MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2005

15. 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 87-89829-29-8 – ISSN 1398-7844

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Forside:

Blandt årets gaver er en lysbilledserie i farver efter pressefotograf Jørgen Anker Kirkegaard, der var på bryllupsrejse til Marstal krigssommeren 1941. Det her gengivne dias viser tremastet motorskonnert tidligere barkentine ERNA i Marstal Havn med neutralitetsmærker på siden. Skibet krigsforliste desværre i danske farvande under tragiske omstændigheder 1945 ved Vollerup Strand ved Røsnæs. Hele besætningen på 8 mand omkom, her iblandt føreren Valdemar Albertsen og motorpasser Jørgen Krull, begge Marstal, og kok Alvard Flindt, Ommel. Bemærk de nedfirede stænger. I forgrunden ses tipvognsbroen ud for Marstal Kulimport.

Bagside:

En af museets nyerhvervelser i 2005: »Marstaller står Sundet ind« af den glimrende marinemaler Benjamin Olsen. En typisk jagtbygget tremastet bramsejlsskonnert af den slags, marstallerne anvendte såvel i Nord-Østersøfart som på Rio Grandefarten. Den nordgående damper, der kommer med trælast ud af Østersøen, er TORMs SIGNE.

INDHOLD

Erik B. Kromann:
Årets gang 4

Aksel Sandemose:
Marstal-skonnerterne under Labrador 15

Havari-besigtigelse 20

Havets Helte 21

C. E. Møller:
Et 10-aars Minde 25

Erik Boutrup:
Erindringer fra min læretid hos Hans Christensens Eftf.
v/købmand Jens Hansen i årene 1932-1936 30

Arne Rasmussen:
Erindringer fra læretiden i Marstal 35

Peer Borge:
En maskinarbejders første tur på det dybe vand 42

Leif Rosendahl:
De gamle kan endnu... 46

Erik B. Kromann:
Dansk Søulykke-Statistik 49

Karsten Hermansen:
En kort fornøjelse.
A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932 61

Tanja Millinge:
Årsberetning fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat 68

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

Indvielse af det nyerhvervede styrehus og aptering fra Carolineren DORA – der senere har sejlet som SARAH ROUSING og sidst RAL – foregik under passende honnør med stor tilslutning både af søfolk og landkrabber. Der kom folk, der har sejlet med skibet, blandt andre Robert Petersen, til hvis far, Albert Petersen, skibet blev leveret – den samme Albert Petersen, der 3 år forinden havde fået bygget CAROLINE. Efter indvielsen på museet forhaledes til to flagsmykkede søsterskibe i havnen, CAROLINE S, der kom med selskab fra Svendborg, og SAMKA. Begge havde »åbent skib«. Samtidigt fejredes den fortsat eksisterende bunkerstanker SEBONGS 100 års-dag med udstilling i lastrummet på SAMKA.

Den ny udstillingsoplevelse er blevet virkelig godt modtaget af alle kategorier af besøgende, store som små. DORA-udstillingen dufter af »skiv«, som materialer nu en gang gør, når de har sejlet til søs i mange år. En anelse olieduft, og lyden af Alpha'en er med til at give den rigtige stemning, ikke mindst når man kommer op ad lejderen nede fra apteringen og kigger ud ad styrehusvinduerne, hvor det gyngende hav får en til at føle sig hensat til en nattevagt med slingerage.

Så virkelighedstro er udsynet fra DORAS styrehus. Man skulle tro, at dette foto er taget i søen, men det er faktisk fra den ny indendørs Dora-udstilling på museet.

Skipperens salon er også rigget an i udstillingerne.

Svenne vedligeholder skibet, 1954.

Sæsonen som sådan blev faktisk god, lige så god hvad betalende gæster angår, selv om besøgsbarometeret stod noget lavt den første lange del af sæsonen. Forsæsonen var tynd af forskellige årsager, lidt færre lystkutter- og skonnertanløb på grund af vejret og den tyske økonomis dårligdom, der generelt har kortet op på besøgende fra vores sydlige naboland. Så museets profil må skærpes, for at flere folk kan komme ind og nyde herlighederne. Styrehuseffekten har været god – ikke mindst takket være mund til mund metoden – den har også bevirket større tilstrømning fra byen og øen som sådan. Hotel »Ærø Strand« har igen i år været god til at markedsføre museet over for hotellets gæster, bl.a. gennem tilbud, betalt af hotellet, om at se »ANNE BOYE på langfart«-filmen. I løbet af sommeren har CAROLINE S i samarbejde med Fyns Amts Avis arrangeret ture fra Svendborg til Marstal med Søfartsmuseet som mål. De oprindeligt planlagte 3 ture blev til 7 på grund af god tilslutning. SAMKA var også indblandet som afløserskib.

Kulturarvsstyrelsen opfordrede i 2003 til en afprøvning af nye samarbejdsformer indenfor museumsområdet. Heri lå blandt andet en opfordring til at etablere tættere samarbejdsrelationer eksempelvis i form af tværgående samarbejde til styrkelse af museernes faglige miljøer. Derudover opfordrede Kulturarvsstyrelsen til at etablere en mere markant opgavevaretagelse mellem museerne samt til at indføre en mere præcis forsknings- og indsamlingspolitik. Dette tog vi som bekendt op kysten rundt i øhavet, og Øhavsmuseumssamarbejdet har resulteret i en deltidsfællessekretær, Tanja Millinge, der har fået kontor på Flaskeskibssamlingen i Ærøskøbing. Dette samarbejde er med til at skærme vi 5 lokalt forankrede enkeltmuseer mod centralismens damphammer, der stadigvæk hænger som et skræmmebillede over os – årvågenhed over for snigende centraliseringsbestræbelser er fortsat stærkt nødvendigt – storcentre er åbenbart den siddende regerings bud på effektivitet!?

På tampen af året lykkedes det at erhverve Toldkammerbygningen, der ligger som genbo til museet. Denne store, fine bygning er ikke blot bevaringsværdig, men er i god stand og særdeles anvendelig til museets brug. Vi oplever, at der indkommer mere og mere relevant til museet bl.a. store arkivsamlinger fra rederier inden for coasterbranchen og det tilknyttede erhverv, og eftersom vi satser stærkt på at være landets coastermuseum må vi handle derefter. Vi har en tid været på udkig efter ejendomme i nabolaget, men da Toldboden viste sig at være en mulighed, slog vi til. Bygningen skal nu overhales i respekt for arkitekturen, bl.a. er det vores plan at få skiffertag

Marstal Søfartsmuseum blev på slutningen af 2005 udvidet med Toldkammerbygningen, der ligger som genboejendom til museet. Herover ses bygningen ved festlig lejlighed i 1892.

på igen, som der var oprindeligt. Til dette og den øvrige restaurering må vi ud at søge om økonomisk hjælp ved fondene.

Loftsetagen skal indrettes til magasin med de rette luftfugtigheds- og temperaturforhold og fremtids- og brandsikret til betryggende opbevaring af vores kulturarv. Turistkontoret fortsætter sommeraktiviteter i underetagen i det vestlige gavlafsnit. Der er i forvejen tæt forbindelse med Turistforeningen, idet museet varetager turistkontorfunktionen i Marstal uden for sæsonen. Den resterende del af underetagen tænkes anvendt til kombinerede arbejds- og arkivrum. Med denne bygningserhvervelse mener vi at være godt kørende, hvad landfaste bygninger angår. Ved årets generalforsamling afløste Keld Rasmussen Leif Rosendahl på formandsposten, som Rosendahl har beklædt siden 1992 og nu ønskede at fratræde. Rosendahl forbliver i bestyrelsen som næstformand.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Den løbende opgradering af museets ejendomme kører planmæssigt. Nye yderdøre er isat i værksted og skibsmodelrum. Styrehusprojekt DORA er færdigbygget og søsat. Husmur til Bygning I ud mod museumsgården er grundigt overhalet med udfræsning af fuger m.v. og ny nedgangskappe til kælder er på plads. Træskur til trailer og papkasser er opført i den sydlige gård. Samme steds er det lille kønne baghus blevet istandsat bl.a. med nyt tag og naturligvis skorsten med den engelske skorstenspibe, i sin tid hjembragt fra Methil, genanbragt på tagryggen som et bevaringsværdigt stykke bygningshistorie.

Erhvervelsen af genboejendommen Det Kongelige Toldkammer, eller Toldboden, er det store bygningsmæssige skridt i år, nu ligger Søfartsmuseet ikke bare på waterfronten, men så klos på vandet at vi med lidt held kan få våde tæer, når vi stiger ud fra Toldboden med et rigtigt krabat efterårshøjvande. En del godtfolk har minder fra Toldkammerets tid måske både gemytlige og mindre kære minder, og en del af os har fået udleveret vores søfartsbog i den bygning, der har haft så stærk berøring med søfarten, så også denne bygning er i allerhøjeste grad i sig selv et stykke maritimt kulturhistorie, der er en god ramme om museets arkivalier og virke.

Formidling

Udgivelser

»Fem Havne« er en bog om Ærøskøbing, Faaborg, Svendborg, Rudkøbing og Marstal havne med fokus på nyere tid og kommentarer til nutidssamfundets brug og/eller misbrug af havnemiljøer, udgivet af de 5 museer på Langelands Museums forlag. Forfatterne fra hver af de 5 havnebyers museer har forsket i havnenes historie – ikke mindst den nyere industrihistorie, der er bearbejdet op til i dag. En bog, der sætter pris på havneværdier med 255 siders gennemillustreret læsning.

På museets forlag er udgivet en lokalhistorisk bog »Husker du vor skoletid? Ommel Skole 1914-1969« af Rita Jakobsen, der især har bud til dem, som har læst på »Ommel Universitet«.

Arkivernes Dag blev her på museet afholdt den 5. november. Flemming Boye og Karsten Hermansen havde sat et godt program sammen, hvor Flemming Boye fortalte om den store database www.marstallere, som han har stået fadder til. Karsten Hermansen viste rundt i arkiverne, og Ove Pedersen gav vejledning i slægtsforskning. Det righoldige arkiv rummer bl.a. omfattende materiale fra mæglerfirmaet H. C. Grube. Det er disse kilder, der ligger til grund for en af museet udgivet og af Karsten Hermansen forfattet bog »Søens købmænd – H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998«, et værk på 166 sider, der ikke blot

Skibsmægler H. C. Grube (1831-1911) – en initiativrig mand.

fortæller om forholdene og menneskene i Marstal, men også om hvad en skibsmægler og hans firma kan udrette, når der er ildsjæle bag.

Fra museets kiosk forhandler vi en hel del bøger af maritim karakter og selvfølgelig også med lokalhistorisk indhold. Af bøger fra dette år skal her fremhæves genoptryk af Hübertz »Beskrivelse over Ærø« fra 1834 »oversat« fra gotisk skrift til almindelige bogstaver af Palle Abramsson, Skovby og udgivet af Ærøskøbing Kommunes Lokalhistoriske Arkiv. Palle Abramsson, der for øvrigt ligger inde med et meget omfattende lokalkendskab, har desuden stået for redigeringen af bogen »Ærøske Smede«, der har Metal Ærø som udgiver. De bøger forhandler vi i sagens natur også fra museet.

I museets Carl Rasmussen-rum blev Ole Eges ny fornemme billedbog »Ærø« udgivet fra hans eget forlag. Den historiske tekst er sammenfattet af Erik B. Kromann, museet.

Museet har, som vanligt, været repræsenteret i radio og TV-udsendelser.

Udstillinger

Carolinerstyrehuset og skippersalonen fra M/S DORA blev, som nævnt, indviet og taget i brug først på sæsonen. Inspireret af succesen med denne udstilling udbyggede vi, hvilket vil sige Tommy Christensen, sidst på året arrangementet med at rigge yderligere et kammer til med køjer og hvad der ellers er bjærget fra DORA – godt er det blevet!

Særudstillinger

Stablewskiudstillingen med de fine miniaturemodeller kører fortsat endnu et år, hvilket både vi og publikum er meget glade for.

I foråret havde vi besøg af lørdagsmalerne, der blev efterfulgt af marinemaleriudstilling af Torsten Kruse. Fra sommeren har vi haft Mobiler af David Moodie og motiver fra Ærø af fransk kunstner Lucien Leroy og Joy Sørensen.

Foredrag, rundvisninger, møder, film m.m.

Det Ærøske Færgselskab og øens turistforening har været på rundvisninger på museet. Krigssejlerforeningen har været på besøg og rundvisning. Erik Kromann har været i Helsingør og holdt foredrag for Handels- og Søfartsmuseets Venner, Logen »Arrebo« har været til filmforevisning på museet. Desuden har der været talrige andre rundvisninger for skoler, kursister på Navigationsskolen o.s.v.

Eksterne udstillinger

Museet har sammen med Navigationsskolen haft en stand om bord på M/F KYHOLM i København og i Helsingborg i markedsføringssfremstød for Samsø, Læsø og Ærø. Fire Carl Rasmusen-stykker har været på langfart, udlånt til en af Svendborg Museum arrangeret udstilling i Egedesminde, Grønland.

Personalia
Eigil Petersen, Christian Rasmussen og Freddy Bernt Madsen er tiltrådt i 2005. Zeljko, der har været i længere beskæftigelse på museet, har fået andet job. Leverandøren af meget lokalhistorisk stof fra Marstal og også ømæssigt, K. K. Henriksen, Odense, er død. Museet har en hel del arkivalier fra hans hånd. Mange folk giver fortsat en hånd med, således har Anker Hermansen splejset en del tovværk og taklet en ende og Jens Pingel har fået museets gamle urværker til at tikke i den rigtige takt. Tanja Millinge startede som sekretær for fællestiltag de 5 øhavsmuseer imellem. Hvis vi lige tager starten af 2006 med også, kan det nævnes, at snedker Peder Arne Christiansen er tørnet til som frivillig.

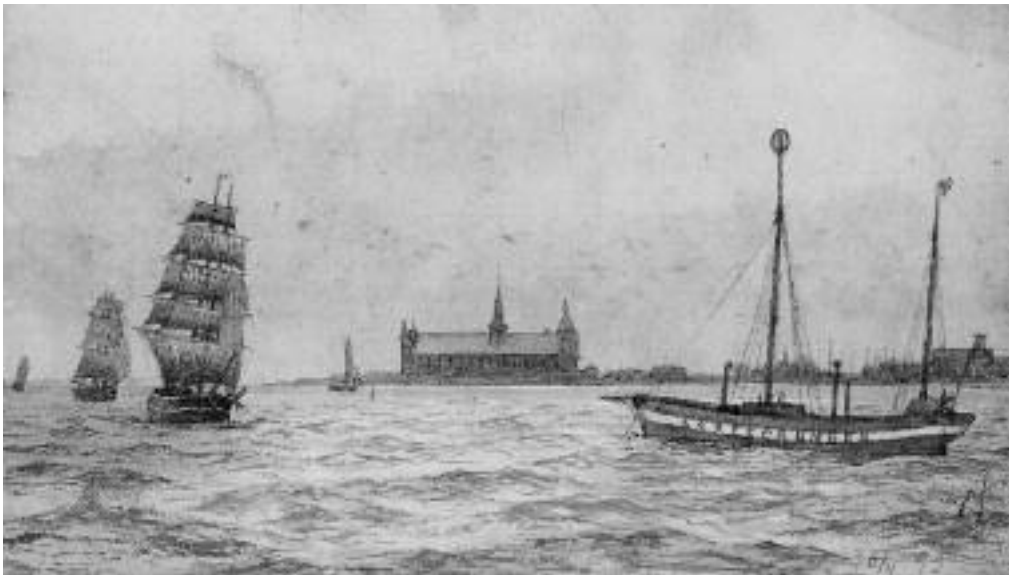
Gaver, erhvervelser, forskning og registrering
Søfartsmuseet har igen i 2005 modtaget en lang række gaver af vidt forskellig, men relevant art. Der indgik 127 gavenumre, hvoraf som vanligt flere dækker over mange enkeltgenstande, bl.a. et omfattende avisarkiv fra Fyns Amts Avis, som vi sammen med Ærø Museum modtog fra avisen. Vi sorterer og huser samlingen. En anden stor gave var efter afdøde Kaj Johansen, hvor museet bl.a. modtog en samling på 199 maritime bøger. Et par pluk fra gavelisten i øvrigt: Maleri fra 1930 af Christian Benjamin Olsen »Marstaller står Sundet ind«, erhvervet via fondsmidler. Bemandet model af perlefiskerfartøj fra Persergolfen, lille model af fregatten JYLLAND, tre skibsportrætter efter May Kristensen: Jagten ANNA, skonnerten KAREN, malet af H. A. Hansen og motorskonnert HALMØ, malet af Johan Kock, alle tre ejet og ført af svigerfaderen Hans Albertsen. Der er modtaget maskintelegraf fra gammel norsk damper SKIBLADNER og meget stor funktionsdygtig styremaskine fra Svendborg Hydraulik, desuden en samling farvedias optaget i Marstal og omegn 1941 af pressefotograf ved Aalborg Stiftstidende,

Jollehavnen i Marstal sommeren 1941, hvor der lå mange vojebåde lignende museets ANNE KAROLINE (Fra Kirkegaards lysbilleder).

Jørgen Anker Kirkegaard, bænk til redningsveste, hangerspil fra Carolineren RIO, Frants Landt-maleri af fuldskib, fotoalbum fra sejlskibe, som afdøde Eli Bager har sejlet til søs med, bogsamlinger, et vod til museets drivkvase ANNE KAROLINE – afprøvet under »Vinden Drar«-arrangement på Strynø, husskøder, skibsskøder, drejebænk til finmekanik efter afdøde instrumentmager Kaj Jensen, der før har været museet behjælpelig med at ordne nautiske instrumenter, model af lille jagt, en 15 fods Frandsenjolle, H. A. Hansen-maleri af barken PAX af Marstal, og flotte sømandsarbejder i form af billedrammer, den ene

ANNE KAROLINE under fiskeri med vod ved Stryn sommeren 2005, bemandet med museumsgaster – Henning Terkelsen, der ses ved vanterne, Tommy Christensen med bowlerhat – og en »rigtig« fisker Jens Christensen i forhånd ved voddet. Drivkvaser eller vojebåde var der mange af i såvel Marstal som Ommel for år tilbage.

fremstillet under konvojsejlads på Nordatlanten 1944. I gavelisten optræder også skitsebøger m. m. efter marine- og grønlandsmaler J. E. C. Rasmussen (Carl Rasmussen) skænket af Hanne Hansen, oldebarn af kunstmaleren. I den ene skitsebog er nedenstående gengivede skitse indtegnet. Den er fra 1893 og tegnet om bord på Den Kongelige Grønlandske Handels brig PERU, der har kvitteret lodsen ved Kronborg og er på vej mod grønlandske farvande. Her om bord befandt kunstmaleren sig, og han har taget skitser og malet under vejs. Denne skitse er dateret 30/4-93, samme dato som et brevkort, museet ligeledes har modtaget, er forsynet med. Som et kuriosum skal nævnes, at kortet er afgangsstemplet København 1.5. og modtagetstemplet i Marstal 1.5. altså selv samme dag – det vil sige at postvæsnet for over hundrede år siden var langt hurtigere end i dag og Post Danmark anno 2006 langt overlegent – en del af landets væsner er absolut ikke blevet bedre serviceinstitutioner for landets borgere! Carl Rasmussen havde før været på Grønland, hvad hans mange smukke malerier vidner om bl.a. i Marstal Søfartsmuseums store Rasmussensamling. Her hænger et lille maleri af den



Skitse og brevkort fra kunstmaler Rasmussen (i Marstal kaldet Grønlandsmaleren). Carl Rasmussen skriver:

Vi lettede i Morges og nærmer os nu Helsingør med god Vind og Regnen er ophørt. Lodsen tager venligst disse Ord med i Land og saa gaar det ud ad Kattegat. Dine Breve og Pakken besørgede Kruse til Kontoret, og derfra fik jeg det i Aftes da Posten kom ombord, og Du skal have Tak derfor. Lev nu Vel og lad Sommeren som jeg rejser fra glæde Dig og hele Familien og Gud være med Eder. Kaptain Styrmænd og Alle ombord ere efter det første Indtryk særdeles forekommende forsaavidt hen begynder Reisen under de bedste Auspicier og trods Hosten og Smærter i Hovedet er min Appetit tilfredsstillende. Hilsen kjærligst Alle ogsaa i Kjøbenhavn.

Din hengivne Mand JECRasmussen 30/4 93.

nævnte KGH-brig PERU med det karakteristiske Umanaq-fjeld i baggrunden. Dette maleri har for øvrigt været en tur tilbage på Grønland i 2005, idet det sammen med et par andre stykker var udlånt til Egedesminde, hvor Svendborg Museum havde udstilling. Den her viste skitse vidner samtidig om et af de sidste indtryk, Rasmussen fik af Danmark. På rejsen hjemover faldt han over bord fra PERU og druknede på Nordatlanten den 1. oktober 1893.

Økonomi

Museet har igen i 2005 modtaget pengegaver fra forskellig side, hvilket er både glædeligt og nødvendigt for museets fortsatte udvikling. Til Carolinerstyrehusprojektet er modtaget 150.000 kr. fra JL-Fondet. 15.000 kr. er foræret fra Marstal Dok, og 42.588 kr. er modtaget fra boet efter Vivi Svane samt 50.000 kr efter Bodil Mose Hansen. 17.685 kr. er indgået fra Augustinus Fonden til erhvervelse af Benjamin Olsen-maleri (se bagsiden). Fra Veluxfonden er kommet 5.000 kr. til bogen om Ommel Skole. Til museets bogudgivelse om skibsmæglerfirmaet H. C. Grube er modtaget 6.000 kr. fra anonym. Til nye sejl til ANNE KAROLINE er modtaget 5.000 kr. fra Familien Hede Nielsens Fond og 10.000 kr. fra Dronning Margrethes og Prins Henriks Fond. Fra Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond er modtaget 37.000 til bogen om HANNE S' forlis. Fra rederiet Mose er modtaget 1.000 kr. ligesom anonyme beløb er indgået. Fra Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel er modtaget 5.000 kr. og fra skibsreder Per Henriksen er modtaget 25.000 kr. begge til coasterprojekt om skibe på 150 til 500 brt. efter II. krig, der køres i samarbejde med forskellige maritimt interesserede personer og institutioner. Museet deltager fortfarende i livet uden for murene, som part i 4. Maj Komitéen er vi involveret i skulptur på Marstal Havn »I skal ikke blive glemt!«, hvortil der fra A. P. Møllerfonden er skænket 1.437.500 kr. Skulpturen er over danske søfolks indsats i ufredstider, udført af Hans Krull – oldebarn af Carl Rasmussen – og er beregnet klar til afsløring sommer 2006. Ommel Havn er vi også involveret i, hertil er sidst på året fra Friluftsrådet bevilget 65.000 kr. til fornyelse af pæle på brohovedet.

Andet

Museets generalforsamling på hotel Marstal var som vanligt velbesøgt, foredragsholder var denne gang Ole Mortensøn fra Langelands Museum, der fortalte om havnemiljøer. Der har været afholdt møder på museet i Maritimt Center Ærø, i 4. Maj Komitéen og i Sydhavsregattagruppen. Desuden har der været afholdelse af museets inspektør Erik Kromanns 25-års jubilæum med venligsindede gratulanter fra nær og fjern. Museet har været med til at arrangere højtideligholdelsen af 60-året for 4. maj bl.a. gennem billedforedrag af Eva Krull på museet den 4. maj, fakkeltog om aftenen efter kirkegang og foredrag på Navigationsskolen ved Carsten Jensen samt sammenkomst den 5. maj i museets formidlingsrum efter kransenedlæggelse ved navnetavlen ved Kirken og mindestenene på havnen. Henning Terkelsen og Erik Kromann har været til Coastal Shippingmøde i Wishafen. Søfartspuljemøde har været afholdt i Marstal i foråret. Møder i coastergruppen har været afholdt i Rederiforeningen og Københavns Havn samt på museet med deltagelse herfra af Karsten Hermansen, Erik Larsen og Erik Kromann. Museumsudflugten gik i 2005 til Bagenkop til u-båden og fortmuseet i Tommy Christensens og Henning Terkelsens lystyachter. Pedel Erik Johansen fra Told*Skat museet har været på nogle dages ophold for at følge Tommy Christensen og se på vores arbejdsgange. Der har

Fra museets generalforsamling marts 2005 på Hotel Marstal.

Museumsudflugt til Bagenkop. Karsten Hermansen dykker ud.

været stor mødeaktivitet i det ny 5-museers samarbejde, Øhavsmuseerne. Vi har haft besøg fra USA i anledning af, at den tidligere Marstalgalease ARGUS fyldte 100 år. Repræsentant for spejderbevægelsen, der driver skibet, var på besøg på museet. To spejdere fra Marstaltroppen blev inviteret til Californien til sejltur med skibet i anledningen. Vi har også haft sejlende USA-besøg, idet PRIDE OF BALTIMORE atter en gang har besøgt Marstal Havn og Søfartsmuseet. Museet er med som rådgiver og godkender ved Naturturismeprojekt omkring Ommel Havn ved Kleven, hvor et antal jagtpæle og en svedekiste er renoveret, og barkegryde samt anløbsbro repareres. Vi har haft besøg af Charles Burden fra Maine Maritime Museum, der rejser rundt for at opmåle og beskrive skibskister, hvad der udmunder i en bog om emnet. Marstal Ungdomsskole har været på midnatsbesøg i anledning af Halloween med 34 børn samt ledsagere. Skonnerten BONAVISTA forbliver oplagt ét år mere. Den er blevet mere og mere læk, og har kørt på pumperne længe. I det sene efterår stod pumpen af en aften, og det var nok til at sende skibet ned på mærkerne godt og vel i løbet af én nat. Marstal Brandvæsen tørnede til og fik skonnerten lænset. Efterfølgende kom skibet på slip for at få stoppet de værste lækager og for at blive kalfatret af Ebbes Bådebyggeri.

– – –

Apropos BONAVISTA. Dette skib er sammen med FULTON, MARILYN ANNE og LOA repræsentanter for Marstalskibe i den barske newfoundlandsfart. Herom berettes bl.a. i museets Bonavistarum og i nogle af denne bogs kapitler, hvilket underbygger den kendsgerning, at newfoundlandsfarten indskrev sig som det mest hårdhændede kapitel i Marstalsøfartens historie – bortset fra krigene!

BONAVISTA er nede på mærkerne.

Marstal-skonnerterne under labrador

Af forfatteren AKSEL SANDEMOSE i »København« og Berlingske Tidende 1923

Efter Jul, stundom i Februar, naar Vinteren strenges i Norden, og man er træt af Vintermørket, dukker næsten hvert Aar i Pressen korte Meddelelser om, at nu savnes den eller den Skonnert, som var paa vej fra Labrador til Middelhavet med Fisk. Gennem Avislæseren gaar et lille Gys, men notitsen siger alligevel saa lidt. Man aner ligesom Skyggen af en Katastrofe, men ikke mere – et Skib er borte, javel, men der kan jo ingen konkrete Oplysninger gives, og den med Søen ukendte Læser er ikke i Stand til at konstruere Tragedien op. Han gaar til næste Nyhed i Avisen og skyder maaske Tanken om den forsvundne Skonnert fra sig med et Skuldertræk: Den dukker vel op igen.

Men ovre paa Ærø, hvor de Skibsførere og Redere bor, som næsten uindskrænket raader over Fiskefragterne fra disse fjerne Egne, gaar der en Rystelse gennem de mange Hjem. Og mange Skippere sætter sig hen i Halvmørket ved Ovnen, lukker Laagerne til over de blege Gammelmands-Øjne og *ser* alt, hvad der er sket, Havariet paa det vinterlige Atlanterhav, de Dødsdømtes sidste, umenneskelige Kamp for Livet …..

Hvor gammel Marstallernes Herredømme er paa denne Rute, er mig ikke bekendt. De deler det kun med enkelte newfoundlandske Skibe og stundom et Par Fartøjer fra Lunenburg i Nova Scotia. Disse smaa Marstalskonnerter viser hvert Aar det danske Flag paa den vældige Kyst fra Hebron nordvestligst i Labrador til Newfoundlands Sydspids Cap Race. De dansk Skibe er deroppe kendt bedre end det Land de kommer fra; thi store Sager er det ikke, Befolkningen ved om Danmark udover, at det er et Land meget langt borte, hvor der tales et uforstaaeligt Sprog...

Ganske særlige Omstændigheder har gjort sig gældende ved Byen Marstals Erobring af Fiskefragterne. For det første var Dampskibe udelukket. Mandskabet er paa disse for stort, Opholdet under indladningen vilde sluge alt for store Summer til Lønninger, og selv bortset herfra vilde det betyde et saadant Tidsspilde for det kostbare, dampdrevne Fartøj at ligge og vente paa Fiskens Forsendelse fra Havn til Havn, indtil Lasten kan fyldes, og i mange Tilfælde vilde Damperen komme til at gaa kun halvt lastet over Havet. Kampen stod da mellem mindre Sejlskibe, og efterhaanden har Marstallerne ved deres utrolige Nøjsomhed, deres klare og nøgterne Beregning af Midler og Maal konkurreret alle andre ud. Thi Budgettets Rammer er meget snævre for det lille Skib paa denne Fart. *Enten* maa disse Fiskefragter opgives, *eller* Lønningerne skal være lave, Forplejningen den nødtørftigste, Arbejdsydelsen den største. Og Marstallerne *har* drevet Udgifterne til Skibenes Drift ned til et Minimum, saa andre Nationer sejledes langt agterud med Undtagelse som før nævnt af Newfoundlænderne selv, der var endnu nøjsommere end Marstallerne.

Naar man er kendt med Arbejdsforhold i Land, lister et Spørgsmaal sig paa: Hvad siger den menige Besætning til denne Sejlads? Den er farlig. Den er besværlig. Den giver næsten ingen Hyre. Gør Folkene ikke Vrøvl? Aajo. Det gør

de, for det gør alle Søfolk i alle Skibe. Det hører med til god Tone at gøre Vrøvl! Men Sømanden bliver i den Fart Aar efter Aar. Alle Verdenshave staar ham aabne, men han vender atter og atter tilbage til den lille Marstalskonnert, som render paa Middelhavet med Fisk...

Hvorfor? Det kan være vanskeligt at sige. Væsentligst sker det nok, fordi Mennesket nu engang ikke lever af Brød alene. Den livsfarlige Sport at føre en Smule Skonnert, ikke større end den, der ligger med Pærer ved Børsen, tværs over Atlanten ved Vintertid, med i alt 4 eller 5 Mand høj om Bord, den drager Eventyreren til sig, Folk, der aldeles ikke interesserer sig det bitterste for bløde Senge og mange Penge, men elsker Spillet, det højeste Spil, sætter Liv og Ejendom ind paa en Kamp, der ikke giver anden Gevinst, end at man maaske kan komme levende fra det. Det kan, uden at jeg for øvrigt her vil komme nærmere ind paa denne Side af Sagen, bemærkes, at mens Skipper og Styrmand praktisk talt altid er fra Marstal, er den menige Besætning derimod Københavnere eller Jyder. I det Ydre raa, brutale Fyre, som elsker Slagsmaalet og Harmonikaen.

Men tilbage til Udgangspunktet: Selv om Faren er stor, saa betyder det naturligvis ikke, at Chancerne for en Rejses heldige eller uheldige Udfald staar til hinanden som f.Eks. én til én. Noget saadan skulde snart gøre Ende paa lysten til at prøve Lykken og sætte Præmierne til Assurancen artigt i Vejret. Naar Regnskabet gøres op fra de sidste 25 Aar, skal det nok vise sig, at Gevinsten er der, men mange vil begræde deres Døde.

Traditionen binder ofte en Bys eller et gammelt Rederis Skibe til bestemte Ruter, hvor de har vundet Hævd paa Fragterne og en uskreven første Ret til dem. Saaledes vil man nu i disse Dage i næsten alle Havne paa Newfoundland og Labradorkysten træffe Skonnerter fra Marstal. De tager sig klodsede og firkantede ud i Sammenligning med de vævre Skibe, som har hjemme der paa Kysterne, og som røber en Nation, der alene lever af Havet, en Sø–Kultur, der har faaet sit Udtryk i den maagelignende Nova-Scotia-Skonnert. De og Skibene fra Marstal er ene om at fragte Tørfisk til Middelhavslandene, kun rent undtagelsesvis ses andre Skibe paa Ruten. For Manden, der kun har gjort Turen over Atlanten med Oceanflyvere, hele flydende Byer, og véd, at en saadan Rejse kan være haard nok, er det vanskeligt at fatte, at disse Smaaskuder paa omkring 100 Register Tons, paa Størrelse med de Fartøjer, der afventer Magsvejr for at sejle Grus fra Samsø til Aarhus, kan gøre Rejserne oppe fra det halvarktiske Amerika til Gibraltar og tilbage Aar efter Aar, Vinter efter Vinter. Mere fatteligt bliver det dog, naar man erindrer, hvordan vore Forfædre fór til Havs fra Island til Grønland og Vinland i aabne Baade med et enkelt Sejl og en Aare ud fra Siden som Ror. Men den, der har gjort Turen med en lille Sletskonnert fra Labradorkysten til Lissabon, vil ogsaa kunne danne sig et Begreb om, hvad de gamle har døjet. Hvor drevne Søfolk de end har været, – i Uger har de siddet i Vand til Halsen og alene paa Skibets opragende Sider kunnet se, om de var inden- eller udenbords. Og man kommer til at beundre Sagamændenes stoiske Tavshed om den vanvittigt rivende Gigt, der lige fra Ungdomsaarene har redet disse Søfarere, man faar rent ud sagt en Mistanke om, at Skribenterne ikke selv har været plaget af den paa Grund af, at de ikke var med, ellers skulde man sikkert i Sagaen finde fæle Gigtbeskrivelser, men at der ingen er, beviser, at den, som ikke har set noget, bedre end andre véd, hvad der er værd at snakke om.

Om Høsten, naar Torskefiskeriet under Labrador er til Ende, søger Marstal-

skonnerterne til New Foundland. Da er Foraarsfangsten oftest færdig til Eksport, men indladningen tager Tid, tit gaar Skibet til flere Smaahavne, før der er fuld Ladning. Der maa altid regnes med femseks Ugers Ladetid, og først fra December til hen i Februar stikker Fartøjerne ud med Kurs imod Sydøst. Rejsen forløber nogenlunde ens for dem alle. Kommen lidt fra Kysten gribes de af Nordveststormen og bjerger Sejl, hvorefter Sejladsen fortsættes mere lig et Mareridt end noget andet. Den halve Tid ligger Skuden begravet i Vand, og en Stank som fra en Destruktionsanstalt er i Kahyt og Lukaf, hvortil man har lukket tæt, men op og ned skal man jo, hvorved der kommer en Aabning, og overraskes man i et saadant Øjeblik af en Sø, betyder det Vand i Lukafet. Det siger Pjask og Svup, naar man lægger sig i den drivvaade Køje, Stanken er usigelig slem, brygget sammen af Tjære, Olie, Tovværk, Maling, Lampe, Aande og Tobak foruden den lumre Os fra daarligt tørret Fisk, der ligger i Lasten bag en tynd Bræddevæg. Heldigvis er de fleste søstærke, naar de stilles overfor denne Tur, ellers døde de. En dyb Nedtrykthed tager Folkene, de længes sygt efter Køjen, som er god og rar i Modsætning til det vaade og mørke Dødsrige paa Dækket, de kryber sammen som Kugler inde i den og gør sig det hyggeligt med Piben, mens de skiftevis staar paa Hovedet, Benene eller en Albue, eftersom Skibet sætter sig i Søen eller krænger, og Søerne slaar ind paa Køjens Yderklædning, som var det Skud fra en Jætte, der i Stedet for Pile har pommerske Bjælker paa sin Bue. Ovenover den hvilende rinder Vandet enslydende som en Vuggevise, men nu og da bryder en Syndflod ind over Fartøjet, og Manden i Køjen godter sig – paa Lyden af Vandet

Museets Skottenborg-stykke af marstalsk newfoundlandsfarer.

og med sit Kendskab til Skibets Klage ved han, at nu er Fartøjet knuget ned, som bar det den dobbelte Last, og at hans Kammerater ruller skamslaaede og mere døde end levende om i Vandmasserne deroppe – godt at være i Køjen! Ind til Gibraltar naar de kun i sjældne Undtagelsestilfælde uden Havari. Den Redningsbaad, som Søloven befaler skal være ombord, er i ni af ti Tilfælde knust, længe før de naar Havn, og er kun til Ulykke, da den oftest smadrer alt paa sin Vej, naar den er slaaet itu og jager om paa Dækket, uden at nogen har saa lidt Lyst til fortsat at leve, at han vover at nærme sig Stumperne. Man aander befriet op, naar den sidste Planke af den har knust saa megen Skanseklædning, at den slipper i Søen. I Tilfælde af Forlis vil Baaden ikke savnes. At gaa i den paa Atlanten i Januar, er kun at skaffe sig en hel Del overflødigt Bryderi før Enden. I Reglen gaar meget mere i Løbet, ikke sjældent et Menneske.

Men saa en Morgen, man kommer paa Dækket, og endnu i Tanken har et Billede af Skibet, som det Dagen forud laa iset ned i den graa Grødis, der kommer af Havvand, ser man, uden rigtigt at fatte det, hvordan Rigningen staar sort og ren. Kun et enkelt Isbjerg viser endnu sine døde Tinder i Nordvest. En Sø brækker tæt ved Skibets Side, man jager til at lukke efter sig og sætter i Spring, men for sent, Søen tordner ned over Flygtningen. Allerede før den tager ham, føler han sig grebet som af en Jernklo om Hjertet ved Tanken om det iskolde Bad, er i næste Nu begravet i Bølgen. Til Akkompagnement af Rorgængerens drillende Latter kommer han paa Benene helt henne agter og ser dumt paa Vandet, som er ved at løbe af Dækket. *Det var varmt!*

Den Oplevelse huskes, til han dør. De er om Natten gaaet fra den dødsens kolde Polarstrøm ind i Golfen…

Skibene, som uden at se andet end oprørt Sø og den truende, lukkede Himmel, ikke Røg fra en Damper, ikke en Sejlers Rigning, er gaaet over det vinterlige Hav, drives af taagede Byger ind under Portugals Kyst. Smaa dansende Sardindampere dukker frem, Regnen falder mildt som ved Sommertid i Danmark og farver Sejlene sorte, Havet er frisk og blaat, frister til Bad, Søen ler, og Hajfinner striber Bølgen.

Da er Tummelen der nordude glemt, Sømanden gaar i Land til kuløjede Kvinder, som er en flatterende Baggrund for Drømmen om det nordiske Foraar med danske Piger. Han drikker Vin, der koster ham en ranet Klipfisk pr. Spandfuld, han vegeterer og gør sig Livet rart.

De lange Sommerdage gaar det nordover med en Last Salt til Labrador igen. Sommer og Vinter paa Atlanten – der er en Forskel, som paa Himmel og Hades. Lang og blind staar den endeløse Dønning. Havet mumler og nynner med smeltende Tone. Paa vindstille Dage vugger Maagerne i Flokke Skibet, skælder og sladrer, ser forventningsfulde op med det stenede Blik. Arbejdet slipper op om Bord, man sidder for et Syns Skyld og piller i et eller andet, mens Blikket flakker ud, hvor den rene, stride Himmel kupler sig ned i Havet. Den lange Sommer til Ende vokser i Matrosens Hjerte de skære Drømme, der skal hjælpe ham gennem de kommende Vintre.

Aksel Sandemose

– – –

Således skriver Aksel Sandemose, og hvor har »Manden fra Jante« – jantelovens fader, så sin viden fra. Jo han har såmænd været i fart på New Foundland. Efter en kort karriere om bord på RAGNAR af Gäfle i foråret 1916 mønstrede han på forenagterskonnert KATRINE af Marstal, der afgår København 5. oktober 1916. Rejsen går over Shetland, Færøerne og Island til New Foundland, hvor Aksel Nielsen, som han hed dengang, rømmer i Fogo ved midnatstid natten mellem 29.

Newfoundlandsskonnerten KATRINE af Marstal, som Aksel Nielsen/Sandemose rømte fra i Fogo.

alder). De får ordre på at gå til Færøerne, der var afhængig af salt til fiskeindustrien. Saltladningerne blev i høj grad befordret på Marstalkøl og en væsentlig del af Marstalflådens 42 krigsforliste skibe under I. Verdenskrig er netop blevet sænket på rejse til de nordatlantiske øer med saltladninger. CHR. H. RASMUSSEN er imidlertid heldig, de sejler også en stor omvej for at undgå havets glubske hajer, de tyske u-både, der i 1917 mejede alt ned af levende på de skibe, de sænkede. Sejleren er fortsat heldig og slipper hjem til Marstal for overhaling og her afmønstrer Aksel Nielsen/Aksel Sandemose

I bemandingslisten finder vi Aksel Nielsens underskrift.

og 30. oktober. Ungmand Nielsen undslipper en eftersøgning og dukker først frem fra sit skjulested, da KATRINE afgår med klipfisk fra Earle Sons & Co., Fogo havn den 6. november 1916. Aksel Nielsen arbejder på forskellig vis deroppe vinteren 1916-17, hvilket er beskrevet i hans litteratur.

I Marstal Søfartsmuseums arkivs bemandingslister finder vi under tremastet topsejlsskonnert CHR. H. RASMUSSEN, at just Aksel Nielsen er påmønstret som ungmand i St. John's, New Foundland den 18. februar 1917. Skonnerten får nogle meget hårde knubs under rejsen og ankommer Port Lexios, Portugal for reparation og losning af en part af klippefiskeladningen. Efter reparation afgår de til Cartagena med restladningen og videre i ballast til Ibiza for at indtage salt. Slutningen af maj står de ud af Middelhavet og anduver Gibraltar for ordre (og sikkert en snak med Chresten Bager, »Gibraltar-Bager«, fra Marstal, der var lods dernede i godt og vel en menneskesammen med den øvrige besætning den 5. september 1917. CHR. H. RASMUSSEN afgik for øvrigt Cadiz den 2. september 1926 bound for New Foundland, siden er intet hørt eller set til skib eller besætning – samme vinter 1925/26 forsvandt 2 andre af Marstalflådens newfoundlandsfarere sporløst og to andre totalforliste, men hvor søfolkene blev bjærget. Besætningen på den ene, tremastskonnert EVA, på forunderlig vis, læs herom i kapitlet »Et 10-Aars Minde«.

Som bekendt har sejladsen og opholdet på New Foundland givet stof til mange af Aksel Sandemoses bøger. Den ene, »Klabautermanden«, blev filmatiseret, til det formål blev den kendte Marstalskonnert ENERGI genoprigget til filmen som ODYSSEUS. ENERGI var en af de skonnerter, der har gjort de hurtigste rejser i newfoundlandsfarten (se side 61).

Newfoundlandsfarten var i sandhed et barskt kapitel i Marstalsøfartens historie, hvilket følgende gengivelse af skrivelse viser.

Havari-besigtigelse

Undertegnede Skibsførere, opfordrede af den Danske Konsul i Oporto, har i Dag afholdt Havari-Besigtigelse paa dansk 3.mst.Skn. »OFELIA« af Marstal ankommet til Oporto i Dag fra Change Island, Nfl., med en Ladning Klipfisk.

Vi fandt følgende:
Jollen og Tallier mistet.
Kahytsdøren slaaet i Stykker.
Lønningen paa Baaden knækket Bagbords Side. Klampen beskadiget.
Mesanmastekrave sprunget.
1 Vandtønde gaaet over Bord. 1 Vandtønde slaaet i Stykker.
Skonnertgaffel brækket og Sejlet i Laser. Mastekrave paa Fokkemast sprunget.
Kabyssen har brækket Klamperne væk i Dækket. Én Dør i B.B. Side af Kabyssen slaaet ind. Forreste Hjørne af Kabyssen i S.B. Side brækket.
Lukafkappen har begivet sig.
Judasøret i S.B. Side og Svineryggen har begivet sig.
Bakken er slaaet ned.
Svineryggen agtenfor Kranbjælken knækket.
Et Stykke fast Lønning 22 Fod flækket.
Et Stykke Naglebænk 11 Fod flækket.
I S.B. Side er Syv Støtter brækket og flere har begivet sig.
Circa 190 Fod løbende Skanseklædning slaaet ind.
Pyntenet 44 Fod udenbords og 18 Fod indenbords slaaet ind.
Flere Steder har Skanseklædningen trykket Søm og Kramper ud.
Navnebrædtet S.B. Side agter slaaet i Stykker.
S.B. Lanternebrædt slaaet i Stykker.
Dækket under Bakken i begge Sider har begivet sig.

OPORTO den 18. Januar 1926 *J. E. Christensen*, Fører af Sk. »BONAVISTA«
M.S. Mortensen, Fører af Sk. »MAAGEN«

Det var således to skippere, Bonavista-Christensen og Maagen-Mortensen, der var erfarne i newfoundlandsfart, der var på besigtigelse hos kollegaen Hans Petersen, der havde prøvet ikke så lidt i denne lille tremastskonnert OFELIA, der for øvrigt havde en søster HAMLET i samme fart, læs blot efterfølgende artikel HAVETS HELTE

Tremastet topsejlsskonnert CHR. H. RASMUSSEN, der lå i newfoundlandsfarten i mange år og hvor den også mødte sin skæbne.

Søndags B.T. *skriver i et nummer den 28. december 1924 nedenstående:*

Oporto,
December 1924

Tavse mænd der løfter den danske krone

To Mænd og en Knøs paa 15 Aar over Atlanten! Mindre kan vel ikke godt gøre det? Og dog drejer det sig ikke her om et Udslag af hæsblæsende international Kappestrid eller en amerikansk opreklameret Sportspræstation, men om ganske dagligdags Begivenhed; Den danske Sømands Kamp for Brødet til sig og sine derhjemme, hvilket atter er en Kamp for at hæve den danske Krone, for det er en velkendt Sag, at de danske Rederier indsejler deres udenlandske Fragter i Lstr.

Naar en Dansker i Udlandet kommer ned til Havnen, søger hans Blik straks den røde og hvide Dug mellem de opankrede Skibe fra Alverdens Nationer, og naar han genfinder sit Flag, fyldes hans Sind uvilkaarligt af en dyb og taknemlig Følelse, den Følelse, som det nuværende Regime derhjemme gør sit bedste for at udrydde ved at bekæmpe al danskhed og ikke mindst ved det latterlige (og for os Danske i Udlandet højst beskæmmende) Afrustningsforslag, som stiller os i Plan med Vasalstater som Panama og Luxemburg.

De Marstal-skuder

Naar man derfor en Efteraarsdag stiger ned fra Oportos Højder og gennem snævre og stinkende Gyder, opfyldte af Tiggere, blinde og lemlæstede skraalende Kvinder, halvnøgne Børn og Okseekskrementer, baner sig Vej ned til Duroflodens gule og snavsede Vande, Byens naturlige Havn, ogsaa kaldet »Kloakken«, og ser en tremastet Skonnert med Dannebrog blafrende agter just blive bugseret ind, er man ikke længe om at vække en slumrende Baadsmand for at blive sat ombord, thi ombord i disse Marstalskonnerter, og det er de jo næsten alle sammen, er man altid sikker paa et hjerteligt Velkommen, lidt forfriskende Sømandssnak – og en god Dram.

Disse smaa Sejlskibe, som alle er bygget efter samme Type af solidt dansk Egetræ, er velkendte overalt i Spaniens og

Portugals Havnebyer, hvortil de kommer den lange Vej fra New Foundland med Lasten fuld af »bacalhau« (Klipfisk), den her nede saa yndede Nationalspise. Disse Skibe laster ca. 125 Tons og har en Besætning paa 5-6 Mand; Rejsen herover kan vare fra 2 Uger til en Maaned, alt efter Aarstiden og Vejrliget. Om Foraaret, naar Grønlands Gletschere begynder at kælve, og Isbjærge, høje som Skyskrabere, sejler ned mod Tilintetgørelsen i Golfstrømmen, om Sommeren, naar den berygtede New Foundlands-Taage indtræffer, og Skibets egne Master ikke kan skimtes af Rorgængeren, under de frygtelige Efteraarsstorme, men mest maaske om Vinteren, naar Skibet ofte er overiset helt op til Mastetoppen og Sejlene maa hugges af med Økser, ja da er det i Sandhed haarde og anstrengende Ture; utrolige er de Lidelser og Strabadser, Besætningen da gennemgaar, og utallige er de Dramaer, som udspilles derude i de svælgsorte Nætter og som aldrig fuldt opklares. Hvert Aar har sin Tabsliste at opvise – det tynder efterhaanden ud i Marstals stolte Sejlskibsflaade.

En uhyggelig overfart

Denne Gang er det »Ofelia«, som kommer ind; en god, gammel Kending. Det var dette Skibs djærve Fører, Hans Pedersen, som i fjor bragte Skibet sikkert i Havn paa Rejse fra Harbour Buffet til Oporto med en Besætning paa kun 2 Mand, hvoraf Styrmanden blev sindssyg undervejs; han døde senere paa Hospitalet i Oporto. Hvilket Overmaal af fysik og aandelig Styrke maa ikke til for at kunne manøvrere et tremastet Skib frelst gennem Atlanterhavets Vinterstorme kun ved Hjælp af en Dreng, den 15-aarige Karl, en prægtig Peder Most-Type. Tænk paa de utallige Manøvre med Sejlene i Storm og i Regn, hvilket Slid, Navigeringen skal jo ogsaa passes, saa Søvn bliver der ikke meget tid til, kun

Mesanen på OFELIA var pælemast som i flere af de andre små tremastede slettoppere fra Marstal.

OFELIA i engelsk eller fransk tørhavn. Skonnerten var kun på 77 brt., bygget hos Gorm Clausen, Marstal 1906. Midt i 1920'erne kneb det med at finde last, OFELIA gik således fragtsøgende til New Foundland og måtte returnere i ballast igen til England.

lidt Smaablunden ved Roret; og efter 20 Dages Slid og 20 Nætters Vaagen, hvor Øjnene næsten er ødelagt af den evindelige Stirren ud i den mørke Nat, maa Aarvaagenheden yderligere skærpes, for nu nærmer Skibet sig Portugals farlige og med Fyr slet oplyste Kyst.

Efter saadan en Rejse skulde man jo vente at møde en nedbrudt og overnervøs Mand, men denne gang har det aabenbart – efter Omstændighederne – været en Tur i Magsvejr og uden større dramatiske Begivenheder. Med et muntert Smil kommer Kaptajnen os i møde, frisk som var han lige kommet ud fra sit tyrkiske Dampbad. Er det smaat med Bekvemmeligheden ombord – og det kan jo ikke nægtes; den lille Kahyt, som baade tjener til Bestiklukaf, Spisesalon og Soveplads, er saa trang, at man knapt kan vende sig – er Hjerterummet saa meget desto større og snart sidder vi bænket i munter Passiar.

– 28 Dage undervejs, siger Kaptajnen, kun Styrmanden og Kokken foruden mig selv. Mistede en Mand før Afrejsen fra St. Johns, saa der var jo nok at rive i undervejs.

Men hvad vilde De have gjort, hvis nogen var blevet syg eller et rasende Uvejr uventet brudt løs?

– Klare os saa godt vi kunde med den øvrige Besætning og for Resten stole paa Skæbnen – det gør alle vi Sømænd, kommer det jævnt og sindigt paa syngende Ø-Maal.

– Ja, det bliver vi nok nødt til. Vi har jo ingen af disse hersens nymoderne Radiotelegrafer ombord – falder Styrmanden ind i Samtalen.

– De kan ellers tro, Kaptajnen har været mageløs, fortsætter Styrmanden. Han spillede ligefrem Komedie ombord for at holde Humøret oppe i os og holde sig selv vaagen, deklamerede, sang og dansede paa én Gang; efterhaanden kunde han kun nynne og til allersidst kun fløjte, Time efter Time, endog i Søvne.

»Kommandøren«, Peter Andersen, fotograferet 1924.

Jeg ser paa disse Mennesker med denne ukuelige Energi og Livskraft. Ganske almindelige danske Typer, behagelig fri for alle bombastiske Bravader og stærke Ord, nærmest undselige, naar Talen falder paa dem selv. Kaptajnen er en Mand midt i Trediverne, lille, tæt Skikkelse, muntre, blaa Øjne og lyst, krøllet Haar. Styrmand Peter Andersen, kendt fra Labradorkysten til Marokko under Navnet »Kommandøren«, hører derimod til det svære Kaliber; han maa saaledes gaa sidelæns ind ad Kahytsdøren. Skønt fyldt 58 Aar, er han lige saa rask og rørig og ung i Sindet som en Skibsdreng paa sin første Tur over Linien.

Da De Baleariske Øer indtoges

Det var ham, som under Krigen erobrede de baleariske Øer. Da laa der en Overgang 17 danske Sejlskibe og lastede Salt paa Ibiza. De danske Søfolk satte fuld-

stændigt Præg paa den lille By og beherskede alle de vigtigste Steder, som musichallis, Værtshuse o.s.v. Da er det »Kommandøren« en Aften i muntert Lag faar den Idé at afsende følgende Telegram til daværende Statsminister Zahle:

Har annekteret Ibiza, Mallorca med omliggende Øgrupper i den danske Regerings Navn, alle strategiske Punkter besat, afventer nærmere Ordrer.

Mærkeligt nok kom der aldrig Svar fra Zahle, men da Danskerne drog bort fra Øerne, var der mangen lille »Senorita« som græd sine modige Taarer.

»Graaspurvene«
paa de store Verdenshave

Da vi atter kommer op paa Dækket, er det Aften. D. Luiz-Broens mægtige, 75 Meter høje Halvcirkel tegner sig oplyst mod den mørke Nattehimmel, ude fra Atlanterhavet kommer Oporto-Taagens hvide Fortrop smygende ind, overrasket af Maanen, som just titter frem bag det dystre Castello »Serra do Pilar« deroppe paa Brinken, og fra Land lyder en smægtende Serenade, ledsaget af Guitar- og Mandolinspil.

»Kom Styrmand, vi gaar lidt i Land for at strække Benene og hilse paa gamle Bekendte« siger Kaptajnen med et polisk Blink i Øjet, hvorefter den ombordværende »Carabineiro« drabeligt udrustet med Sabel, Revolver og Karabin faar Ordre til at passe godt paa Skuden saa længe. I Sandhed en haardfør Race, disse Folk fra de danske »Sydhavsøer«, populært kaldet »Graaspurvene«, fordi de færdes overalt, paa alle Verdenshavene; efter 28 Døgns Slid og Søvnløshed er de ikke mere forknytte, end at de absolut maa i Land den første Aften.

Bladet VIKINGEN, der var almindelig kendt for år tilbage, bringer i nr. 1 udgaven i årgang 1936 nedenstående beretning om en af de mange newfoundlandstradere:

Et 10-aars Minde

Hvorledes Besætningen i den synkende danske »Eva« af Marstal blev reddet af den engelske Damper »Idaho« af Hull i Midtatlanten den 1 November 1925.

Ved *C. E. Møller,*
fhv. Sømandspræst i Hull.

Nedenstaaende Redningshistorie er blevet mig fortalt af selve Redningsmanden, fhv. Skibskaptajn *G. B. Rowntree,* Hull. Han kaldte den sit Livs underfundigste Oplevelse. Paa Rejse fra New York til England havde han uden nogen fornuftig eller forklarlig Grund ført sit Skib ud af den normale nordatlantiske Sejlrute, omtrent 60 Sømil i sydlig Retning. Det saa ud som et Spil af Tilfældigheder, men uden dette vilde intet Menneske have kunnet berette noget om Skonnerten »Eva«s Skæbne og dens Forlis med Mand og Mus. Kaptajnens Beretning kunde lære en Landkrabbe at tænke med Respekt om Sømandens farefulde Liv. Jeg bad ham skrive den ned. Det gjorde han, og jeg gengiver den her i Oversættelse.

»Det gode Skib «Idaho« sejlede ud fra New York den 24. Oktober 1925 paa Rejse til Hull; en Storm blæste fra SV., og Barometeret havde været stadigt faldende i nogle Dage. Vejrforholdene blev værre, som vor Rejse skred frem, men dog var der intet særligt at notere før den 30. Paa dette Tidspunkt var en voldsom Sø i Hælene paa os, mægtige, sydende, kogende Vandmasser brød mod Stævnen og for brølende langs Skibssiderne. Barometeret faldt ikke mere, men viste tværtimod Tendens til Stigen. Netop da skete det, som vi kunde vente. Under et voldsomt Skybrud sprang Vinden om i NV. og begyndte at bombardere os med vældige Haglbyger og piskende Regn, alt imens vi fik Søen paa tværs.

Illustration fra bladet VIKINGEN. Kptn. Rowntree, skibsfører Albertsen og Bobbie.

Det gamle Skib klarede sig foreløbig forunderligt godt, men som Tiden gik, forværredes Situationen. Søerne blev voldsommere og voldsommere, og Skibet begyndte at springe og danse i Kampen mod disse brølende, forræderske Graaskæg, som stadigvæk truede med at knuse os. Fra Tid til anden tog vi Vand i saadanne Mængder, at Luger og alt paa Dækket var skjult i sydende Skum.

Tidligt om Morgenen den 31. ansaa jeg det for uforsvarligt længere at prøve at holde Kursen. Vi holdt af til Styrbord og fik derved Søerne mere agter, idet vor eneste Tanke paa dette Tidspunkt i Grunden var at holde Skibet flydende og

redde Livet. Da der imidlertid var Fare for, at Skibet skulde nægte at adlyde Styregrejerne – i hvilket kunde betyde Broen slaaet væk, Baadene knust, og værst af alt: Lugerne slaaet ind – besluttede jeg mig til at dreje Skibet op imod Vinden, naar et belejligt Øjeblik var inde.

Jeg stod paa Broen og vogtede spændt paa dette Øjeblik. Det er en kendt Sag blandt Sømænd, at efter tre særligt voldsomme Søer kommer der sædvanligvis nogle mindre kraftige, og saa er Tidspunktet inde til at udføre Manøvren. Jeg stod der og stirrede og saa, at nu var det rette Tidspunkt inde – og dog gav jeg ikke Ordre. Hvorfor? Jeg ved det ikke. Det var der igen, og stadig handlede jeg ikke. Jeg kan ikke forklare hvorfor. Men havde jeg udført min Beslutning, vilde denne Beretning aldrig været blevet skrevet, og endnu et Skib vilde være gaaet tabt. Omtrent en Time senere gav jeg Ordre til Styrmanden: Vi fortsætter.

Det gjorde vi, og det lykkedes os ved omhyggelig Navigering at komme igennem. Bølgerne var kolossale, men det var pragtfuldt at se disse vældige Søer rejse sig som Bjerge agten for Skibet og under drønende Torden kyle dets Agterstavn i Vejret som et Stykke Kork, mens Boven forsvandt i Dybet, og Skumsprøjtet kogte og sydede paa begge Sider. Det er særlig storslaaet om Natten, naar lange Lynglimt og det dybe Fosforskær fra Søen viser hele Skibet med Master, Baade, Skorsten i en skarp Silhouet. Stormens Hvinen, Fløjten, Brølen gennem Skibets Rigning synes ganske overnaturlig.

Uvejret vedblev henimod Kl. 5 om Morgenen, da der viste sig Tegn til Bedring, og straks derefter forlod jeg Broen. Min sidste Ordre til den vagthavende Officer var denne: Varsko mig, hvis noget som helst kommer i Sigte. Det var en højst usædvanlig Ordre, men Gudskelov at den blev givet. Saa gik jeg ned i min Kahyt, tog Olietøjet af og lagde mig paa Dørken med Talerøret, der har Forbindelse med Kommandobroen, ved mit Øre. Jeg faldt snart i en dyb Søvn.

Henad Kl. 8½ blev jeg vækket af Styrmanden, som meldte, at han øjnede noget et godt Stykke borte til Styrbord; han kunde kun se det nu og da, naar Bølgerne løftede det til Vejrs. Jeg besluttede straks at se for mig selv og gik op paa Broen, hvor jeg rettede min Kikkert mod Genstanden, som jeg antog for et Sejlskib. Saa tænkte jeg paa det haarde Vejr og paa, om Skibet kunde være i Fare. Der var kun een maade at forvisse sig derom: at styre i Retning af det, og det gjorde vi. Var alt vel ombord, kunde vi runde det, give et Hurra og love at rapportere det.

Jo nærmere vi kom, des mere blev det os imidlertid klart, at alt var ikke vel ombord. Da en kraftig Byge lettede, opdagede vi Stumper af et Sejl paa For- og Stormasten og senere, at Dækket var bart og øde, uden Baade eller nogen Ting. Skibet laa dybt og tungt i Vandet, kort sagt, det hele forekom os mistænkeligt. Der blev straks givet Ordre: alle Mand paa Dæk, og en Redningsbaad blev gjort klar. Snart efter saa vi Nødsignalet, to flag af den internationale Code N. C., hvilket betyder: i Nød ønsker øjeblikkelig Hjælp.

Vi fik travlt. Vore Svarsignal blev straks givet: Vi er paa Vej med Hjælp. De britiske Farver hejstes agter, og Frivillige anmodedes om at melde sig til at bemande Baaden. Alle meldte sig uden Tøven. Baaden svingedes ud, klar til at fires ned. Efter at have givet Styrmanden Instruks og Raad bød jeg ham Lykke paa Rejsen og Gud i Vold. Styrmanden udtog sit Mandskab og de sprang ned paa deres Pladser i Baaden. Vi gød rigeligt med Stormolie paa Bølgerne, som endnu var ret voldsomme, og da Olien havde gjort den forønskede Virkning i Skibets Læside, blev Ordren givet. Baaden blev sat i Søen, og et Øjeblik efter var den paa Vej.

Tremastet sletskonnert EVA på 136 tons brutto ved afleveringen fra Ludvig Johansens Træskibsværft 3. marts 1916.

Ombord i »Idaho« satte vi fuld Damp op og sejlede om i Læsiden af det synkende Skib, alt imens vi stadig holdt Udkig med Baaden. Den store Fare ved at nærme sig et Vrag ligger i Muligheden af Planker og Vragstumper, som flyder omkring og kan slaa Redningsbaadens Bord ind. Samtidig tog vor Besætning fat paa at træffe Forberedelser til Baadens Tilbagekomst. Tæpper og tørre Klæder var parat, og endnu en Redningsbaad blev gjort klar for det Tilfælde, at noget hændte den første Baad.

Da vi naaede rundt, havde Styrmanden faaet Skonnertens Mandskab ombord og laa nu i Læ af Vraget og ventede paa mit Signal til at vende tilbage. Dette blev givet, og Baaden styredes straks over mod os i Læ af Skibet, hvorfra Tovværk og Lejderne blev kastet ned.

I Virkeligheden var dette det vanskeligste Øjeblik under hele Redningen, for Baaden dansede langs Skibssiden, snart oppe i Højde med Lønningen, snart dybt nede under Lejderne. Det var mine Officerers og mine Folks udmærkede Arbejde, som klarede den farefulde Situation. Skonnerten »Eva«s Besætning blev hjulpet ombord, Baaden blev atter hejst op som et Slagskibs Vimpel, og da den atter anbragt i Sikkerhed i sit Leje, gav jeg Ordre: Fuld Fart, og satte Skibet ind i sin Kurs igen. Vejret var koldt, men Baadens Mandskab svedte efter sin anstrengende Prøve. Min glæde var ubeskrivelig.

Jeg skal aldrig glemme Synet af de stakkels Fyre. »Eva«s Folk. Saa snart de naaede Dækket, faldt de udmattet sammen. Jeg sprang ned fra Broen og spurgte: »Hvem er Kaptajnen?« og een løftede Haanden, ude af Stand til at tale. Hans Ansigt bar hvide Streger af indtørret Salt. Hans Hals blødte, Olietøjet havde gnavet Hul, komplet udaset var han. De kom alle under Behandling, fik varmt at drikke,

Eva s besætning i engelsk havn, styrmanden (ude i borde) og skipperen Albert Albertsen »Albe Nordmand« med cigar, og siddende Hr. og Fru Reventlow, der var fra Marstal. Midt imellem dem ses skibshunden Bobbie, der blev bjærget på Nordatlanten sammen med den øvrige besætning.

varmt Bad og tørre Klæder, hvorpaa de blev lagt til Køjs. En Mands Haand var ilde tilredt. Han havde revet Haandfladen op paa et Søm og havde dog været nødt til at pumpe af alle Kræfter; han kunde ikke undværes. Telegrafiske Rapporter blev straks sendt til New York, St. John's, Newfoundland, Lloyd's og Rederen. Ingen af de Skibbrudne kunde sove efter Strabadserne, men lidt efter lidt kom de til sig selv, og saa fik vi deres Historie.

Vi fik at vide, at Skibets Navn var »Eva« af Marstal og at det var sejlet fra Bay Bulls Newfoundland den 24. Oktober med en kostbar Last Fisk til Sevilla. Naturligvis havde de været ude i samme Vejr som vi. Skipperen havde været 8 Aar i denne Fart, og Skibet havde udstaaet mangen en Orkan, men den sidste havde været for meget for det. I Løbet af 2 Døgn havde vældige Søer fejet Dækket rent, slynget først den ene saa den anden Baad overbord, Hytten og en stor Del af Lønningen. Desuden sprang Skibet læk, saa Vandet fossede ind, og alle Mand var lænkede ved Pumperne. Men Pumperne kunde ikke holde Vandet tilbage; det steg stadig. Styrmanden havde forsøgt at lappe Lækagen med Sejldug og Brædder, liggende paa Maven paa Dækket med en Line om Livet, fastbundet til Masten; de havde ogsaa forsøgt at stoppe Hullet med Margarine, men alt var forgæves. Kaptajnen var sig pinlig bevidst, at de var langt borte fra de store Trafikruter, hvor der var Mulighed for at faa Hjælp. Baade han og Styrmanden var klare over, at alt Haab var ude, men for Mandskabets Skyld var de besluttet paa at vise Tapperhed til det sidste. Situationen var fortvivlet.

Imidlertid forekom det Kaptajnen den Morgen, da Redningen fandt Sted, at han langt ude i Horisonten mod Nordvest saa Røg. Var det muligt, eller var det blot Indbildning? I nogen Tid turde han ikke se igen af Frygt for, at det blot havde været hans Fantasi. Jo, det var Røg, og han saa Toppen af 4 Master. Endnu vovede han knapt at tro sine Øjne. Men det var, som fik han fornyet Livskraft. Fortvivlelsen forvandledes til Haab. I vild Begejstring raabte han den gode Nyhed ned til de udslidte Mænd, som i deres Glæde med fornyet Mod kastede sig over Pumperne. I næste Øjeblik tænkte han: Skibet er langt borte, styrer maaske slet ikke i vor Retning, og om saa var, vilde det alligevel være umuligt at se vort Nødsignal. Raketterne var ødelagt af Vandet, og selv en Raket vilde aldrig være blevet set eller hørt i den Afstand og det Vejr. Grebet af denne Frygt stod han og stirrede mod det fremmede Skib, haabende og bedende, at Hjælpen vilde komme.

Nu forstaar man, hvad det havde betydet, om »Idaho« havde holdt sin oprindelige Kurs og var forsvundet igen i nordøstlig Retning. De Skibbrudnes Lidelser vilde Oceanet snart have endt. Men det gik lykkeligvis ikke saadan. Med Hjertet hamrende af Glæde bemærkede Kaptajnen, at det store Skib ændrede sin Kurs, indtil det styrede lige imod »Eva«. »Hurra«, raabte han ned til sine Mænd, »nu bliver vi reddet«. Nogen Tid efter bemærkede han vort Svarsignal, saa de britiske Farver blive hejst og Baaden blive sat ud. Forestil Dem disse Mænds Følelser, da de var i god Behold ombord i Baaden og endnu mere, da de havde »Idaho«s faste Dæk under Fødderne!

I 10 Dage havde vi disse Skibbrudne ombord, og mine Folk bestræbte sig for at gøre alt saa godt som muligt for dem. Jeg har kun Ros og Anerkendelse til min Besætning for den Dygtighed, den Koldblodighed og det Mod, de lagde for Dagen. Den danske Regering tilkendte mig som Føreren en smuk Medalje med Inskription og hver af mine Mænd en velfortjent Belønning for deres Daad.

Behøver jeg at sige, at et Venskabsbaand, som aldrig vil briste, blev knyttet mellem »Eva«s Kaptajn og mig selv?

Men der er endnu et Medlem af »Eva«s Besætning, som jeg maa nævne. Jeg fik en særlig Forkærlighed for ham og han for mig. Det var »Koksmaten«, nærmere beskrevet Kaptajnens Hund »Bobbie«. Stakkels Fyr, det var næsten ude med den, da den blev taget ombord, men den kom sig snart. Efter Kaptajnens Ønske beholdt jeg Hunden og lovede aldrig at skille mig af med den. Den blev hos mig ombord i »Idaho« i et Aar, indtil jeg omsider forlod Skibet. Bobbie blev nu sendt i 6 Maaneders Karantæne og derefter til mit Hjem, hvor den endnu nyder sit Otium. Jeg kunde have solgt den mange Gange, baade hjemme og i Udlandet. En meget flot Amerikaner bød mig ikke mindre end 250 Dollars for den. Ikke Tale om, vi er uadskillelige. Den er en fuldblods islandsk Hyrdehund og har for nylig, trods sin Alder, taget 1. Præmie blandt 200 Deltagere paa et Hundeskue i Hull. –

Her ender min Beretning om hvorledes de mærkelige Begivenheder føjede sig, der endte saa lykkeligt for os alle. Var det blot et Sammenspil af Tilfældigheder, eller var det Forsynet, der styrede vor Kurs med sikker Haand? Jeg selv er ikke i Tvivl.«

Erindringer fra min læretid hos Hans Christensens Eftf. v/købmand Jens Hansen i årene 1932-1936

Af Erik Boutrup, Søborg

Jeg kom i lære efter skoleferiens afslutning i 1932. Vi åbnede forretningen kl. 7 og lukkede kl. 18 de første 4 dage i ugen, om fredagen havde vi åbent til kl. 19 og om lørdagen til kl. 21. Lørdagslukningen blev dog senere ændret til kl. 20. Jeg havde fri ½ time til formiddagsfrokost, 1 time til middag, ½ times kaffetid om eftermiddagen og om lørdagen ½ time til aftensmad. Det gav mig en arbejdsuge på 57 timer. Min løn var det første år kr. 30 pr. måned, 2. år kr. 35, 3. år kr. 40 og det sidste år kr. 50. Som udlært fik jeg kr. 100 pr. måned, indtil jeg holdt op om efteråret for at begynde et 15 måneders kursus på Købmandsskolen i København. I min læretid skulle jeg selv sørge for kitler, og kost og logi havde jeg hos min moder, som var enke efter min fader, som døde allerede i 1925, så det meste af min løn afleverede jeg til den fælles husholdning. 3 aftener ugentlig gik jeg på handelsaftenskole fra kl. 19-21 de første 3 år. De første 2 år var der ikke noget, der hed ferie, så vidt jeg husker, derefter fik jeg en uge.

Erik Boutrup som konfirmand, oktober 1932. På det tidspunkt var han godt i gang med lærepladsen hos Jens Hansen i Prinsegade.

I de første 2 år af min læretid var der 2 indehavere af forretningen, Jens Hansen og dennes farbroder, Lorens Hansen. Den forrige indehaver af forretningen, skibsreder og købmand Hans Christensen, boede i lejligheden, der var i forbindelse med forretningen, sammen med sin hustru og dennes broder, nævnte Lorens Hansen, som var ugift og havde et værelse i lejligheden.

Foruden almindelig detailhandel havde vi engroshandel til mange af de små handlende i byen og købmænd og bagere overalt på øen samt skibsproviantering.

Engroshandelen foregik på den måde, at Richard Godtfredsen fra Ommel, som var udlært, da jeg kom i lære, kørte rundt på Øen og optog ordrer hos købmænd og bagere; vi pakkede så de bestilte varer så betids, at de var klar til afsendelse med en vognmand om torsdagen. Så snart denne var kørt, ventede der et stort arbejde, idet flere af kælderlokalerne var i uorden efter indpakningen af alle de varer. Det var også mit job at køre varer rundt til de forskellige handlende i Marstal. Det fore-

Bygningen til højre i billedet er Hans Christensens købmandsbutik og skibsproviantering omkring år 1900. Ved indgangspartiet står: LAGER AF FÆRDIGSYEDE HERREKLÆDER. Forrest i billedet ses en del af familien Agent Petersen foran deres hus, der rummede bolig, rederikontor for en snes Rio Grandefarere og sejlloft. Begge bygninger er nu en del af Søfartsmuseet.

gik på varecykel, så man skulle passe meget på, når der var flasker med.

Vi havde også kaffebrænder i et lille hus i gården, Jens Hansen passede selv brænderen, det overlod han ikke til andre. Med mellemrum skulle brænderen renses og tømmes for skaller, og det hørte også med til mit arbejde. Det var ret ubehageligt, især om vinteren, at ligge på et koldt stengulv og rage skaller ud af maskinen. Et andet ubehageligt arbejde bestod i at rense brugte flasker, som blev brugt til salmiakspiritus og blegvand. De blev stillet i et trækar med koldt vand og skulle så skylles og eventuelle etiketter skrabes af. Det foregik i det lille hus i Strandstræde, som ligger ovenfor museet. Mellem det lille kaffebrænderhus og Strandstræde var en mødding, hvori der var en masse rotter. Vi satte en stor fælde ude i gården til huset i Strandstræde og holdt så kontrol med, om der gik rotter i fælden. Der var tit gevinst, og når der var tilstrækkelig mange, gik jeg ned til Eriksens plads med fælden og druknede dem ved at holde fælden under vand.

Efter mine første 2 år som lærling fik vi en ny lærling, så det hjalp jo på arbejdet. I forvejen bestod personalet af Richard Godtfredsen, en arbejdsdreng og undertegnede.

Engang, vistnok i 1933, ville den gamle Hans Christensen have sorteret sine kartoffelsække, som befandt sig i vort lager i Strandstræde (det er nu en del af museet). Han ville selv være med dertil og sad det meste af dagen på en stol og sorterede sækkene ved hjælp af Carl Carlsen fra Kragnæs (det var ham, der passede den store have sønder ude) og undertegnede.

I de første af mine lærlingeår var der ikke den store travlhed med skibsproviantering, flere skibe var oplagt i havnen og havde været det i flere år, først i 1936, hvor rederiet H. C. Christensens 6 damp-

skibe og 2 motorsejlskibe samt dampskibet DORTHEA kom i fart og forlod havnen, fik vi ekstra travlt med at skaffe og pakke proviant til disse. Da forretningen lå så nær ved havnen, kom der også om sommeren en del lystsejlere ind i forretningen for at købe dagligvarer, både danske og udlændinge. Én af de mest spændende var en meget stor og flot motoryacht fra Sydafrika ved navn IMPALA,

Den kendte marstalfotograf K. F. Bøye har foreviget lystyachten IMPALA på vej i vandet fra beddingerne den 1. april 1937.

IMPALA flager over top den 15. maj 1937 i anledning af kroningsfestligheder i England.

som var hjemmehørende i Cape Town. Den kom til Marstal om sommeren og blev liggende til næste forår. I al den tid var der én mand ombord som vagt. Han kom tit i forretningen og handlede. Bådens ejer ankom så om foråret med den øvrige besætning, og jeg stod nede på Dampskibsbroen og så den forlade havnen. Flere af byens fremtrædende borgere var inviteret med på en lille tur.

Den gamle skibsreder og købmand Hans Christensen ejede Marstals største skib, dampskibet DORTHEA, som var opkaldt efter hans hustru. På en rejse fra England med kul til København blev det påsejlet af en finsk damper i nærheden af Læsø og begyndte at synke. Mandskabet gik i bådene, og imens drev skibet videre i synkefærdig tilstand. Efter hvad jeg fik at vide, varede det ret længe, inden det sank. Vi havde passet proviant til DORTHEA, som skulle sendes med Paketten til København. I dagene efter forliset blev der snakket meget om det i vores baglokale. Én af de morsomme bemærkninger kom fra Anton Schmidt (en gammel skipper, som på det tidspunkt var en af de personer, der var ansat i Marstal sparekasse). Der blev diskuteret, om det kunne lade sig gøre at hæve damperen. Men som nævnt vidste man ikke nøjagtigt, hvor den var sunket, da der ikke var sat noget mærke ved stedet. Så var der én af de tilstedeværende, der sagde, at nu kunne man måske finde den ved hjælp af »fløjemaskiner«, hvortil Anton Schmidt bemærkede: »Så kan de risikere, at det er min den gamle ANNE CATHRINE, de får fat i i stedet for DORTHEA. Han var forlist med sit skib i det område mange år forinden.

Om lørdagen, hvor vi som nævnt havde åbent sent, kom der besøg hos de gamle Hans Christensens. Det var hans broder, Tømrermesterens familie, de var inviteret til kaffe og pandekager. Vi så gerne nogle af selskabet, idet de tit kom ind i forretningen. Som tidligere nævnt, havde forretningen et baglokale, som købmanden brugte til kontor og hvor der også ind-

S/S DORTHEA oplagt i Marstal Havn i begyndelsen af 30'erne.

fandt sig forskellige mennesker i løbet af dagen. Én af dem var den gamle havnefoged Folmer, han kom blandt andet forbi for at kigge i Berlingeren. Så længe klokken ikke var blevet 12, sagde han »god morgen«. Af andre besøgende kan nævnes billedhugger Pedersen og Tømrermesterens søn, Niels Christensen, de to var sammen med Jens Hansen og nogle andre aktive folk dem, der stiftede museet. Disse 3 tog sommetider ned i Noret på en lille ø eller halvø kaldet Nørreholm for at grave efter flinteredskaber fra Oldtiden. Undertiden tog de enkeltvis derned uden at de andre vidste det, og så mødte de op med det, de havde fundet i en lille pose og hældte indholdet ud på bordet i vores baglokale. Så kunne vi høre de 2 andres kommentarer til fundet, og det var tit, de gjorde nar af det og sagde, at det var ikke noget værd. Sådan kunne de finde på at drille hverandre. Den gamle fru Christensen kom sommetider selv ind for at købe f.eks. 1 pund melis, hun havde en tom sukkerpose med, den kunne sagtens bruges igen, så sparede vi en pose. Sådan en sparsommelighed kendes vist ikke mere. Hendes broder, Lorens Hansen, var lige så sparsommelig. Engang på en torsdag efter at vognmanden var kørt på landet med varer, og jeg var ved at feje i kælderen, kom han forbi, standsede og sagde: »Hvad skal de?« Det var nogle krogede brugte søm, som lå sammen med det andet, som var fejet sammen. De skulle samles op og gemmes, for de kunne bruges igen. En anden gang var jeg kommet til at slå en tom flaske i stykker og sagde det til Lorens Hansen, hvortil han svarede: »Hvodden bar du dig ad med det!«

Den gamle Hans Christensen og hans hustru døde i 1934 med en uges mellemrum, han var invalid som følge af angreb af polio som barn, hvorfor han, når han skulle nogen steder, benyttede en trehjulet kørestol, som han bevægede ved hjælp af kædetræk til forhjulet. Det var tit mig, der tog denne kørestol ud af sin garage, som befandt sig ved siden af den høje stentrappe i Havnegade, når han skulle bruge den.

Museet var stiftet 4 år, før jeg kom i lære, og jeg blev af og til sendt ud til som regel ældre mennesker for at hente ting og sager til museet. Det foregik på butikscyklen, og det var meget interessant til en afveksling fra butiksarbejdet.

I et af mine læreår skulle taget på ejendommen udskiftes. Det var murermester Jepsen fra Græsvænge, der var engageret til det. De gamle tagplader tog han af og rakte dem til en af rederiets skibsførere, som var arbejdsløs på det tidspunkt, og han rakte dem så ned til mig, som derefter gik ned af loftstrappen og stablede dem på fortovet. Ja dengang kunne man sætte en lærling til mange gøremål, som intet havde med uddannelsen at gøre, det var ikke gået i dag.

Jeg skal sluttelig anføre, at forholdene for en lærling i 1930erne var en stor kontrast til nutidens forhold, både hvad angår løn, arbejdsforhold m.v., men jeg har i hele min læretid lært at passe på de ting, jeg havde med at gøre, og alt i alt kan jeg kun være tilfreds med, at jeg lærte at bestille noget.

Erindringer fra læretiden i Marstal

Af Arne Rasmussen, Quebec City, Canada

Det er ikke så let at beskrive, men det er altid med en ganske særlig følelse at jeg, når jeg under besøg i hjembyen, går op af den stejle trappe som var indgangen til Hans Christensens Efterfølger – senere Jens Hansens Søfartsmuseum – og nu Marstal Søfartsmuseum. Fliserne på trappetrinene er nok blevet fornyet og mon ikke den lille klokke som ringer, når døren åbnes, også er blevet udskiftet. Men selv om det nu er en hel menneskealder siden jeg stod i lære der, er det hele ganske familiært. Når jeg kommer indenfor genkender jeg straks de små montrer hvor piber, barbergrej og lommeknive lå. Og disken med vægten hvorpå vi afvejede sukker, mel og gryn. Og der skuffen hvor vi plejede at opbevare Oma margarine, som kostede l krone og 44 øre pundet. Og der bagved stod baljen med grøn sæbe, som vi altid hadede at skulle i for så fik vi i reglen lidt sæbe på fingrene. Ja og så hylderne overfor hvor Persil og Ata skurepulver stod og stedet over nedgangen til kælderen, hvor der stod rækker af flasker med salmiakspiritus og blegvand, som vi lærlinge, efter chefens opskrift, blandede og aftappede omme i baggår-

Butikken midt i 50'erne. Ved kasseapparatet ses artiklens forfatter Arne Rasmussen, i midten Jørgen Krull og til højre i billedet Svend Erik Petersen. Foto: Eva Krull.

den på den anden side af Prinsegade. Og der er hylden hvor de fine dåser med kanel, peber, allehånde og andre krydderier i løs vægt stod og lige under dem, på næste hylde, Foska og Sol havregryn og Semolina.

Det er længe siden nu og meget vand er løbet under broen i mellemtiden. Men selv om det var en tid som krævede hårdt arbejde og som ikke bød på meget luksus tænker jeg alligevel tilbage til de læreår i Marstal som en god tid. Efter et år til søs kom jeg i lære hos Jens Hansen i 1948 og efter endt læretid i 1952 var jeg repræsentant i tre år. På det tidspunkt var Hans Christensens Efterfølger ikke alene almindelig købmandsforretning, men også skibsproviantering med toldfri varer såvel som en-gros forretning

Jeg husker klart min første dag i lære hos Jens Hansen. Mit allerførste job bestod i at feje gade. På den tid var hestekøretøjer endnu almindelige. Således kørte mælkemand, slagter og flere andre med hest og vogn. Så det skete at der fandtes »pærer« på gaden og mit job var så pænt at feje den nederste del af Prinsegade så at det så godt ud. Det næste job var at rydde op og lægge en stor mængde gamle papirsække sammen på loftet ovre i pakhuset i Strandstræde på det sted, hvor nu samlingen af Lorens Hansens skibsmodeller er udstillet. Det var et større arbejde, men inden længe blev hverdagen mere varieret. Snart skulle der passes varer til til kunderne på landet, snart var der en fisker som skulle have en tank benzin eller en dunk dieselolie nede ved havnen; så var der en bager som skulle have en sæk sukker og en kasse flormelis samt en spand æblemos; så et skib som skulle have nogle koste og et par bikse maling, og siden blev det til en tur bag disken for at betjene kunder. På den tid

Arne Rasmussen og Jørgen Krull i lagerkælderen. (Nuværende formidlingsrum).

kom folk ofte med en seddel hvorpå stod skrevet hvad der ønskedes. En sådan liste kunne se sådan ud: to pund sukker, et halvt pund smør, l pund margarine, tre spegesild (disse ankom i store, meget tunge tønder fra Island eller Norge), et kvart pund kaffe, en flaske sprit (i medbragt flaske naturligvis) 300 gram sirup (også i medbragt glas), 5 pund groft salt, l pakke natron, 4 æg, l pakke »Kings« o.s.v. I reglen havde folk en kurv eller taske med, men sommetider pakkede vi varerne ind i avispapir eller, når det skulle være rigtig flot, i indpakningspapir.

Inden varerne blev pakket ind blev regnskabet gjort op enten på en lap papir eller på siden af en af varerne og selvfølgelig blev det hele talt sammen i hovedet. En-gros kunderne blev trakteret lidt finere for de fik nemlig en håndskrevet faktura.

Ved butikken kom der kunder som bedst kan beskrives som »stam-kunder«. Så at sige hver formiddag året rundt kom Max Schmidt og købte en pakke »Aviator« tobak alt medens han bakkede på sin pibe og Albert Rise kom også på sin blå cykel og med sin grå indkøbstaske med meget regelmæssige mellemrum. Der var et specielt forhold mellem disse to kunder og Jens Hansen. Således tog de på sejlture sammen i Hansens lystbåd som hed TARZAN. Der var stemning når en tur ud at pilke eller et smut over til Tåsinge blev planlagt. Og hvert forår, når TARZAN skulle males, lakeres og gøres klar var der altid meget gemytlighed i luften.

Men flere andre kunder skabte også en vis stemning i butikken. Således kom Laurits Fabricius ofte og så gik snakken livligt alt medens røgen fra piberne duftede i den lille butik. Det var ganske fascinerende for os knægte at lytte til de gamle søkarle og høre om deres oplevel-

Svend Erik Petersen i lagerkælderen, bemærk tønderne.

Christian »Vognmand« ved paketten MARSTAL, der losser stykgods fra Nyhavn ved Paketkajen i 1950'erne.

ser rundt om i verden i sejlskibenes tid. Laurits Fabricius kom i reglen med sin hund som var en forslugen bulldog. Sommetider fik den et par kiks af Jens Hansen som den slugte hele og jeg husker at Hansen engang bemærkede: »Det er som at smide dem i en støvle«.

Andre gamle skippere og øvrige søfolk kom også for en snak og lidt handlende, og hen ad vejen hørte vi træk og episoder fra før. Navne som »Lange Jyren« og »Silkeormen« kom på tale. På et tidspunkt var der snak om en anden skibsprovianteringsforretning i Marstal, som skulle have haft følgende annonce i avisen: Klipfisk billigt til salgs. Godt egnet til skibsbrug. Det viste sig at der var kommet petroleum på fisken!!

Men vi knægte holdt os diskret tilbage ved sådanne lejligheder og nøjedes med at lytte. For resten var det reglen at vi til hverdag talte med dæmpede stemmer når chefen var til stede. Og der var vist ikke nogen af os som gik rundt med hænderne i lommen. Når det var fyraften stod vi alle på rad på stedet hvor den nuværende souvenir-butik er og ventede på at Hansen gjorde kassen op og siden sagde: »Ja så ka' I godt gå«. – Der var ingen der tænkte på at gå førend disse ord blev udtrykt. Om sommeren åbnedes døren klokken 7, medens den i vintertiden først blev åbnet klokken 8. Så vidt jeg husker havde vi åbent til kl. 17.30 til hverdag, medens vi om fredagen først lukkede klokken 21.00. Om Lørdagen blev forretningen lukket klokken 13.00.

Efter gammel Marstaltradition skulle der ikke gå noget til spilde og Jens Hansen var af den skole. Der skulle ikke spil-

des og der skulle være orden i regnskabet. Jeg husker klart en dag hvor jeg var sendt på postkontoret med et beløb penge til betale en konto. Det viste sig at der manglede én øre. Det traf sig at jeg selv ikke havde nogen penge på mig, men så snart jeg kom tilbage til forretningen og fortalte om den manglende én-øre, blev jeg straks sendt tilbage til postkontoret med den. Og var Jens Hansen reel når det kom til pengesager var han også en meget tålmodig mand. Det må ikke altid have været let at have med sådan nogle knægte at gøre, for mon ikke vi sommetider kunne have lidt kunster i hovedet. Men jeg husker kun én gang i alle de år hvor han – og jeg må sige med god grund – blev rigtig arrig. Også hans kone, fru Anna Hansen, var flink og god mod os lærlinge. Jeg var specielt heldig, for eftersom jeg boede på Ommelshoved og ikke kunne nå hjem til middag, fik jeg i flere år lov til at spise sammen med familien på den anden side af gaden. De andre lærlinge boede i byen og kunne cykle hjem og spise. Det skete også når det var højvande og vandet gik over vejen ud til Ommelshoved at jeg boede hos familien Hansen om natten.

Til højre for indgangen til butikken (ud mod Havnegade) boede en ældre herre som vistnok var i familie med Jens Hansen. Han var en stille og rolig mand. Sommetider når han havde spist gik han igennem forretningen og ned i kælderen hvor han i salttønden tog lidt salt i hånden for siden at gå ind i kælderen på den anden side, hvor hans lejlighed var for at børste tænder. Denne ældre herre havde en herlig husbestyrerinde som hed Rigmor Haunby som altid var i godt humor. Hver lørdag middag – år efter år – var det en tradition at vi lærlinge fik serveret tynde pandekager med syltetøj. De blev altid sat meget højt, om end de sommetider var kolde, inden vi fik tid til at spise dem.

Dæksbådene ELINE (forrest) og KVIK ved Prinsebroen 1937. De lå i paketfart mellem Marstal og Svendborg.

Efter ærøske forhold var en-gros afdelingen temmelig stor. Hans Christensens Eftf. var tilknyttet OCEKA-kæden i København og langt de fleste varer ankom med paketten derfra. Det var ikke sjældent at det var ganske anselige kvantiteter. Således fik vi gerne flere tons sukker ad gangen ligesom sæbe, gryn, tændstikker og flere andre varer også kom i større kvantiteter. I reglen var det Christian vognmand i Tværgade som kørte varerne fra paketten til pakhuset. Det var også Christian vognmand som kørte varer »på landet« som vi plejede at sige. På den tid var der mindst én kolonial forretning i hver lille landsby øen langs, for ikke at snakke om bagere. I Ommel var der på det tidspunkt ikke mindre end fire bagerier, samt et i Græsvænge og et i Kragnæs. I Marstal var der så vidt jeg husker syv bagere og ikke mindre end atten større eller mindre kolonial og/eller skibsproviantering forretninger. Som nævnt blev alle varer til oplandet kort ud med vognmand, men så at sige alle leverancer i selve Marstal blev gjort af vi lærlinge. Det er mange, mange tons varer vi i årenes løb skubbede op ad Marstals smalle gader på den gamle trehjulede cykel. På et tidspunkt, efter at et nyt pakhus blev bygget på Havnegade ud mod Toldboden, chartrede Jens Hansen en lille skonnert som gik til Tyskland for at hente salt, som siden blev losset ved kajen ved enden af Prinsegade. – På samme sted lagde også KVIK og ELINE til, de mindre paketter, der sejlede mellem Marstal og Svendborg. Fra tid til anden bragte de også varer såsom havregryn til firmaet.

En del af varerne fra København ankom i svære trækasser hvorpå der var pant. De blev derfor sendt tilbage så snart de var tomme. Flasker af vin ankom også i sådanne kasser. Hver flaske var pakket ind i en halmviske, som også blev returneret. Linolie, mønje såvel som tjære og andre sådanne produkter ankom i tønder. Som nævnt ankom også spegesild i tønder, medens klipfisk kom i bundter på 100 pund som var indpakket i hessian.

Museet, som jo lå lige ved af, stod Jens Hansens hjerte meget nær. Tit var museet på tale i forretningen og på dage, hvor der var stille i butikken gik han ofte en tur derind. Måske fordi jeg også havde interesse af oldsager og gamle ting i det hele taget, blev jeg fra tid til anden bedt om at tage ind og hjælpe lidt til der. Således for at flytte reoler og den slags omkring alt medens jeg hørte lidt om museets ting. Oldsager samt billeder af gamle Marstal-skibe havde hans store interesse.

I baggården mellem butikken og museet havde firmaet et lille kaffe-brænderi. Således hjemførte Hansen rå kaffebønner som siden blev ristet, men vi ristede også bønner for andre forretninger i byen.

I tiden op mod Jul var der altid gang i den. I begyndelsen af december ankom nemlig et anseligt parti appelsiner som tidligere var solgt til kunder øen langs. Appelsinerne kom i store trækasser som hver havde frugter af en bestemt størrelse – vistnok fra 72 til 288 pr kasse. Varerne måtte leveres så hurtigt som muligt for at undgå tab. Køleskabe til frugt blev ikke brugt den gang og det skete ofte at flere appelsiner gik tabt. Sommetider, når frugterne kun havde en plet skar vi lærlinge den ud og spiste resten. Uden tvivl fik vi alle de C-vitaminer vi havde brug for på den årstid. Ved juletid fik vi også forskellige andre frugter og øvrige varer i løs vægt. Således dadler og figner fra Tyrkiet og Grækenland og svesker fra Jugoslavien. Disse varer kom i små trækasser og når vi åbnede dem, måtte vi drenge jo smage på varerne for at være sikker på at de var gode. Kokosmel ligesom te ankom i store tynde krydsfiner kasser som indenfor havde et lag staniolpapir, medens mandler og andre nødder

kom i hessian sække. – Igen måtte vi jo smage på varerne og det var sommetider det var ved at gå galt, når chefen råbte nedefra om et eller andet og vi stod der med munden fuld af kokosmel og ikke kunne svare. Det var også det samme problem når vi prøve-smagte nødderne. Ja hvem på den tid kunne have drømt om at der ville komme en dag, hvor så at sige alle varer ville ankomme fint pakket ind i passende portioner og at der en dag ikke længere ville gå paket mellem Marstal og København. Og at byens mange små forretninger som hver især, i det mindste delvis, holdt en familie gående, ville forsvinde. Og hvem turde have drømt om at de nederste bygninger på Prinsegade såvel som bygningerne helt over til Strandstræde en dag ville forvandles til et museum med verdensry. – Jeg er sikker på at Jens Hansen aldrig havde sådanne drømme, men trods det at firmaet Hans Christensens Efterfølger for længst er en »saga blott« er jeg er også ligeså sikker på, at min gamle chef ville være umådelig stolt om han kunne se hvordan stedet og hans kære museum ser ud i dag.

Købmand og skibshandler Jens Hansen (1893-1981) ved museet, – som mange husker ham. Han var primusmotor ved oprettelsen 1929 og ankermand i museet gennem et halvt århundrede.

En maskinarbejders første tur på det dybe vand

Af PEER BORGE, frivillig medarbejder på museet

Efter endt uddannelse som maskinarbejder og arbejde i England, kom jeg hjem og skulle i gang med noget nyt arbejde. Som lærling havde man fået mange historier af de gamle svende på værkstedet, og de var altid gode. Man finder senere ud af, at historier fra folk, som har sejlet, altid er det samme som med soldaterhistorier. Det er kun det gode og sjove, at man kan huske, og det er det, der bliver fortalt. Jeg måtte konstatere, at det ikke bare var sådan lige at få en hyre, nej man skulle have en søfartsbog først, og den kunne man først få, når man enten havde en hyre eller havde fået lovning på en. Så det var ind og søge på rederierne, om de havde brug for en maskinassistent, og efter flere forsøg lykkedes det på rederiet A. P. Møller. Derefter kunne der udstedes en søfartsbog, og efter lægeundersøgelse og diverse vaccinationer, var jeg næsten klar til at tage af sted. Der manglede kun billetter, og hvor og hvilket skib jeg skulle påmønstre

Den 1. maj 1965 fik jeg tilsendt billet til toget og vejledning for Officerer i Mærsk skibe samt afrejsetidspunkt, og hvor jeg skulle påmønstre, det var på ELISABETH MÆRSK, der lå i Ravenna i Italien. Der var en rejsebeskrivelse med, som fortalte, hvem der skulle med fra København, og hvor vi skulle møde de andre. Det var i Hamburg, og den ene af dem var 2. mester, som havde penge med til forplejningen undervejs ned gennem Europa.

Vel ankommet til Hamburg mødte vi 2. mester og en assistent fra Jylland, vi var 3 fra København, en reparatør, en kok og mig. Jeg traf for første gang rangfølgen på et skib her, alle fra maskinen med ret til at bære, og næsten bære »wienerbrød«, rejste alle på 1. klasse, medens kokken kun havde billet til 2. klasse, og ikke som vi andre, der også havde soveplads. Så han måtte tage hele turen oprejst.

Vi skulle skifte i Bologna til et lokaltog til Ravenna, og da kokken var en venlig sjæl og ville hjælpe en smuk ung dame op

M/S ELISABETH MÆRSK af København, bygget Odense 1951. Skibet havde en dødvægt på 17.000 tons.

fra perronen med hendes bagage, tog han fejl af nedgangen, da han skulle tilbage og kom ned på en anden perron, så da han endelig fandt den rigtige perron, var vi andre og toget kørt. Om det nu var den smukke unge dame, der havde gjort ham omtåget eller for mange sjusser i løbet af natten, skal være usagt. Hvad nu? – 2. mester havde kun det at sige, at »vi må håbe, han tager det næste tog«. Senere måtte vi konstatere, at der kom til at gå nogle ekstra tog, inden vi så ham.

I Ravenna blev vi modtaget af skibsagenten, og jeg troede, at nu skulle vi ned om bord, men vi blev kørt ud til havneindløbet for derefter at blive sejlet ud til skibet, som lå på reden. Vi kunne langt ude i horisonten se skibet. Der er kun et at gøre ifølge 2. mester: at sætte sig på en restaurant, som heldigvis lå på molen, og afvente båden, der skulle sejle os ud til skibet. Det blev til nogle timers venten, for agenten håbede, at kokken ville dukke op. Men til sidst gav han op, og vi gik om bord på lodsbåden for at komme ud til skibet. Om bord ventede de folk, vi skulle afløse.

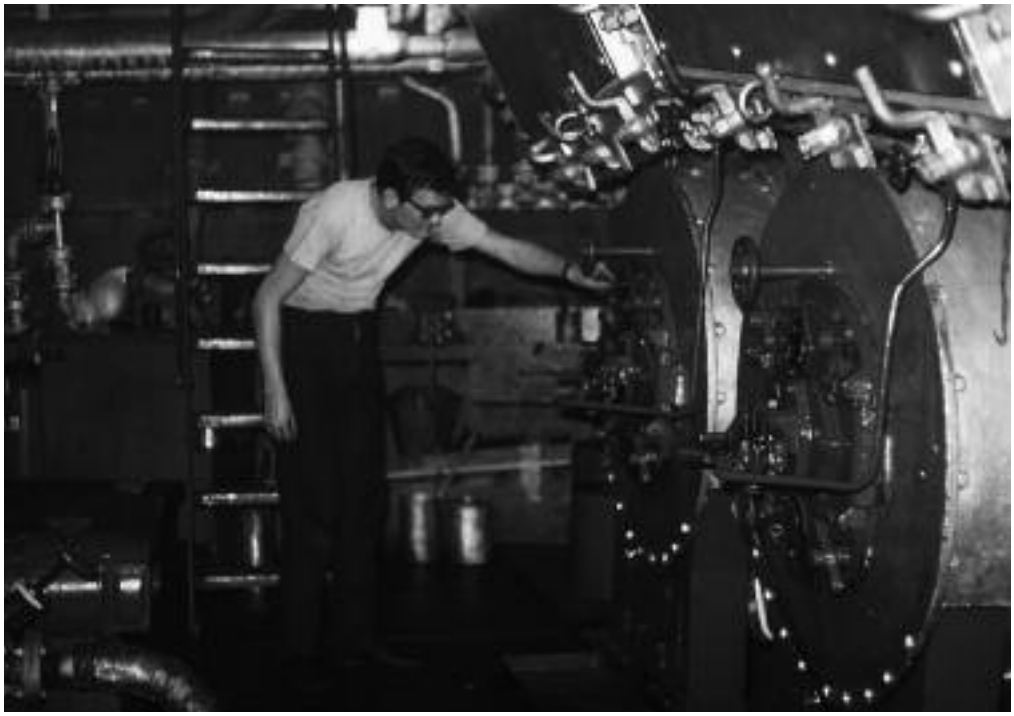
Når man lægger til ved et skib for første gang som ELISABETH MÆRSK, på 17.000 tons og en længde på 160 meter og næsten færdig losset, er der langt fra lodsbåden op ad lejderen til dækket. På dækket blev vi modtaget af dem, vi skulle afløse, de stod klar med bagage for at komme i land. Kokken kunne ikke se sin afløser, så som han sagde, det er hovmesterens problem. Så der var en, der fik maske på og sagde en hel del meget hurtigt. Maskinfolkene blev modtaget af 1. mester, som bød os velkommen og viste os vores kammer. Vi fik at vide, hvem vi skulle gå på vagt med. Jeg fik vagt sammen med 3. mester, så det var bare med at få pakket ud og få noget arbejdstøj på, og så ellers følge 3. mester.

Det var første gang, jeg var om bord på så stort et skib, så da jeg stod på toppen af maskinrummet, var det noget af et chok. Godt nok havde jeg som lærling været på besøg på B&W og set en stor dieselmotor, en seks cylinders 98 motor, men i en maskinhal synes den ikke så stor. Står man på toppen af maskinrummet er der langt ned til bunden af maskinen, og når man får fortalt, at motoren kan yde 6900 IHK bliver man lidt imponeret.

Næste dag sejlede vi ind til kaj i Ravenna for at losse det sidste, som var majs. Inde på kajen stod kokken med sin bagage i løftet stemning. Der var ingen forklaring på, hvor han havde været, og hvad tiden var gået med. Det måtte vi gætte os til.

Det var med spænding, jeg skulle være med til klargøring og opstart af motoren. Der var mange ting at lære og sætte sig ind i, som den landkrabbe jeg var, eller bare det at finde ud af, hvad folk var om bord og hed, når der var en besætning på 48 mand. Men som 3. mester sagde: find nu først ud af dem, der er i maskinen. Det var lidt af hvert, man kom ud for. Da vi lå i havn, var det kun maskinassistenterne, der havde vagt aften og nat, så det var ind på kedelpladsen og sammen med donkeymanden lære, hvordan man tænder og passer en skotsk kedel, for han havde kun dagvagt under land, så det var assistenterne, som skulle holde tryk på kedlerne. Det var ikke kun at få ild på kedlen, man skulle også lære at pumpe vand på.

Der var megen vedligeholdelse på et skib bygget i 1951, men med den besætning dengang, var det noget, man selv udførte. Som f.eks. letmatrosen, der var så grundig i sin skraben maling af redningsbåden, at man kunne se himlen igennem bunden. Man bliver lidt betænkelig, når man oplever sådan noget, men 2. mester havde også her et godt råd. Han havde været udsat for et havari, hvor de var blevet sejlet ned ud for Japan, og der kunne de ikke få redningsbådene i vandet, så



Artiklens forfatter i maskinen på ELISABETH MÆRSK.

ifølge ham var det eneste, der duede, redningsflåden.

Efter endt udlosning i Ravenna var næste anløbshavn Palermo, hvor vi skulle i dok. Sejladsen ned gennem Adriaterhavet var under land, for det var ikke kun redningsbåden der var utæt. Maskinen trængte også til eftersyn, der skulle skiftes 2 af stempelforingerne på maskinen. Det gik godt, indtil der var brand ved en foring mellem krumtaphus og cylinderforing. 3. mester og jeg fik travlt, fat i en brandslukker og op til brandstedet og slukke ilden, men den virkede ikke, da vi udløste den, 3. mester tog nogle klude og kvalte ilden. Da 1. mester fik det at vide om brandslukkeren, blev der lavet en brandøvelse med det samme. Fejlen ved ildslukkeren var, at den skulle have været vendt på hovedet, men da de var blevet malet flotte røde, havde man også malet instruktionen over.

Fra Adriaterhavet sejlede vi gennem Messina Strædet til Palermo for at komme i dok og få repareret motoren.

Det var lærerigt at være med til at reparere så stor en motor, at kunne stå oven på stemplerne når de blev trukket op ad cylinderne, eller gå rundt nede i krumtaphuset. Efter endt reparation blev vi forhalet til dokken for at blive bundmalet. Der skulle også skiftes nogle bundstudse og bundventiler. Det fik vi glæde af, for da vi var færdige og skulle ud på prøvesejlads, var en af studsene kun blevet hæftet, ikke fuldsvejset, så det var tilbage i dokken og få svejset studsen helt.

ELISABETH MÆRSK var i charter, så da vi sejlede fra Palermo vidste vi ikke, hvor rejsen gik hen. Først når vi nåede til Gibraltarstrædet, fik kaptajnen at vide, hvilken havn, vi skulle anløbe for last. Det blev Rosario i Argentina efter en last majs. Den beregnede sejltid var på 20

Hajfangst. Bag fangsten ses Peer Borge.

døgn, så der var tid til at vænne sig til dagsrytmen på et skib. Jeg havde vagt med 3. mester fra kl. 00-04 og igen fra kl. 12-16, og i dagtimerne var der overarbejde, og det var der meget af.

Næsten nede ved Ækvator blev der foretaget krompressionsprøver på hovedmotoren. Den viste, at den ene af udstødningsventilerne var utæt. Maskinen blev stoppet, og alle mand gik i gang med at skifte den. Det er noget af det arbejde, ingen fortæller om, at stå på toppen af maskinen og arbejde i mellem 45 og 50 graders varme. Under arbejdet kom en matros ned med en kødkrog, vi skulle bukke et øje på den, de havde set hajer, og ville prøve om de kunne fange en. Når vi var på oppe på dækket for at få lidt frisk luft, kunne vi følge deres forsøg, de havde fået et stykke rødt lever af kokken. Det så ud til at være en god madding, for de fangede tre store hajer. Kødet fra dem blev spist, men kun af det spanske mandskab, der var om bord. De måtte selv tilberede det, for kokken ville ikke have noget med det at gøre.

Passagen over Ækvator gik uden problemer, for der var ingen liniedåb. Resten af sejladsen forløb uden problemer med motoren, eller søsyge.

Ved Rio de la Plata fik vi lods om bord, vi forsatte derefter op af floden til Rosario. Vi lå i tre uger for at få last, så der var også tid til at komme i land og se noget. Det var kun halv last for ellers ville vi stikke for dybt til at kunne sejle ned ad floden. På vej ned gik vi alligevel på grund på en sandbanke. Vi måtte vente på højvande. Rygtet gik, at lodsen ikke havde fået nok i sin provianttaske, for hovmesteren var lidt mådeholden. Vi anløb Buenos Aires for at få den sidste last om bord, og derefter var det igen 20 døgn i søen tilbage til Europa.

De gamle kan endnu...

Af LEIF ROSENDAHL

Med denne bemærkning blev vi modtaget, da SAMKA elegant anløb Aalborg en meget tidlig tirsdag morgen for at afhente, hvad man kunne kalde en projektlast. Skipper mente – nok lidt forfængeligt – at det var ham, der blev hentydet til, men det blev dog hurtigt klart, at det var skibet, der var tale om.

Forud for bemærkningen lå en lille historie. Søby Værft havde af det tidligere så store, men nu lukkede Danyard i Aalborg købt tre store trappetårne, der skulle bruges, når Søby Værft var færdigt med sine udvidelser. Trappetårnene var for store til at blive transporteret ad landevejen på lastbil, og det ville blive for dyrt med en blokvognstransport, så der blev indgået den aftale med SAMKA, at den skulle hente tårnene, når det passede ind i sejlplanerne.

I begyndelsen af oktober 2005 blev det så besluttet, at nu skulle det være. Med undertegnede som skipper, Henrik Schlotfeldt som bedstemand, Jørgen Pedersen som motormand og Niels Erik Kjøller som ubefaren afgik vi mandag formiddag den 3. oktober med kurs mod Aalborg. Vejret var rigtig fint med svag vind og god sigt. Kursen var lagt op gennem Storebælt og på grund af højden af de nye master på SAMKA, valgte vi at gå gennem Østerrenden under højbroen. Trafikken i Storebælt var ret begrænset og vi kom godt nordover. Efter at vi havde været tværs af Sejerø forlod vi storskibsruten og gik ind i rute A op forbi Grenaa. Her fik vi så det eneste problem på turen, nemlig at selvstyreren på kurser mellem nord og vest blev fuldstændig ustabil og gav helt tilfældige rorordrer. Det var derfor nødvendigt på resten af turen at gå over til håndstyring, så vi var glade for, at vi var en god besætning. Vi havde meldt vores ankomst til kl. 05.30, og næsten på slaget fandt vi den anviste kajplads mellem Danyards gamle flydedok og en udrangeret motortorpedobåd fra søværnet.

Vores trossemand på kajen – som også var kranføreren, der skulle laste os – var ham der mente, at »de gamle kunne endnu…«. Hans bemærkning var affødt af, at han straks havde genkendt SAMKA som en Caroliner. Han fortalte, at han i sin ungdom havde sejlet med Jespergaards Caroliner MAJLITH fra Ærøskøbing. Da

Det første af de tre trappetårne på vej ned i rummet på SAMKA.

De to næste tårne af projektlasten skulle fragtes som dækslast, her er det ene på vej om bord, styrmanden Henrik Schlotfeldt ses ude på lugen.

han havde et par småproblemer med kranen, enedes vi om, at vi fik dækket lugerne af og kørt skærstokkene til side samt fik en fortjent gang morgenmad, mens han fik fat i en elektriker og fik skiftet nogle sikringer.

Da alt var klart til lastningen, måtte vi konstatere, at de opgivne mål på trappetårnene var lidt for små. De skulle være 4 x 2 x 7 meter, men var en anelse større på grund af diverse udstyr monteret på siderne. Det betød, at det tårn, der skulle i lastrummet ikke kunne komme ned på den led, hvor det skulle ligge. Hvis det kom ned på den høje led kunne lugerne til gengæld ikke lukkes. Så efter en del målinger, blev det besluttet at laste det på den høje led, for derefter at forsøge at lægge det ned ved at vride det ud under dækket. Samtidig var længden af tårnet stort set lig længden af åbningen i lugen. Men ved dygtigt kranarbejde lykkedes operationen, tårnet kom på plads, og vi kunne nu surre tårnet forsvarligt og derefter dække over igen. Lastningen af de to andre tårne gik uden problemer, da de skulle stå på lugen. Da de var 4 meter høje, når de lå ned, rakte de godt i vejret i forhold til styrehuset. Heldigvis kunne vi nogenlunde kigge igennem det tårn, der stod i styrbords side, mens der til bagbord var meget lidt sigt. Klokken 10 var vi færdige med at laste og surre, og besætningen fik et par timers tiltrængt hvil, inden vi kl. 13 afgik med kurs mod Søby.

På grund af de forringede udkigsforhold var vi to mand på vagt ad gangen, så vi kunne holde forsvarligt udkig. Heldigvis kunne radaren kigge hen over dækslasten. Vejret var om muligt endnu bedre

på turen nedover, end det var på turen opover. Det var totalt vindstille og meget, meget klart. Og så virkede selvstyreren upåklageligt, så det næsten var »konesejlads«. Vi kunne opleve en helt ufattelig smuk stjernehimmel, som kun kan opleves om efteråret her på vore breddegrader. Kursen gik ned gennem Lillebælt, og kun et par timer, hvor vi passerede Baagø og Assens, havde vi tæt tåge, men ingen trafik.

Anløbet af Søby havn viste sig at falde sammen med ankomsten af færgerne fra Faaborg og Mommark. Efter at have snakket sammen over VHF'en blev vi enige om, at først skulle ØEN anløbe, så kom vi ind med SAMKA og endelig kom så SØBYFÆRGEN. Aftalen fungerede også fint. Hvad der derimod overraskede noget, var den meget trange plads i havnen, som var under ombygning. Vi havde fået at vide, at vi skulle ligge på tværs af den lille tørdok, og det gav nogle problemer at få SAMKA kringlet derind, da der ud over den lille plads også var andre skibe og arbejdsfartøjer, samt at der var kommet en ret frisk østlig vind. Men vi kom da ind uden for mange skrammer ud over at bøje et gelænder på dokporten! Vi måtte så vente det meste af eftermiddagen på, at værftets kran skulle blive ledig til at losse os. Dækslasten kom hurtigt i land, vi fik dækket af og med nogen lirken kom tårnet også op fra lastrummet.

Så snart skærstokkene var kørt på plads, kom værftets lille arbejdsbåd og gav os en slæber ud af havnen. Mens vi satte kursen mod Mørkedybet og Marstal blev der dækket over og i kølvandet på Marstalfærgen anløb vi hjemhavnen onsdag aften den 5. oktober kl. 18.45 efter en god og vellykket rejse, hvor det foruden selvstyrerproblemer kun var for lidt søvn, der var problemet.

Skibet er lastet.

Dansk Søulykke-Statistik

Af ERIK B. KROMANN

Dansk Søulykke-Statistik årbøger fortæller årligt om hændelser på søen eller mulige havarier i havn. Når man læser en sådan bog igennem fra f. eks. århundredeskiftet 1900, er det helt ubegribeligt, hvad der var af søulykker i de dage.

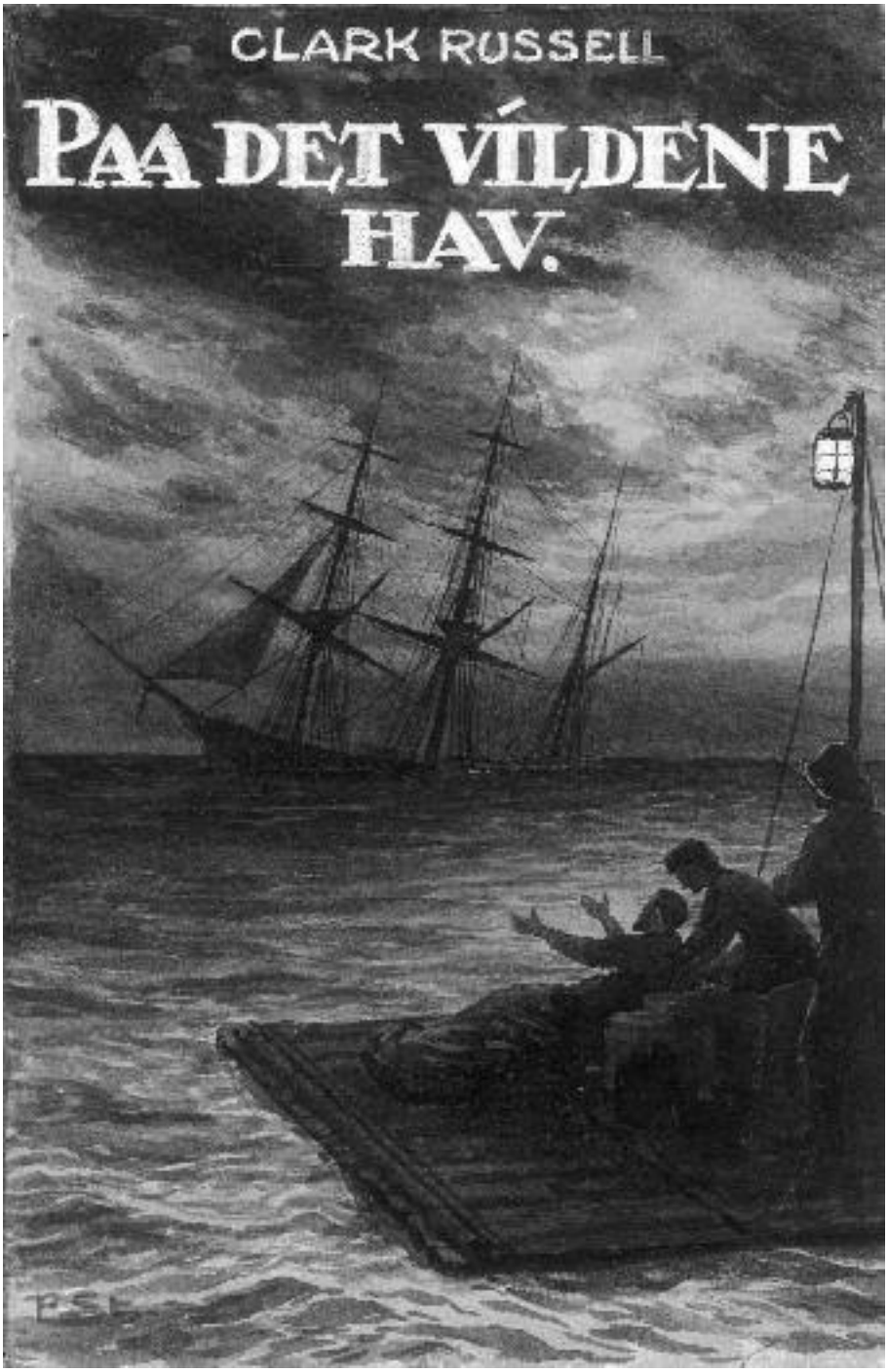
En gennemgang af årbogen fra år 1900 fortæller om, hvad datidens søfolk kunne blive udsat for. Fra den alfabetiske liste udtages hændelser vedrørende Marstalskibene. Den første er jagt ANE CATHRINE, der i stiv kuling og hård frost strander ved Tolken den 1. marts på rejse Faxe-Marstal med kalksten. Årbogen noterer: *Kl. 7 EM. Syd for Møen maatte Jagten paa Grund af haard NØ.lig Kuling og Overisning søge ind til Hjelm-Bugt for at ankre; men da St.B.'s Anker var saa overiset, at det ikke vilde falde, ankredes op for det B.B.'s Anker. Da dettes Kætting sprængtes, sattes Sejl; men da disse bortblæstes strandede Jagten Kl. 10 EM. paa Tolken, hvor den blev Vrag og alt gik tabt. Besætningen, der Natten over holdt sig om Bord stadig overskyllet af Søerne, bjærgedes næste Morgen af Lodserne fra Grønsund*. Den næste er skonnert AURORA, der i december måned er på rejse Colberg-Boness med props, den forsvinder ved Arendal. Bogen skriver: *Aarsagen til Forliset ubekendt, da ingen Efterretning haves om Skib eller Besætning efter d. 24. December 1900. Skibets navnebræt samt 6 Søfarts-Bøger fandtes ilanddrevne på Tromøen. Anm: Navnene paa Besætningen vare: Kapt. J. R. Raahauge, Styrmand H. R. Rasmussen, Matros J. P. Møller, Kok O. H. K. Petersen, Ungmand H. A. Grube, alle af Marstal. Letmatroserne C. H. H. Christensen af Ristinge og M. S. Knudsen af Thisted.* Den næste er galease HAABET, der på ballastrejse Sunderland-Stettin forliser på Puttgardener Rev den 12. marts uden tab af menneskeliv. Skonnert KHARIS totalforliser formentlig d. 8. maj i snestorm ved Oder Bank på rejse Ronneby-Stettin med brosten, alle 4 ombordværende omkommer, deriblandt føreren H. J. Bager og ungmanden Peder Knudsen Kristensen, begge af Marstal. Herefter møder vi skonnertbrig LIVINGSTONE, der ligger opankret på San Sebastian Red med en ladning clay fra Fowey. En hård vestlig storm sender skibet ind på klipperne, hvor det den 28. januar sønderslås. En redningsbåd bemandet med frivillige havde forinden bjærget besætningen. Som anerkendelse for redningsarbejdet skænkede den danske regering føreren af redningsbåden, Don Francisco Munoa, Medaillen for Ædel Daad og besætningen af båden et pengebeløb til fordeling. Skonnertbrig-

Skonnertbrig LIVINGSTONE af Marstal forlist år 1900 ved St. Sebastian.

gen var i lighed med de øvrige skibe forsikret i Søassurancen Ærø. Den udmærkede kilde til megen dansk søfartshistorie, »Dansk Søfartstidende«, skriver: *Hele Byen har samlet sig paa la Concha, hvis Strand er bedækket med Vragrester af Skonnertbriggen »Livingstone«, som i Nattens Løb er bleven sønderslaaet. Det formodes, at den er bleven ødelagt paa Klipperne ved Foden af det kongelige Palads. Søernes Magt har været saa stor, at Skroget ved Dagens Frembrud kun var en Dynge Vragstumper, de fleste af mindre end 2 Meters Længde. Af Ladningen, som bestod af Fade med Lerjord til Porcelæn, er kun smaa Rester tilbage. Besætningen blev reddet paa en heroisk Maade af en Baad fra San Sebastians Havn med en Lods og 13 Søfolk om Bord. Med største Risiko gik de ud, da Skonnertbriggen tabte sine Ankertouge og var paa Vej til at sønderslaas mod Klipperne, og da de nærmede sig Skroget, udkastede de et kabel, som bandtes til en Bøje. Paa denne Maade frelstes de 8 Søfolk og 2 Carabineros, som befandt sig om Bord, og vendte derefter mod Land. Befolkningen hilste de heltemodige Søfolk med begejstrede Leveraab, og Guvernøren skænkede dem en Belønning. Den danske Besætning var ude af sig selv af Glæde over at være reddet fra den visse Død. Hele Befolkningen defilerede nu over La Concha for at se de sørgelige Rester, som Vraget frembrød. Resterne af Skibet bevogtes af Carabineros og Politi.*

De 3 næste i årslisten er alle Marstallere: Skonnertbrig LORENZ, der den 27. marts strander ved Homborgsund i ballastrejse Randers-Frederikshaab i snestorm. Skibet render direkte på land og alle 6 mand frelser livet ved at springe ind fra bovsprydet. Skonnert LUNA forliser på Hatter Rev den 25. oktober på rejse Odense-København med en ladning sukker i tåge og kuling. Også her kommer alle fra skibet. Således går det desværre ikke med skonnert MARIE, der under orkanagtig storm strander den 18. december ved Skagen, hvorved besætningen formentlig er druknet, som der står. Alle 5 mand er fra området omkring Det sydfynske Øhav, skipperen J. H. Christensen og styrmanden R. Eriksen var fra Ommel. De havde nok påregnet at være hjemme til jul. Skonnerten kom fra Wemyss med en ladning kul bestemt for Ærøskøbing. MARIE var på de tider meget udbredt som skibsnavn. I Flagbogen fra 1899 (den udkom kun på ulige år i de dage) var der ikke færre end 61 danske skibe, der hed MARIE, heraf de 16 fra Marstal. Så der var mange familier, der kunne blive urolige, når man hørte, at MARIE var forlist. Senere blev det da også bestemt, at der kun må være ét dansk skib under samme navn. Samme år den 17. august forliste galeasen SKANDINAVIA med kulladning ved Ore Fyr i frisk kuling på rejse Alloa-Stege, så der har været nok at se til i hjemmene, hvor enkerne måske skulle starte brødudsalg eller lignende for at klare dagen og vejen, og naturligvis var der også nok at se til i Søassurancen Ærø.

Ud over de nævnte totalforlis var der selvfølgelig også andre havarier på Marstalflåden i året 1900. I bogen noteres 3 mastet bramsejlsskonnert ALBERT at være blevet påsejlet af damper ved Sandhammeren. Damperen måtte betale reparation på 7.000 kr. Galeasen APOLLO noteres for grundstødning – også ved Sandhammeren, 3 mastet sletskonnert AUGUST får søskade i Østersøen, galease FREIR (af Ærøskøbing) bliver forladt i synkefærdig stand i Nordsøen, skonnert IDA (af Ærøskøbing) grundstøder ved Læsø, 3 mastet bramsejlsskonnert JOHANNE grundstøder ved Stensnæs Flak, galeasen KVIK grundstøder i Omø Sund, skonnert MAREN (af Ærøskøbing) grundstøder ved Hyllekrog, 3 mastet dampskonnert MARIE med hjælpemaskine på 40 HK grundstøder ved Tromø (samme MARIE forsvinder året efter på Atlanten



Bogillustration, der samtidig illustrerer Fanøflådens endeligt (103 skibe i 1899 forsvandt fra registeret næsten totalt på kun 10 år). Original tuschlavering af Poul Steffensen (1866-1923) fra 1908 – en af årets gaver.

og et af navnebrædderne driver ind på Orkneyøerne), en anden skonnert MARIE grundstøder ved Århus, barkentineren SAGA grundstøder ud for Newport på rejse til Guadeloupe med kul, 3 mastet skonnert UNION får svære søskader i Nordsøen, den forliste 6 år senere ved Island og var for øvrigt indkøbt af rederiet til erstatning for en skonnertbrig UNION, der var strandet på Jyllands vestkyst året i forvejen med tab af hele besætningen.

Sejlskibstiden var i sandhed en hård tid for søfartssamfundene. Netop i de år forsvandt den store flåde af langfartsskibe fra Fanø. Årbog 1900 beretter således om ikke færre end 9 Fanøbarker, der totalforliser det år, nemlig DANIA, ELSE, ERNA, HELENE, MATHILDE, NORDBY, NOR'-WESTER, PAUL og THOR – mange af dem strandede på fjerne destinationer. Disse havarital skal ses på baggrund af, at der ifølge Flagbogen for året 1899 var 103 skibe i Fanøflåden og 296 i Marstalflåden samt 46 Ærøskøbingskibe (over 15 Register-Tons Brutto).

Også længere op i årene var der hyppige forlis både i den barske newfoundlandsfart, men også på de korte stræk. Blandt indkomne sager til museet i 2005 er der en kopi af et brev, der lyder således.

På konvolutten, der er afgangsstemplet i Marstal den 30.11. 1928 står adressaten:

Hr. Arbejdsmand Pedersen. (Matros Niels Johannes Pedersens Far) Thurø. Og indholdet i brevet:

Marstal d. 29. November 1928

Familien Pedersen!
Det er lidt underligt og med tungt Hjerte jeg skriver til Dem, men jeg synes jeg maa underrette Dem om at vi endnu ikke har hørt fra »Ellen«, som Deres Søn Johannes er med. Onsdagmorgen kom »Ellen« hertil paa Rejse fra Samsø til Lübeck. De ville have Middagen herhjemme, og saa fortsætte Rejsen, men da Vinden friskede op af S.V. blev de hjemme den Eftermiddag, og Torsdagen med. Fredagmorgen var Vinden N.N.V. god Vind, og de gik herfra ved 7½ Tiden. Opad Dagen kulede det mere og mere op – men jeg haabede de naaede Femernsund, saa de kunne ankre der, men det synes ikke, som de har det. Min Mand telegraferer altid, naar han ankommer, og da jeg har været urolig telegraferede jeg igaar til Lübeck, og fik i Dag det Svar:

»Ellen« endnu ikke ankommen.

Dette ser jo noget trist ud, men vi maa jo haabe paa bedre. Hører jeg noget skal jeg straks underrette Dem, og vil De skrive til mig er min Adresse

Ellen Rasmussen
Strandvejen
Marstal

Med deltagende Hilsen
Ellen Rasmussen.

Sådanne breve var desværre, som nævnt, ikke så usædvanlige i de tider.

Søulykkestatistikårbogen over året 1928 noterer: *M/Gl. Ellen af Marstal, 45 Reg T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Marstal til Lybæk i Ballast. Borteblevet; 3 omkomne. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. 31/1 29. Søforhør d.21/2 29.*

D. 23/11 afgik E. fra Marstal. Siden er intet hørt eller set til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Hans Jørgen Rasmussen af Marstal samt en tysk Sømand Orth og endnu én Mand, hvis Navn ikke er oplyst.

Denne sidste mand var altså den i brevet nævnte Thuriner.

For øvrigt var det ikke den eneste ELLEN, der led havari det år. I årbogen står at tremastet stålbygget bramsejlsskonnert ELLEN af Marstal er strandet på den franske vestkyst i ballastrejse San-

tander-Bayonne i orkanagtigt vejr, der blæste sejlene i stumper og forårsagede havari på salingen på stormasten. Alle søfolkene bjærgede sig i land på kysten.

Endnu hyppigere blev forlis og dermed tabstallene under krigen. Minefaren var fortsat stor i årene efter, mange skibe blev ofre for djævelskabet, en af dem var en af landets talrige paketter LANGELAND

Berlingske Tidende
skriver lørdag 13. oktober 1945:

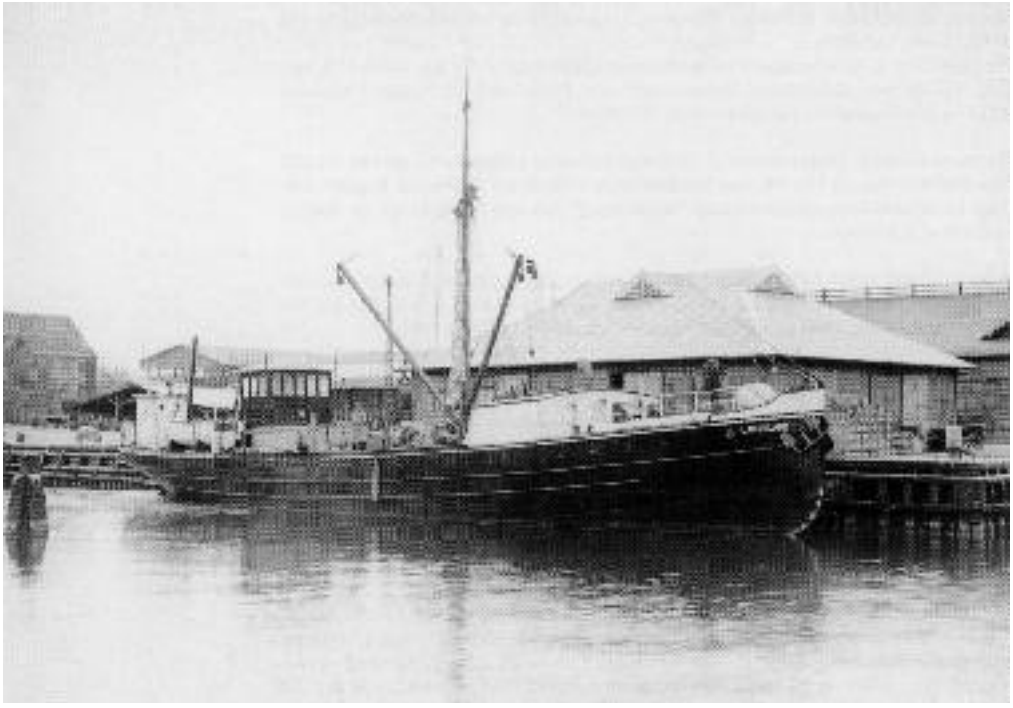
»Langeland« forgæves eftersøgt hele dagen i Gaar

Af danske Marinefartøjer og
engelske Flyvere

Den savnede Motor-Paket »Langeland« blev hele Dagen i Gaar eftersøgt af et dansk Marinefartøj, og baade Formiddag og Eftermiddag var engelske Flyvere flere Gange oppe for at spejde efter det forsvundne Skib, men indtil i Aftes havde alle Eftersøgninger været forgæves.

Jo længere Tid der gaar, uden at »Langeland« findes eller lader høre fra sig, des mere svinder naturligvis Haabet om, at Skibet er i Behold. Paa den anden Side kan der endnu maaske være et svagt Haab om, at det paa Grund af Maskinskade er drevet af og kommet saa langt ud i Østersøen, at de eftersøgende Skibe ikke har kunnet naa det.

Endnu et svagt Haab
Der henvises fra sagkyndig Side i denne Forbindelse til et Tilfælde fra kort før Krigen, hvor en Motor-Paket fra Nakskov var savnet i to Døgn for saa pludselig at vise sig. En Begrundelse for det svage Haab kan maaske findes deri, at der ved Eftersøgningen intet Vraggods er



Paketten LANGELAND af Rudkøbing fra bogen »Da paketterne sejlede«.

fundet, og der gøres i denne Forbindelse opmærksom paa, at »Langeland« altid plejede at have forskelligt let Gods, bl.a. tomt Retur-gods, stuvet paa Dækket, foruden Baade og Redningsflaade.

I Ærø Venstreblad gengives følgende beretning om samme skib og hændelse:

Peter fra M/S »Svendborg«

Uberegnelig, ubarmhjertig og lumskere end Hajen og Drivminen er den magnetiske Mine …

Langt hen i Fredens Aar mødte *M.S »Langeland«* – og Peter fra *M.S. »Svendborg«* – Minedøden i dansk Farvand. – En Olieplet svandt ud over Havet.

I **Fyns Tidendes** Søndagstillæg har Redaktør Edvin Frandsen, Nyborg, skrevet en karakteristisk Artikel, en Hymne til Søens djærve Mænd, men først og sidst en smuk Minderune over Bedstemanden *Peter,* der gik ned med M.S. »Langeland«.

_ _ _

Vi tillader os her at gengive Artiklen:

M.S »Svendborg« af Svendborg, Skipper, Marstalleren *Jonas Petersen,* Klampenborgvej 5, dunker ud af Svendborg Havn, forbi Christiansminde med de tusind Sommerminder, omkring Taasinge langs Langeland, forbi Øerne, der lyser af Fredelighed. Det er en meget tidlig Morgen, eller snarere Nat, for Klokken er kun omkring 5 paa Marstal Kirkeur, da vi lægger til ved Kajen i den lille Bys store Havn – Hjemstedet for de stolte Marstallere, de gyldne Dages Sejlskibe og Sømændene fra Arilds Tid.

Vi har endnu en Marstaller om Bord, Bedstemanden, *Peter.* Lille, tæt, stærk

Situation fra SVENDBORG i Nyhavn. Skipperen Jonas Petersen ses i undertrøje. (Foto fra Kate-Petersen familien).

Marstal Havn under krigen, som den så ud, da artiklens forfatter anduvede med SVENDBORG. Skibet på fotoet er marstalpaketten. Den midterste af de 3 mand på brohammeren er skipperen Paket-Knøv eller Paket-Madsen (Knud Madsen).

som en Hest, vejrbidt og hærdet fra Drengeaarene i Søens haarde Skole, hvor han staar til ug, hvis der var Aarsprøver for Bedstemænd og andre jævne Søfarere.

M.S. »Svendborg« glider videre over Storebælt, Smaalandshavet, gennem Storstrømmen, Bøgestrømmen, tværs over Køge Bugt. Til Tuborg Havn og Nyhavn.

Det er min første rejse. Og det er mange Aar siden; men alle de skiftende Billeder er skarpe.

Da jeg kom om Bord i Svendborg med hele min Oppakning, satte jeg Æsken med mine nye Sko fra mig paa Kahytsbordet. Det huede ikke rigtig Skipper – »den syngende Skipper fra Svendborg«, hvis muntre og sørgmuntre Sømandsviser flere Gange har faaet de danske Højttalere til at dirre. Om han var morgengnaven eller virkelig overtroisk, er jeg aldrig blevet klar over. Men han gjorde altsaa i en lidt mut Tone opmærksom paa, at Sko paa Bordet betød Spektakler, hvorefter jeg skyndsomst fjernede dem, idet jeg i øvrigt trøstede mig med, at det ikke kunde gælde, naar de var pakket i en Æske. Det var slet ikke Sko, men en Pakke!

Det blev ogsaa en fredelig og fordragelig Tur.

Bedre Bedstemand end Peter skal man lede om. I Sol og højt Humør gled vi frem med ham ved Roret, naar Skipper tørnede ind. Peter kendte Ruten som sin Bukselomme. I Bøgestrømmen skød vi Genvej paa trods af Kostene. Et Par Gange dirrede »Svendborg«, naar vi slæbte mod Bunden; men det gik. Og Peter vidste, det kunne gaa, naar Lasten ikke var for tung.

Over Storebælt havde jeg sovet, men vaagnede i en liflig Kaffeduft, der trængte helt ind i Køjen. Jungmanden Bent var entret ned fra Overkøjen, uden at jeg havde mærket det, og serverede nu en

Drik, der nok skulle faa en til at vaagne. Bent – nu er han sikkert Styrmand eller deromkring.

Men jeg gik altsaa op til Peter og fik mit første Indblik i Søens Liv. Og vi blev Venner, Peter og jeg. Han havde i øvrigt kun Venner, hvor han kom. Man kan ikke regne med de Situationer, hvor han var tvunget til at bruge sine Kræfter, for det skete kun, naar han blev haardt provokeret. De fleste tog fejl af ham. Han var, som sagt, ikke særlig stor, og saa lige saa skikkelig ud, som han var. Men tog han endelig fat, kunde han rydde op!

Og en anden vilde maaske pynte lidt paa Beretningerne til en ukyndig, han gjorde det ikke. Fortalte tværtimod nøgternt, hvad han mente, der kunde interessere. Det var meget. Over alle Have og i de fleste søfarende Nationers Skibe havde han sejlet fra sit 14. Aar. Døjet ondt og nydt godt. Singapore, Shanghai, Vera Cruz, Casablanca, New York, San Francisco – blot for at nævne Navne. I Antwerpen var han en Gang blevet agterudsejlet og døjede meget ondt, ingen Penge, ingen Mad, ingen Hyre, men mødte saa pludselig en Fætter og fik en Haandsrækning – og saa ud igen…..

Peter kunne ikke knækkes.

Men jeg fik aldrig at vide, om det muligvis var Hjemlængsel, der gjorde, at han gik ind i den hjemlige Smaaskibsfart. Først med »Ærø« af Marstal, der nu hedder »Lily« af Skagen og gaar i Paket, derefter flere andre Skibe, indtil han fik Hyre paa M.S. »Svendborg« – indtil Peter fra Marstal blev til Peter fra »Svendborg«. Det har han heddet siden. Alle Søfolk, der anløber Nyhavn, og mange Nyhavnere i øvrigt, kendte og kunne li' Peter fra »Svendborg«, Peter Petersen kendte ingen.

Er der nogen, der har set Peter fra »Svendborg«? kunde jeg spørge, naar jeg fik min aarlige Lejlighed til at opfriske Bekendtskabet.

Ja, han sidder nede hos Julius, – Eller: Han er lige gaaet over paa »Langeland«! Men det var for det meste kun kortvarige Møder. Enten havde Peter eller jeg travlt, om det nu var i Nyhavn eller Svendborg, jeg aflagde Visit paa »mit gamle Skib«. Det blev altid til, at vi ventede til næste Gang med »den Artikel«...

En af de første Dage i September drev jeg i Nyhavn for at hilse paa min gamle Skibskammerat. – Spillet paa »Svendborg« hamrede gammelkendt, men det er ikke Peter, der staar nede i Lasten, hvor han ellers har sin betroede Plads. Han véd nemlig, hvordan der skal stuves.

Hvor er Peter ?

Han er ikke her mere – han er ovre paa »Langeland« nu!

Hvor er Skipper?

Paa Kontoret – kommer straks!

Og jeg vil da lige hilse paa Skipper – og venter.

Skipper kommer ikke. Ovre paa »Langeland«, der er omtrent fuld af Agurker, fortæller et Par venlige, sindige Langelændere, at Peter kommer straks. Han er lige oppe at spise.

Et Minut før, der skal begyndes igen, kommer han.

Hov – er det dig ! – Du har vel ikke en Cigaret? –

Det har jeg, endda af de rigtige, for jeg er omtrent lige hoppet af Færgen fra Malmø, og jeg kan se, han nyder den. Han har ikke glemt den gyldne Tobak fra helt andre Tobaksmarker end de fynske.

Han naar lige at fortælle: »Det er ikke Jonas, der er paa »Svendborg« – han har Skipper paa den – han har faaet saa megen Gigt! Naa, men há det godt!«

Nu er jeg dobbelt glad for, at jeg kunde byde en ægte Cigaret – det var sidste Gang, jeg saa Peter. Og det var en pludselig Indskydelse, der drev mig til Havnen...

– – –

Der gaar vel en Maanedstid. Det rusker og stormer barsk ude fra Storebælt.

Men jeg er for længst »gaaet i Land«, selv om jeg kort før den 9. April 1940 var med »Svendborg« gennem den danske Minespærring – der, da det gjaldt, ikke nyttede en Døjt.

Saa meddelte Pressens Radioavis, at M.S »Langeland« ikke var kommet til København. M.S »Langeland« – der er jo Peter med! – Og de to kraftige, flinke Sømænd, som jeg snakkede med i Nyhavn.

Aah, den maa komme!

Men »Langeland« kom aldrig. Dens Plads ved Café »Marstal« stod tom.

Avisernes Meddelelser gav ikke meget Haab. Skibet havde passeret det nordligste Fyr paa Møn, Klintholm Fyr, ved 17.30-Tiden, men kom stadig ikke. Man var sejlet sønden om Møn, fordi »Langeland« var for tungt lastet til at gaa gennem Bøgestrømmen, og fra Møn tager man Retning ret paa Drogden.

Dagene gik, intet Spor, ingen Vragstumper.

Et Haab fødtes ud af Frygten. Mon ikke Skibet er kapret af tyske Pirater

– Alt var jo tænkeligt i de Dage. Gid det var saa vel. Haabet giver de angstfulde Hjerter en kortvarig Stimulans. Hustruer, Mødre, Brødre, Søstre – Børn. Sorgen sniger sig ind over fredelige Øers Strande. Og Uvisheden, der næsten alligevel er Vished.

– Det er da en mulighed, siger jeg til mig selv, fordi jeg véd, at Peter var med. Hvad har saa alle de derovre ikke grublet og forestillet sig? Havde det været et fremmed Skib, havde jeg vist kort fastslaaet: Drivmine – eller magnetisk!

Men vi vilde ikke se Sandheden direkte i Øjnene. Er der dog ikke en lille Bagvej med 1 pct.s Chance for at »Langeland«s Mænd er i Live.

Nej. I det Fredens Aar 1945 minesprængtes »Langeland«. Andre danske Skibe led samme Skæbne; men der gik Besætningen ikke ned.

Paketten SVENDBORG i Nyhavn. Skibet møder vi i en anden artikel her i årbogen som dampfærgen BAGENKOP ex. ÆRØ. (Foto fra Bendix Nielsen)

Paketliv. KATE losser i Nyhavn i 30'erne.

Vished fik man, da man fandt Vragstumper, og det første Lig drev i Land ved Stevns, senere et ved Amagers Østkyst og et paa Saltholm, Skipperen, Gothard Madsen, Marstal, Maskinmesteren Axel Jensen, Rudkøbing, og Bedstemanden, Willy Jacobsen, Rudkøbing, er kommet. Peter og en anden Matros blev derude. Maaske ligger de i Skibet, og Skibet ligger et Sted mellem Drogden og Møn, hvis der er noget tilbage af det...

Jeg haaber, du havde Frivagt og sov, Peter!

Jeg ønsker i øvrigt for jer alle, at det gik hurtigt. Og jeg tror det.

– – –

Er det ikke paradoksalt, at disse Mænd, der gennem hele Krigen passede deres haarde Dont, skulle møde den Skæbne et halvt Aar *efter* Krigen –?

Danske Søfolk i Indenrigsfart har aldeles ikke haft nogen Luksustilværelse i Krigsaarene. Det var strenge og haarde Krav, der stilledes til Fysik og Nerver. Under Natsejlads kunde Skipperen ikke som tidligere forlade Gerningen for at hvile sig lidt. Han maatte blive i al Slags Vejr, og mangen Skipper har faaet Gigt eller andet Djævelskab i disse Aar.

Minerne – først naar Turen var vel udført, kunne man aande befriet – og saa laa næste Fart der med ny dirrende Spænding, ny Farer.

For alle Sømandsenkers Skyld, for alle fædreløse Sømandsbørns Skyld – for alle Sømænds Skyld, maa denne Form for maritim Destruktion afskaffes. Er det ikke nok, at Sømænd har selve Elementerne at strides med.

En Torpedo er en Torpedo. En Minespærring er regulær. Men Drivminer og magnetiske Miner er et djævelsk Vaaben, som Verden nu maa bandlyse i en ubrydelig Traktat.

Det er noget nær det samme, som hvis

en Mand, der har en Fjende paa Amager, anbringer en Bombe i en Linje 2 for at faa ham udryddet.

Og saa er Drivminer slet ikke de farligste, for der er Mulighed for, at de kan ses, i alt Fald i Dagslys og med skarpt Udkig.

Men de magnetiske Miner ligger lurende paa Havbunden. Man kan sejle over dem f.Eks. 14 Gange, uden at der sker noget – og saa sker det den 15. Gang. Det er efter, som de er indstillet. Virkningen er voldsom, selv om de ligger paa 20 Meters Dybde, og det er sikkert en saadan Helvedesmaskine, der blev »Langeland«s Skæbne.

– – –

Peter, Ridderen af de syv Verdenshave, blev derude. Havet kaldte paa sin Søn. Han har før maattet være med til at gaa i Baadene, men af en mere naturlig Aarsag. Men han kendte Liv og Død til Søs, var selv af Sømandsslægt, Skibsfører F. Petersen, Marstal, tidl. »P. R. Nielsen«, mistede en brav Søn, der var god at være Ven med, trofast og kammeratlig. Der er bare for faa af hans Støbning! Men ud

Paketfolk i Nyhavn. Skipper Knud Madsen med fragtbrev i næven.

over Kloden træffes de: Jævne, stærke Søfolk, robuste, raske til at bruge Næven, naar det falder for, men tro i Arbejde og Venskab – med nøgne Piger tatoveret her og der, men med ægte og ærligt Sindelag.

Peter holdt sit Ord i Døden. Der blev en Artikel »næste Gang«. Han – og Alverdens ægte Søfolk – har fortjent den, og derfor blev den skrevet...

– – –

I Dansk Søulykke-Statistik 1945 kan man læse, at M/S LANGELAND er forlist på rejse Rudkøbing-København med stykgods. Skibet var inde om Lohals, hvorfra den afgik sin sidste rejse den 9. oktober kl. 21 med 5 mand om bord. Den 15. oktober fandtes 10 jerntromler af pakkettens dækslast ved Falsterbo. Den 22. samme måned fandtes agterspejlet fra LANGELANDS redningsjolle ilanddrevet ved Møen. Senere drev redningskranse og andet i land, desuden drev en del af de omkomne ind og kunne føres hjem for begravelse. Dette var dog langt fra den sidste mine, der trak død og ødelæggelse med i sit kølvand, så sent som den 11. april 1953 minesprang tremastet motorskonnert HYLLEHOLT i Lovns Bredning, Limfjorden ført af ejeren Karl Petersen, der var Marstaller, både han og bedstemanden omkom. HYLLEHOLT var for øvrigt identisk med tremastet sletskonnert OFELIA, som vi er blevet præsenteret for nogle gange i dette årsskrift. Paketten SVENDBORG, der omtales i artiklen havde en fortid som færge på Ærø, læs herom i næste artikel.

En kort fornøjelse

A/S Damskibsselskabet Marstal af 1932

Af KARSTEN HERMANSEN

En kort konstatering

I november 1940 modtog Søfartsmuseet – som dengang hed Marstal Museum – 100 kr. Det samme gjorde Marstal Bibliotek og Marstal Turistforening. Det var de økonomiske rester, som ingen siden likvidationen i 1935 havde gjort krav på efter A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932. Med uddelingen af disse beløb var et af de mindst levedygtige dampskibsselskaber endegyldigt opløst, og spørgsmålet er så: hvorfor nu det? Og hvorfor blev det overhovedet oprettet?

En længere forklaring

I begyndelsen af 1930'erne kunne ingen være i tvivl om, at sejlskibenes tid var forbi. Den ene hjælpemotor efter den anden blev installeret, og selv om det for nogle redere holdt hårdt, bredte erkendelsen sig ikke desto mindre støt og roligt: der skulle motorkraft til.

Sejlskibe kunne ikke følge en fartplan i samme udstrækning, som damp- eller motorskibe kunne, og det måtte bestemt kunne udnyttes til en forretning, der kunne skabe et par arbejdspladser og i

Marstal Havn 1932 med oplagte H. C. Christensen dampere og den kendte newfoundlandsfarer ENERGI i forgrunden og lige syd for den ses færgen BAGENKOP ex. ÆRØ.

bedste fald kaste lidt af sig til investorerne. Det var den direkte anledning til, at tre marstallere, nemlig skibskonstruktør Niels Rasmus Laurids Christensen, skibsfører Jens Pofler Fabricius og maskinmester Frederik Hansen, den 25. marts 1932 stiftede *A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932*.[1] Det erklærede mål var at etablere passager- og fragtfart i ind- og udland med et eller flere skibe, og selv om udlandet ikke blev nærmere specificeret, kunne der med Marstals placering midt i Østersøen ikke være tvivl om, at udlandet i dette tilfælde måtte blive Tyskland.

Aktiekapitalen skulle maksimalt være 25.000 kr., men når der var tegnet aktier for 20.000 kr., kunne arbejdet begynde. De tre initiativherrer gik naturligvis foran med det gode eksempel. Christensen lagde 2.000 kr. på bordet, og Fabricius og Hansen fulgte trop med hver 1.500 kr. Aktiesalget skulle ikke foregå i al offentlighed, derimod ville man gå fra dør til dør og sælge 100 kroners aktier. Denne fremgangsmåde var ikke bare billigere og hurtigere, men også – selv om ingen sagde det højt – bedre, for så var der styr på aktionærkredsens sammensætning.

Skibsmægler Rasmus Hansen Østermann, som bestyrede mæglerfirmaet H. C. Grube, skulle være dampskibsselskabets speditør, og det gav jo forventning om en god ekstra indtægt midt i en tid, hvor opgaverne ikke just stod i kø inden for de maritime erhverv. Af samme grund gjorde Østermann en god indsats, da der skulle sælges aktier til det nye selskab, og han solgte langt de fleste aktier, om end Frederik Hansen og Jens Fabricius også viste sig som glimrende sælgere. De adspurgte var gennemgående Marstals bedre borgerskab, suppleret med dyrlægen fra Dunkær, en fabrikant fra Ærøskøbing og et amtsrådsmedlem fra Vindeballe. De fleste købte aktier til kurs pari for 100 eller 200 kr., men der var naturligvis også dem, der troede lidt mere end andre på ideen og satsede tilsvarende større summer.

Ideen om en Tysklandsrute var nu ellers ikke ny. Allerede i april 1860 havde damperen ZEPHYR anløbet Marstal på en rute mellem Kiel og Kolding og med anløb af Langeland, Fyn og Marstal. Den manglende succes var så markant, at sejladsen blev opgivet efter nogle få ture. Noget mere levedygtig var de lejlighedsvise ture som en tysk rejsearrangør fra Kiel forsøgte sig med fra 1926 og frem til begyndelsen af 1930'erne. Sejladsen foregik med den lille damper HEINRICH, som kunne medtage 200 passagerer, der primært bestod af tyske, langelandske og ærøske fodboldspillere, som samarbejdede over Østersøen.[2]

Da dagen for den konstituerende generalforsamling oprandt den 5. april, var aktiekapitalen nået op på 20.500 kr. Målet var nået, og arbejdet kunne begynde. Paragrafferne blev gennemgået, og der blev nikket og godkendt. Selskabets navn blev også godkendt, og en bestyrelse blev valgt.

Købmand Jens Olsen Marius Hansen fik de fleste stemmer – ikke mindre end 127. Den øvrige bestyrelse kom til at bestå af Niels Rasmus Laurids Christensen, Jens Pofler Fabricius, R. H. Østermann og købmand Alfred Hansen fra Bagenkop. Frederik Hansen, som også havde været med i initiativgruppen, deltog ikke i bestyrelsen, men det har nu nok været efter eget valg.

Generalforsamlingen bemyndigede bestyrelsen til at købe *Dampskibsselskabet Ærøs* damper ÆRØSKØBING af Ærøskøbing, give den navnet BAGENKOP og indsætte den på en af bestyrelsen fastlagt rute.

Den nyvalgte bestyrelse var klar over, at der ventede en del arbejde, inden den nye damperforbindelse kunne åbne, så der skulle arbejdes hurtigt. Allerede fem dage efter generalforsamlingen blev der derfor holdt et bestyrelsesmøde, som

fastlagde en fartplan gældende fra den 1. maj og indtil den 1. september 1932. Mandag, onsdag og fredag skulle dampe-ren afgå fra Marstal kl. 15, fra Bagenkop kl. 17.30 og ankomme til Kiel kl. 21.30. Tirsdag, torsdag og lørdag skulle dampe-ren modsat afgå fra Kiel kl. 8.30, fra Ba-genkop kl. 13.15 og ankomme til Marstal kl. 14.30. Om søndagen skulle skibet stå til rådighed for lystsejlads.

Den første søndagstur skulle være Pin-sedag, den 15. maj. Det var egentlig en præsentationstur, hvortil der blev solgt returbilletter Marstal-Kiel for en pris af 6 kr. Returrejsen var tirsdag den 17. maj kl. 8.30 fra Kiel.

Endelig besluttede bestyrelsen, at Ba-genkop skulle forsikres i Søassurance-foreningen »Ærø« for 20.000 kr., selv om skibet var takseret til 25.000 kr. Risikoen for de sidste 5.000 kr. tog selskabet på sin egen kappe.

Bestyrelsen havde handlet hurtigt, og formelt set var det vel egentlig også gået *for* hurtigt, for der havde jo slet ikke været tid til at vælge en bestyrelsesformand og en forretningsfører. Den side af sagen blev derfor ordnet næste dag, hvor stemmesluger og købmand Jens Hansen enstemmigt valgtes som formand, medens kulhandler Niels Hansen blev ansat som forretnings-fører. De to bestyrelsesmedlemmer Øster-mann og Alfred Hansen blev ansat som speditører, Jens Fabricius blev ansat som fører af skibet, og endelig blev Frederik Hansen antaget som maskinmester.

I mellemtiden havde det vist sig, at sel-skabets vedtægter ikke var i fuld overens-stemmelse med aktieloven, så den 30. april måtte der afholdes en ekstraordinær generalforsamling. Men som det kunne forventes, skabte disse formaliteter ingen større diskussion. Alt blev godkendt, og så kunne opmærksomheden atter rettes mod det væsentlige: at få skibet i fart.

Marstal Kulkompagni blev valgt som kulleverandør, der blev indlagt telefonfor-bindelse i pakhuset i Bagenkop, og Marstal Navigationsskole blev kontaktet om ved først givne lejlighed at rette kompas.

Det nye initiativ fik snart marstallernes bevågenhed, og Idrætsforeningen ønske-

BAGENKOP i Kiel (Foto fra Bendix Nielsen).

BAGENKOP anduver Kiel. (Foto fra Bendix Nielsen).

de et tilbud på en tur Marstal-Søby-Sønderborg den 3. juli. Skt. Hans aften tilbød selskabet på eget initiativ en lysttur rundt om Taasinge med afgang fra såvel Bagenkop som Marstal. 52 tilmeldte sig turen, men de 78 kr.,[3] som det gav i omsætning rakte ikke langt. Til gengæld skæppede indbetalingerne fra de solgte aktier godt i kassen, og det var vel dem, der sammen med en generel optimisme banede vejen for en stærkt udvidet fartplan, som skulle have en morgenafgang fra Kiel og en eftermiddagsafgang fra Marstal og Bagenkop fra søndag til fredag hver uge. Desuden blev der trykt fartplaner, så kendskabet og ikke mindst brugen af ruten kunne forøges.

Alligevel kunne sandheden om det nye selskab i det lange løb ikke skjules: det kneb gevaldigt med at få forbindelsen til at hvile i sig selv, for slet ikke at tale om at give overskud.[4] Allerede i september blev mulighederne for et statsligt tilskud til ruten så småt overvejet, og efter forskellige mislykkede kontakter til Rigsdagen og skrivelser til Ministeriet for Offentlige Arbejder måtte sagen forfølges mere aktivt end hidtil. I begyndelsen af januar 1933 blev det derfor besluttet, at toldbetjent Eriksen fra Bagenkop og havnefoged R. M. Jensen fra Marstal skulle rejse til København og søge om støtte hos landbrugsminister Kr. Bording og i Ministeriet for Søfart og Fiskeri, som sorterede under statsminister Stauning. Samtidig blev kontakterne til folketingsmændene A. C. Dinesen Petersen og P. Andersen fastholdt i håbet om en god udgang på sagen. Men det var forgæves, skulle det senere vise sig.

Ved generalforsamlingen den 25. april 1933 var der vel næppe feststemning i salen. Regnskabet blev godkendt, men samtidig blev det også erkendt, at der var hårdt brug for mere kapital. Bestyrelsen fik derfor bemyndigelse til at pantsætte skibet i banken eller optage større lån. Selskabets formand, Jens Hansen, valgte

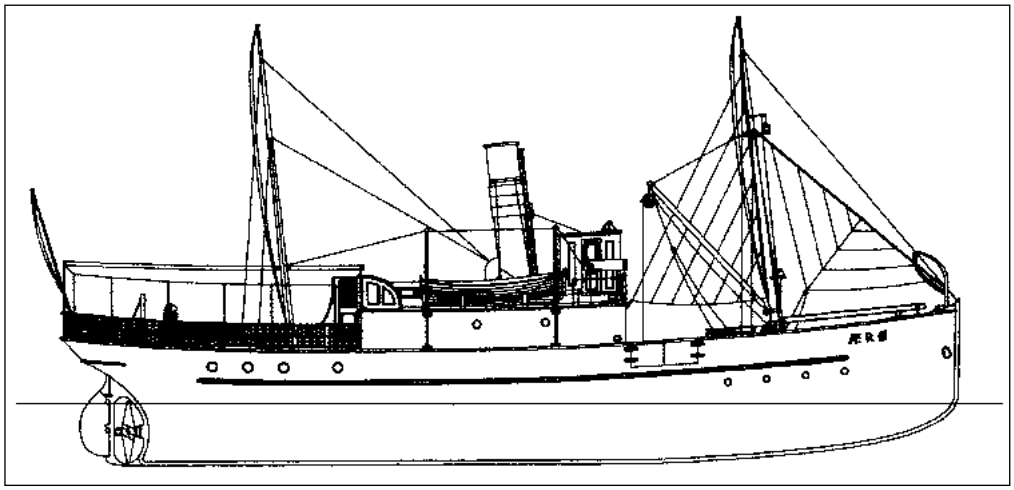
BAGENKOP med godtfolk på agterdækket (Foto fra Bendix Nielsen).

at trække sig tilbage og blev i bestyrelsen erstattet af havnefoged Jensen, som ved det konstituerende møde også blev valgt som bestyrelsesformand.

Der var brug for at tænke kreativt, og der blev i den anledning søgt om og givet tilladelse til at sejle i lystfart mellem Odense og Aarhus i Pinsen. Men Pinsen strækker sig jo kun over nogle få dage, så der skulle mere til. Damperen kunne jo også foretage opmudringsarbejde ved Drejø Dampskibsbro, men da Nielsens Bureau, Odense, i begyndelsen af november 1933 afslog en fornyelse af en fragtslutning, blev skibet lagt op for resten af året.

Ved den ekstraordinære generalforsamling på Hotel Ærø i februar 1934 skulle de fremmødte derfor ikke blot tage stilling til et stadig dårligere regnskab, men desværre også til selskabets opløsning. Der var flere grunde til, at dampskibsselskabet ikke havde haft succes. Det dårlige fiskeri havde givet mindre fragt, tyskernes toldpolitik havde ikke fremmet sagen og prisen på lystsejlads havde ikke været konkurrencedygtig med andre selskaber, så det handlede kort og godt om at få skibet solgt bedst muligt. Muligheden af at lade skibet ligge var kun teoretisk til stede, idet den løbende værdiforringelse kun ville stille selskabet dårligere, eftersom bestyrelsen havde kautioneret for en gæld. Havnefoged Jensen kunne derfor ikke se nogen bedre løsning end at sælge skibet, medens tid var.

Når nøden er størst, er hjælpen sommetider nærmest, og sådan var det måske også for A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932. I hvert fald var der faste købere til skibet. I Kolding ville et selskab give 9.000 kr. foruden damperen FAABORG. Ved en besigtigelse faldt tilbuddet imidlertid til 7.000 kr. plus FAABORG, og så var det svendborgensiske tilbud på 9.700 kr. i grunden mere attraktivt. Blev det en realitet, ville hver aktie tilmed kunne give et udbytte på 10 kr. og det var jo ikke så dårligt midt i en krisetid, som



Opstalt af BAGENKOP ex ÆRØ i Claus Bendix Nielsens streg. Skibet er temmelig Øhavsmuseums dækkende (se næste artikel), da den har været hjemmehørende i Ærøskøbing, Marstal og Svendborg – og i en anden artikel her i skriftet – har relation til Langeland.

Jensen anførte. At 90% af aktiekapitalen som følge deraf måtte anses for tabt, er en anden sag, som ingen i salen behøvede at kommentere, for det vidste alle.

Med disse udsigter var forsamlingen helt enig: BAGENKOP skulle sælges, og R. M. Jensen blev sammen med R. H. Østermann og toldforvalter Ambrosen valgt til at forestå likvidationen. Dampskibsselskabet skulle altså afvikles, men det skulle håbet for fremtiden absolut ikke. Derfor rejste købmand Alfred Hansen fra Bagenkop sig og fortalte, at der var planer om en bro mellem Rudkøbing og Siø. Når Tysklands toldforhold igen blev normale, kunne der måske være basis for eksport af forskellige landbrugsprodukter. Derfor skulle ruten Marstal-Bagenkop-Kiel ikke glemmes helt, hvis der skulle dukke nogle muligheder op, sluttede købmand Hansen. Det kunne alle nok enes om, for de kunne jo som enhver anden ikke vide, hvilke unormale forhold, der under Hitlers ledelse netop da var under udvikling i Tyskland.

I februar 1935 kunne handelen afsluttes med kaptajn Albert Petersen fra Svendborg – han var i øvrigt marstaller – og den 27. april kunne havnefoged Jensen fremlægge likvidatorernes beretning ved den afsluttende generalforsamling på Hotel Ærø. Alt var gået smertefrit og fint, ja faktisk blev der 11 og ikke 10 procent i udbytte til aktionærerne, fortalte Jensen med tilfredshed. Spørgsmålet var nu, hvad der skulle ske med et eventuelt overskud. Stod det til Jensen, skulle pengene gå til et eller andet samfundsnyttigt og anbefalede straks museet. Nogle andre foreslog biblioteket og atter andre turistforeningen. Enden blev derfor, at var der et overskud, skulle det deles mellem disse tre institutioner.

Likvidationen blev indrykket i *Statstidende* tre gange i foråret 1935, og da der i november 1940 ikke var gjort krav på de tilbageværende 300 kr., blev pengene delt ligeligt mellem museet, biblioteket og turistforeningen. Regnskabet kunne afsluttes, og nu vidste alle, at verdenskrigen havde udsat normale forhold i Tyskland på ubestemt tid, så en genoptagelse af ruten var ikke lige forestående.

Siden hen skulle der vise sig forskellige

muligheder for rutetrafik på Tyskland fra såvel Bagenkop som Marstal, men ideen om en kombineret ruteforbindelse Marstal-Bagenkop-Kiel blev aldrig genoptaget. BAGENKOP fik til gengæld en ny og aktiv tilværelse i paketfart mellem Svendborg og København under navnet SVENDBORG, indtil det i 1951 blev solgt til rederiet *A. E. Sørensen*, som ombyggede skibet til kreaturtransport og gav det navnet PEDER MOST. I 1958 blev skibet solgt til *Sønderborg Rederiaktieselskab*, og fire år senere blev det 63 år gamle skib ophugget i Masnedsund.[5]

Da A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932 blev stiftet, kunne initiativtagerne nok se, hvad konsekvensen af forbedrede transportmuligheder ville være for rejseaktiviteten og eksporten, og at det gjaldt om at være klar, når rejsetrangen for alvor meldte sig. At det gik galt skyldtes, at de så lidt for langt ud i fremtiden; men man kan næsten ikke bebrejde folk, at de er fremsynede, vel?

Henvisninger:

1. Hvor intet andet er anført, er artiklen baseret på Marstal Søfartsmuseums arkiv: 0274A001-001. Forhandlingsprotokol for A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932, fol. 1-19.
2. Leif Rosendahl: *Færgefart på Ærø*, Marstal 1999, s. 71.
3. Marstal Søfartsmuseums arkiv: 0274A001-002. Kassebog for A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932, fol. 1 (dat. 23. juni 1932).
4. Marstal Søfartsmuseums arkiv: 0274A001-003. Status- og hovedbog for A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932, fx fol. 27-29; 33-36, hvor det tydeligt ses, at lønudgifterne hurtigt overhalede billetindtægterne i 1932.
5. Leif Rosendahl: *Færgefart på Ærø*, Marstal 1999, s. 71f.

Årsberetning fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat

Af Tanja Millinge, fællessekretær for Øhavsmuseerne

Året 2005 nærmer sig sin afslutning, og et nyt skal til at begynde. Det er tid til at reflektere over året, der gik og til at fremsætte gode ønsker for året, som kommer. For Faaborg Kulturhistoriske Museer, Svendborg og Omegns Museum, Langelands Museum, Marstal Søfartsmuseum og Museerne i Ærøskøbing Kommune blev 2005 året, hvor samarbejdet mellem disse fem museer for alvor blev skudt i gang.

Museerne på Sydfyn og Øerne har længe haft et godt samarbejde, men da Kulturarvsstyrelsen i 2003 opfordrede de danske museer til at afprøve nye samarbejdsformer, herunder at etablere tættere arbejdsrelationer, styrke det tværfaglige miljø samt varetagelse af en mere målrettet forsknings- og indsamlingspolitik, tog museerne denne opfordring op. Der blev udarbejdet en arbejdsplan og med tilskud fra Fyns Amt og Kulturarvsstyrelsen til ansættelse af en fællessekretær trådte samarbejdet ind i en afgørende fase. Per 1. august 2005 fik samarbejdet sin officielle form, da Tanja Millinge, cand. mag. i dansk og historie, tiltrådte stillingen som fællessekretær for museumssamarbejdet med kontor på første sal af Flaske-Peters Samling i Ærøskøbing. I løbet af efteråret fik de fem samarbejdende museer endvidere et navn – nemlig Øhavsmuseerne.

Men hvad har vi så udrettet i 2005? Ja, først og fremmest har samarbejdet fået struktur. Der er blevet oprettet ti faglige arbejdsgrupper indenfor forskellige arbejdsområder, såsom Nyere Tid, Byggesager og kulturmiljø, forvaltere, arkæologi, edb og registrering mv. I arbejdsgrupperne sidder en repræsentant for hvert af de fem museer. Trådene for arbejdsgrupperne samles af fællessekretæren, der udsender mødeindkaldelse, referater mv. og følger op på de emner, der diskuteres på møderne. Gruppernes opgave er at koordinere det faglige arbejde, virke idéskabende og debatterende samt stille forslag til ændringer og samordninger af museale opgaver. På møderne kan der f.eks. udarbejdes løsningsforslag i forhold til praktiske opgaver, stilles forslag til interne kurser og planlægges fælles projekter. I hver arbejdsgruppe er der er en person, som er koordinator for den pågældende gruppe. Koordinatorerne for grupperne mødes i et tværfagligt forum et par gange om året. På disse møder udveksles der informationer og tiltag på tværs af de forskellige faglige arbejdsgrupper. Desuden afholdes der, når det er belejligt, møder i gruppen af ledere. Ledergruppen skal referere til de forskellige museers bestyrelser og ingen tiltag af større rækkevidde – økonomisk eller personalemæssigt – kan ske uden bestyrelsernes accept.

Mødeaktiviteten har været hektisk i 2005, og der er kommet mange ideer på bordet og truffet beslutninger om fælles tiltag. På et andet vigtigt punkt har arbejdsgrupperne fået stor betydning. De aktiverer folk på alle niveauer, så samarbejdstanken trænger ud til museernes mange forskellige medarbejdere og ikke kun eksisterer på papiret. Det har været en fornøjelse at se, hvordan medarbejdere fra fem forskellige museer udveksler viden, erfaringer og gode ideer, når de

mødes i et fælles forum. Et godt eksempel er arbejdsgruppen for kustoder og museumsbutik. Her er der blevet udvekslet leverandørlister, arrangeret fællesindkøb af butiksvarer og sat en produktion i gang af forskellige varer specielt til Øhavsmuseerne. Et andet eksempel er arbejdsgruppen for formidling, som beskæftiger sig med skoletjeneste og omvisning på museerne. Gruppen er i fællesskab ved at udarbejde et tekst- og billedmateriale henvendt til skolebørn i 3.-5. klasse med temaet »Børns liv på havnen omkring år 1900«. I arbejdsgruppen for Nyere Tid har der også allerede været heftig aktivitet, da man her ser samarbejdets store muligheder for nye aktiviteter inden for såvel dokumentation, indsamling som formidling. Gruppen har således planlagt et fælles forskningsprojekt om temaet »Ø-kultur efter 1950«, hvor der vil blive lagt vægt på hele det sydfynske område som undersøgelsesområdet. Undersøgelserne skal gerne munde ud i en stor udstilling i 2007/08 og desuden ønskes en publikation om emnet. I øvrigt kunne museerne i juni 2005 sammen udgive bogen »Fem havne« – et fælles forskningsprojekt om den industrialiserede havns opkomst og udvikling i Det sydfynske Øhav.

I de faglige arbejdsgrupper fremsættes der også forslag til kurser, som fællessekretæren så følger op på. Kurserne afholdes internt, og underviseren er en af museernes medarbejdere. Der har således allerede været afholdt kursus i digital billedhåndtering i Marstal samt et kursus i registrering i både Svendborg og Ærøskøbing. I januar 2006 følger et grafisk kursus på Svendborg og Omegns Museum. Kursusaktiviteten bliver helt sikkert et af de områder, der skal satses yderligere på i 2006.

Et samarbejdstema er børns liv på havnen omkring år 1900. Her er en situation netop fra den tid ved Batterierne, hvor børn leger med skibe og bader.

2005 blev også året, hvor Øhavsmuseerne gik »on-line«. Fællessekretæren har nemlig stået for oprettelsen af en hjemmeside, der kan ses på adressen www.oehavsmuseerne.dk. Her kan man læse om Sydfyn og Øerne, om Øhavsmuseerne og deres udstillinger, se de seneste nyheder samt tilmelde sig et nyhedsbrev, som kommer én gang månedligt. På hjemmesiden findes endvidere en række interne sider, som kun kan benyttes af museumspersonalet. Her kan medarbejderne udveksle viden og finde gode adresser, links, medarbejderinformationer, referater fra afholdte møder mm.

Så vidt lidt tanker over året der gik. Det første år i museumssamarbejdets ånd har været travlt, og der er mange opgaver forude endnu. Således vil et af de store satsningsområder i 2006 være markedsføring. Der er allerede taget beslutning om starte salget af en rabatgivende billet til Øhavsmuseerne i løbet af 2006 og herudover lanceres en flot brochure samt plakat. I det hele taget gælder det for fællessekretæren at skabe en fælles sydfynsk museumsprofil og fremme markedsføringen og kommunikationen mellem museerne på Sydfyn og Øerne.

Øhavsmuseerne er allerede nået langt i samarbejdet, men de er stadig undervejs. Der venter store udfordringer forude, og i en tid præget af centralisering og ændringer på kommune- og amtsplan, må museerne fremstå stærkt. Her vil det være en klar fordel for Øhavsmuseerne, at de fremtræder i en samlende organisation frem for hver for sig.

Til slut lyder her fra fællessekretariatet en stor tak til alle museumsmedarbejderne for et godt samarbejde i 2005 samt en personlig tak for den venlighed og imødekommenhed, jeg har mødt ude på museerne. Jeg glæder mig til 2006!