet sammenfatning. De originale beretninger er udleveret til deltagerne og vil indgå i Søfartsmuseets samling, både med bånd og de nedskrevne beretninger. Enkelte af beretningerne er optaget på video.

Skal man op til dato vurdere den værdi, arrangementet har været indenfor gruppen, ja så giver denne udtryk for glæden over det sociale samvær, der har givet adspredelse og suppleret indholdet i hverdagen. Både Søfartsmuseet og Ældrecentrets terapiafdeling har ydet en meget flot indsats.

(Og den der har ydet den største indsats er Henry Kromann. Red.)

Sejlskibe med hjælpemotor i Marstal Havn vinteren 1961. De 3 oplæggere tættest på er motorjagt BONAVISTA uden på motorlogger RUTH og inderst motorskonnert ARTEMIS.

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

2004 blev et år med mange gøremål for Marstal Søfartsmuseum. Aktiviteterne i forbindelse med museets 75-års jubilæum var mangfoldige og krævede en stor indsats fra stambesætning, de faste frivillige og yderligere frivillige i forbindelse med skibstræf og festligheder på havnen, der foregik under vejrgudernes positive medvirken. Vejrguderne har ellers ikke været i det milde sommerhumør i det nu forgangne år, hvilket smittede af på lystsejleranløbene og dermed antallet af museumsbesøgende på en position som vor. At der alligevel kom flere besøgende på museet i 2004 end året før skyldes ekstraordinært mange besøgende i de hektiske jubilæumsdage.

Samarbejdet museerne rundt øhavet blev yderligere styrket i året der gik, og samarbejdet fremover bliver ikke mindre. Via økonomisk opbakning fra Kulturarvsstyrelsen har vi haft fællesmøder for at se, hvor vi yderligere kan styrke samarbejdet de fem museer imellem her midt i en strukturtid. Udgangspunktet er at det er *fem selvstændi-*

I forgrunden BONAVISTA, oplagt i Marstal Havn 2005, hvor den venter på at der bliver samlet tilstrækkeligt med kapital til fortømringen. Skibet er åbent for besøg i Marstal Søfartsmuseums regi. 2004 aflagde 8699 mennesker besøg om bord på den gamle newfoundlandstrader, der her ligger i de oprindelige omgivelser med en nyere tids kolleger inde for reparation.

ge, ligeværdige museer, der skal få det optimale ud af et fornuftigt samarbejde, hvor det er relevant. Det drejer sig om øens to museer, museerne på Langeland, i Svendborg og Faaborg. Vi fem museer har ydermere et fællesbogprojekt støttet af Kulturarvsstyrelsen om områdets havne set i industrialiseringens lys, et bogprojekt, der søsættes i foråret 2005.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Den løbende overhaling og forbedring af museets bygninger har fået et godt nøk i årets løb. Den fra året i forvejen påbegyndte isolering og istandsættelse af ydervæggene i hjørneejendommens to sydvendte rum blev færdiggjort i forbindelse med isættelse af 14 nye vinduer i stueetagen på bygningen

Marinestuen i Bygning III blev totaloverhalet, ny montre blev bygget, belysningen udskiftet og isolering af overliggende loft blev klaret i samme ombæring.

Et lille toiletrum og miniforstue mod gård i hjørneejendommen, Bygning I, blev ombygget til modelbyggerværksted med publikumskontakt, hvor Villy Jørgensen overhaler museets flåde og andre modeller. Således er nyt kirkeskib til Ommel klargjort til ophængning i det ny værksted, og 6 af Marstals 7 kirkeskibe er ligeledes blevet overhalt på museet af Villy Jørgensen. Det syvende kirkeskib var alt for stort til at transportere rundt med, så det blev gennemgået på stedet.

Stort udstillingsrum sydøst i Bygning II er blevet istandsat, bl.a. er ydervæg isoleret og loft renoveret i forbindelse med opsætning af styrehus fra coaster i rummet. I samme forbindelse er kælderen under styrehusrummet blevet ombygget, således at det kan rumme aptering, kamre og salon, fra samme skib.

Butikslokalet inklusive de gamle butiksvinduer er blevet gennemrenoveret, og ydervæg mod vest, der er gemt bag ved reol siden tidernes morgen, blev åbenbaret og er istandsat og isoleret – en tiltrængt forbedring.

Jubilæumsskrue fra nabofirmaet »Adil«.

Dammen i museets drivkvase ANNE KAROLINE blev færdiggjort og fartøjet er hermed færdigrestaureret, dog skal der snart investeres i nye sejl, idet de gamle er temmelig stumpede i forhold til den oprindelige sejlføring.

Formidling

Udgivelser

Museet har i 2004 udgivet ikke færre end 3 maritime bøger. Den første blev søsat under jubilæet: »Med ØK til Østasien 1898« efter jungmand Ejnar Himmelstrups optegnelser, redigeret af Erik Jensen, Svendborg, med hvem der er et nært samarbejde, bl.a. med særudstillinger. Næste bog »Sidste melding – kraftig storm M/S HANNE S' forlis« af Erik Bøeg-Jensen tiltrak også et stort publikum, mere end et halvt hundrede af de mange gæster var tilrejsende især fra Svendborgområdet, der var repræsenteret med Carolineren CAROLINE S. Forfatteren har selv sejlet med M/S HANNE S, der tilhørte det kendte Svendborgrederi A. E. Sørensen.

Der var ligeledes velbesøgt reception i anledning af udgivelsen af »Danske Søfolk under Dannebrog« forfattet af museet selv, Erik B. Kromann, omhandlende coasterproblematikken bl.a. belyst ud fra interviews med besætningen på M/S ANNE BOYE under langfart med skibet 2002-03.

Udstillinger
Udstillingerne i Marinestuen, Bygning III blev nyopsat efter totalrenovering af rummet. Styrehus fra coaster i udstillingsrum i Bygning II er kommet inden døre og er opstillet. Teknikken er ved at blive installeret. Den tilhørende aptering opsættes i første halvår af 2005.

Særudstillinger
Vi startede 2004 med maleren Johannes Orths »Havnebilleder fra Marstal«, herefter kom Peter Nielsen med egne billeder og skitser til bogillustrationer, hernæst »Sommer i Danmark« af G. Klug fra Tyskland, fulgt af fotograf Kent Svensson og maler Steffan Rehnby fra Eksjö med »Svenske billeder«. Elin Reiter, der før har udstillet, kom med »Lys og farver«, der efterfulgtes af »Marstal som kunstnerne så byen og i dag« af Poflerselskabet. »Marstals Kirkeskibe« var udstillet i forbindelse med restaurering af kirken og skibene. I december måned blev juleudstillingen »Nisse-gaster på spil og om bord« anrettet med 500 nisser udlånt af Anders Rehde Nielsen, Faaborg samt et par elektriske tog, der kørte i opbygget snelandskab. Alle disse udstillinger blev vist i Skylightsrummet. I formidlingsrummet havde vi »Norges forlis« af Erik Jensen og Albert Kromann-maleriudstilling sammesteds.

På tampen af året fik vi lige rigget den store 2005-udstilling an sammesteds: »Skibe i rum sø og i smult vande«, der viser ikke færre end 61 panoramaer med både, dam-

Fra 2005-særudstillingen »Skibe i rum sø og i smult vande«, Vyl-fyrskib.

pere, færger og sejlskibe, de fleste under sejl, desuden 21 marinebilleder i blyant, 6 flaskeskibe og 3 pæreskibe – alt fremstillet af bådsmand Edward Stablewski, Kalundborg, der døde i 2002.

Stablewski har tidligere til Marstal Søfartsmuseum skænket en flaskeskibsmodel af Kongeskibet DANNEBROG og tre flotte panoramamodeller, to af rederiet H. C. Christensens Rio Grandefarere ARKEN og H. C. CHRISTENSEN, og Carolineren ANNE BIRTHE, der for øvrigt også er med i særudstillingen, både som model og på tegning. Skibsmodellerne er ikke fremstillet i glansbilledudgave, men fantastisk naturtro eksempelvis med løberust fra spygatter, lænseporte og klys. Nogle af sejlerne har sat hele sejlgarderoben, andre kommer for mindsket sejlføring som den kendte Havrebark CLAUDIA af Marstal. Der er mange små fine detaljer som eksempelvis på model af Marstaljagten DE FIRE BRØDRE, der er udført med fuld sejlføring i magsvejr, her sidder skibsdrengen og skræller kartofler ude på forlugen.

Stablewski har bl.a. været påmønstret rederiet Torms S/S ASLAUG, særdeles godt kendt under navnet MARTHA, fra filmen af samme navn. ASLAUG er naturligvis blandt skibene i udstillingen. Skibene, der er fremstillet duvende i søen eller mosende i isen som isbryderen BRYDEREN, spænder i størrelse lige fra en smakkejolle og op til verdens største sejlskib gennem alle tider, den femmastede bark FRANCE II. Udstillingen kan ses på museet i hele 2005. Skibene er venligst udlånt af Hermann Pachner, København.

Foredrag, rundvisninger, møder, film m.m.

Vi lagde ud d. 14. januar med filmaften på museet med Kaj Jensen på harmonika i pausen. Det samlede fuldt hus. Marstal Brandvæsen kom til orienterende rundvisning, således at vi kunne forene det nyttige med det fornøjelige. Inge-Lise og Erik Kromann har afholdt filmforedrag i Marstal Loge, på Navigationsskolen for Ældresagen, samt i Rise Præstegård over udmønstringen med M/S ANNE BOYE. Erik Kromann har afholdt foredrag for Thurø Sømandsforening og Tranderup Sogneforening. Marstal Kommunalbestyrelse har været på rundvisning og til orientering om museets drift. Museet har deltaget i udstilling om Ærø i Hamborg, Henning Terkelsen og Hanne Lindholm har deltaget med opbygning af udstilling, der foregik på museet, samt opsætning og senere bjærgning af udstillingen i Hamborg. Henning og Erik har deltaget i Søfartspuljemøde i Frederikshavn/Hirsholmene og Karsten Hermansen i Coastal Shippingmøde i Ærøskøbing. Vi har haft besøg af delegation fra Kulturarvsstyrelsens museumsafdeling og besøg af folk fra Nakskov Marine- og Søfartsmuseum. Ærøfilmen, som Andy Jørgensen viste, kørte 7 gange. Ærø Veteranbilklub har været på helaftensrundvisning på museet. 25 mand fra Søkortsarkivet har ligeledes været på rundvisning, det samme har regionsborgmesteren og administrativ medarbejder fra Bornholms storkommune. Som vanligt har der været en hel del rundvisninger for skoler, både lokale og lejrskoler, ligesom der har været en del aftenrundvisninger med kursister, der er på Marstal Navigationsskole.

Der har ydermere været lysbilledforedrag af Erik Jensen om skoleskibet KØBENHAVN der var så velbesøgt at det måtte flyttes fra filmrum til Carl Rasmussen-rum med 66 tilhørere.

Personalia

Fhv. maskinmester Peer Borre, er tiltrådt som frivillig med praktiske gøremål i vores kreds. Fhv. viceinspektør Erik Petersen er startet som frivillig i arkivet på slutningen af året. Hanne Lindholm og Laila Hansen, som vi har haft fornøjelsen af gennem hele året er fratrådt. Laila indgår herefter i de frivillige arkivkræfter. Flemming Boye er tiltrådt på lokalarkivsiden med et større projekt med opdatering af folketællingerne og i det hele taget befolkningen i Marstal Sogn gennem tiderne, her har Erik Rasmus-

sen været tilknyttet ligesom Erik Petersen arbejder med listerne.

Fhv. skibsfører Jens Peter Olsen og fhv. styrmand og lærer Kaj Johansen, der begge har været museet behjælpelig bl.a. med forskellige undersøgelser med henholdsvis de sidste danske sejlskibe og Skipperskeernes udbredelse, er afgået ved døden. Tidligere medlem af museets bestyrelse fhv. skibsreder og borgmester Robert Stærke Kristensen er afgået ved døden. Museets unge vellidte assistent Henrik Jensen omkom ved ulykke kun 17 år gammel.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

I årets løb er igen indgået en masse værdifulde effekter til museet. Af store synlige ting, kan nævnes styrehuset og aptering (skipperens salon, styrmandskammer m.v.) fra ejerne af Caroliner under ophugning i Grenaa M/S RAL ex. SARAH ROUSING, oprindelig DORA, bygget H. C. Christensens Stålskibsværft Marstal 1954. Effekterne blev i Grenaa afmonteret, lastet og sejlet hjem med søsterskibet SAMKA. I ekspeditionen deltog Leif Rosendahl (skipper) og Jens Christensen (bedstemand/mester) fra museumsbestyrelsen, Henning Terkelsen og Tommy Christensen fra museets stab og Verner Rasmussen fra museets frivillige mandskab. Verner har i sin tid været med til at fremstille og montere aptering i Carolinerne på værftet. Fornæs ophuggerværft var behjælpelig med opgaven. Desuden har vi modtaget kulfyret kabysovn fra FULTON, der selv lossede ovnen i Marstal. Af andre større sager kan nævnes model af tremastet topsejlsskonnert HYDRA bygget af Rasmus Nielsen, der har været styrmand på skibet, og skænket af dennes datter, navnebrætter fra tremastet motorskonnert HANNE HANSEN, skænket af giver af samme navn, samling hjembragte sager fra skibsfører Hans

DORAS styrehus losses i Marstal fra søsterskibet SAMKA, der for øvrigt siden er blevet shinet op og er blevet meget kønnere efter at agtermasten er kommet i i sommers. På Monkey Island på DORAS højtflyvende styrehus ses museets Tommy Christensen som overstyrmand.

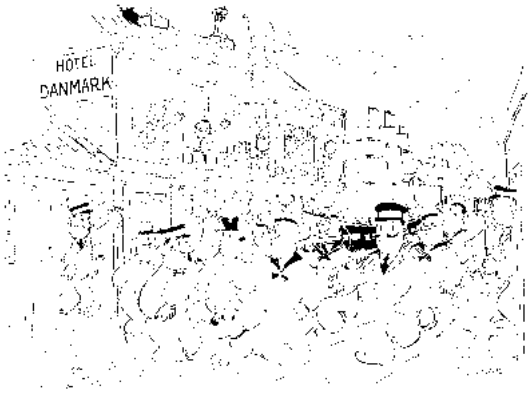
FULTON losser kabysovnen til museet, hvor den nu kan ses i Bonavistarummet.

Museets julefrokostgaster – før julespisning 2004.

Petersen, Græsvænge, CD-Rom med fotos af samtlige huse i Marstal Kommune, fotograferet gennem de sidste to år af fhv. navigationslærer Kaj William Jensen, desuden skibsportrætter, skibsmalerier og en meget stor samling negativer og fotos fra fhv. fotograf Eva Krull. En anden stor effekt var dækshus, der har stået om bord på D/S Ærø's første dampskib ÆRØ til ly for dækspassagerer. Dampfærgen blev bygget af N.F. Hansen i Kerteminde 1875, men har haft brand om bord et par gange siden, så hvor gammelt dækshuset er, vides ikke. Det er nu flyttet fra have i Svendborg til Eriksens Plads, hvor det fremover er tiltænkt en tilværelse som klubhus for Maritimt Center Ærø i samarbejde med museet.

Økonomi

Museet kom ud af året med et fint resultat både pga. medlemsbidrag, egenindtjening, offentlige tilskud og tilskud fra forskellige fonde. Museet har således i årets løb modtaget 5.000 fra D/S Orients Fond ved D/S Norden, 10.000 kr. fra Familien Hede Nielsens Fond, 10.000 kr. fra Skibsteknisk Selskabs Fond, 10.000 kr. fra J. C. Hempels Fond, 4.575 kr. fra Tuborgs Grønne Fond, 3.222 kr. fra Brugsen, 5.000 fra Ærø Brand Fonden, 5.000 kr. fra Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel, 15.000 kr. fra Marstal Menighedsråd, 40.000 kr. fra anonym og 22.150 kr. i jubilæumsgaver. Desuden har museet modtaget 20.000 fra DFDSs Fond, en femtedel af samlet tilskud på 100.000 kr. til de 5 museer ø-havet rundt, til fællesudgivelse af bog om havnenes nutidige historie »Den industrialiserede Havn«. Til Carolinerstyrehusprojektet blev modtaget tilsagn om 150.000 kr. fra JL-Fondet (disse penge er modtaget i 2005).



Der var hele to kirkeskibsprocessioner i Marstal Sogn 2004. Her er situationen fanget ved et tidligere arrangement .

Processionen 28. november 2004, hvor jagt SEIER KRANDSEN *forsejles fra søfartsmuseet til kirken. (Chr. Folting).*

Andet

Ejnar Vestergaard er indtrådt i Folkeuniversitets kreds på Ærø som repræsentant for museet. Erik Rasmussen, Karsten Hermansen, Henry Kromann, Ejnar Vestergaard og Ove Pedersen har deltaget i slægtsforskningskursus på Landsarkivet i Odense, arrangeret af Flemming Boye, der er gået stærkt ind i opdatering af slægtsforskningen på museets arkiv. Der deltog også folk fra andre dele af landet, der støtter op om projektet. En hel del af oplysningerne er lagt ind på en database, der kan hentes frem på din EDB-maskine på www.marstallere.dk, hvor der op til skrivende stund er ca. en snes tusinde personer inde. Som sagt et omfattende projekt, der kører fort. Der vil komme mere om projektet i det kommende årsskrift.

Ommels ny kirkeskib, jagten MARGRETHE, blev båret i procession fra Ommel by til kirken med musikledsagelse og faner fra Marineforeningen og Skipperforeningen i front. En tilsvarende procession foregik med det mindste af Marstal Kirkes flåde, jagten SEIER KRANDSEN, der blev båret fra museet til kirken og sat op, medens de øvrige var hejst op og gjort fast inden gudstjenesten. Museet var involveret i begivenhederne.

Museet er medspiller i projekt ved Ommel Havn, hvor foreningen bag har fået tildelt midler til fornyelse af jagtpæle og renovering af svedekiste, for at gøre området endnu mere attraktivt for lokale og for anløb af lystfartøjer, herunder for den årlige sejlads med mindre sejlskibe i de sydfynske farvande.

Museet har som vanligt lagt lokaler til en del aktiviteter og møder, her er også afholdt møder af en nyoprettet »4. Maj Komité«, der ønsker at samle midler til et varigt minde om søfolkenes indsats for en fri verden under II. Krig og i det hele taget til minde om søfolkene, der sejlede under de to verdenskrige, her iblandt de tilsammen 133 lokale søfolk, der omkom.

Museets jubilæum.

Festligholdelsen af museets 75-års jubilæum, henlagt til den 18.-19. september blev rigtig vellykket og velbesøgt. Der var stort fremmøde til receptionen og 1155 personer benyttede sig af muligheden for at se samlingerne til åbent-hus-arrangement. 54 besøgende fartøjer var med til at gøre dagene festlige, og 540 personer deltog i spisning/bal på vogndækket på Marstalfærgen, der var stillet til rådighed for arrangementet af færgeselskabet. På M/S SAMKA, hvor der var musik, var et stort antal mennesker ligeledes på besøg dagen og aftenen igennem, ligesom der var godt besøgt ved de forskellige boder og kunstudstillingen i Havnens Pakhus, der var blevet istandsat, og som blev udrustet med maritime billeder af øens kunstnere.

Der var to kapsejladser tilknyttet festlighederne, en med udgangspunkt fra Faaborg, arrangeret i samarbejde med Faaborg Havn og Maritimt Center Danmark, og en fra Kiel, arrangeret sammen med »Tiessen Race«, det hele naturligvis i tæt og godt samarbejde med Marstal Havn, der lagde faciliteter og mandskab til. Til »Sydhavsregattaen« fra Faaborg var der to præmier gennem henholdsvis Marstal Marineforening og museet i form af en meget fornem håndlavet kniv af Narhvaletand, fremstillet og skænket af skibsfører Peter Søgaard, og en model af Marstaljagt i flaske, fremstillet og skænket af modelbygger Flemming Frederiksen. Kniven blev vundet af lodsbåden EJNO, og flaskemodellen blev vundet af galease FULVIA. Ligeledes var der et par bogpræmier fra museet, der tilfaldt tremastskonnert FYLLA og ketchen MARJETTA. Marstal Havn indstiftede to vandrepokaler, en til hver af kapsejladserne, de tilfaldt fiskerfartøjet CONNIE i Sydhavs-regattaen og loggeren RYVAR i Tiessen Racet. Mere end 100 mennesker var med på havnerundfarterne med Jesper Christensen som skipper på museets drivkvase ANNE KAROLINE. Museet fik mange flotte gaver i forbindelse med jubilæet bl.a. et 200 år gammelt sladrekompas fra Codan, en skibsskrue fra nabovirksomheden »Adil«, akvareller med motiver fra Marstal Havn fra kollegamuseerne rundt ø-havet, model af

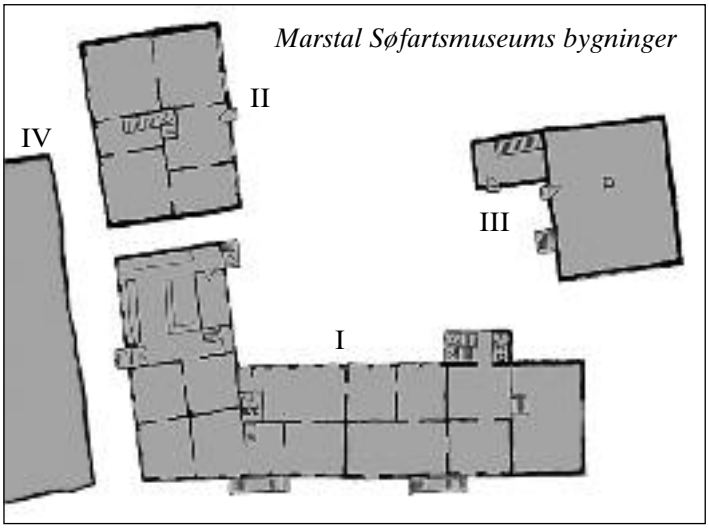
Marstal Havn med de skibe, der var anduvet i anledning af Museets jubilæum og tilknyttede sejladser.

Der var masser af master og mennesker.

Mere end 500 mennesker deltog i spisningen på M/F MARSTALS vogndæk.

Der var flere musikarrangementer også i rummet på SAMKA, der her observeres sammen med søsteren CAROLINE S, der bl.a. var lastet med sangere. Ganske fornøjeligt og gemytligt.

optimistjolle fra familien Tommy Christensen, flaskeskibsmodeller af Flemming Frederiksen og Hugo Wessing af henholdsvis tremastskonnert FULTON og topsejlsgalease BALDER, og så var der ligeledes gaver af økonomisk art på tilsammen 22.150 kr. På dagen udgav vi bogen om ØK-sejlads med musikledsagelse på violin, der har tilhørt skibsfører Ejnar Himmelstrup, hvis dagbogsnotater ligger til grund for bogen. Museet har efterfølgende fået uddeponeret violinen fra familien Himmelstrup, hvor violinkassen er påmalet: »Himmelstrup, Kina«, idet Himmelstrup var fører i ØK bl.a. på det kendte skib KINA.

Mere end 80 frivillige mennesker gjorde en stor indsats sammen med museets egen stab på havnen, om bord på færgen og om bord på SAMKA. 56 var efterfølgende til medhjælperfest om bord på SAMKA.

Selve den egentlige jubilæumsdag, søndag den 17. oktober, blev markeret med filmforevisning for medlemmer af museet af Else og Andy Jørgensen med film fra den voldsomme snevinter 1979 og Ærøbegivenheder 1980. Dette viste sig at være så stor en succes, at der måtte to ekstraforestillinger til samme dag samt 4 yderligere forestillinger på et senere tidspunkt, således at i alt godt 250 mennesker har set filmen på museet, og samtidig tilførte det flere nye medlemmer.