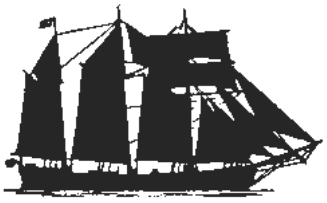
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2006



16. 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 87-89829-32-8 – ISSN 1398-7844

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Forside:

En af årets erhvervelser: »Marstal Havn med oplæggere«, malet af Hans W. Spitzmann. I forgrunden tremastskonnert FREM, der nu sejler som MARILYN ANNE.

Bagside:

HYDRUS ved ophuggerværft Fornæs i Grenaa.
Foto: Erling Hansen, Grenaa.

INDHOLD

Karsten Hermansen:
Sejlskibsfart i krig og fred - familien Stegmann i Marstal 4

Christian Hey Mortensen:
Et anderledes sommerjob i Thule på Grønland 20

Erik B. Kromann:
Dansk søfart 23

Jonas Petersen
Paketterne 26

Marstalsejlads på Eyrabakka 28

Leif Rosendahl:
Skibsnavnes betydning 34

Anette Gjervig:
Galathea 3 ekspeditionen 44

Heine Jørgen Kisby:
Mine drengeår i Marstal og Ommel.
Erindringer fra årene 1940-41-42.
De første tre krigsår og de tre strenge vintre 47

Sine Lundbye Christensen:
Historien om dengang Marstalskippere
ikke ville komme fædrelandet til undsætning 66

Erik B. Kromann:
Årets gang 69

Tanja Millinge:
Årsberetning fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat 2006 78

Sejlskibsfart i krig og fred

– familien Stegmann i Marstal

Af KARSTEN HERMANSEN

Der findes mange små historier om Marstal-familier, der havde et eller flere skibe, men aldrig har opnået en plads i lokalhistorien. Årsagen er den indlysende, at disse familier drukner i mængden, og som oftest har de ikke efterladt sig historisk kildemateriale af betydning. På det grundlag skulle man tro, at deres historie måtte forblive uskrevet, men sådan behøver det ikke nødvendigvis at være, for der findes andre veje til oplysningerne, og det er nedenstående artikel et eksempel på.

Brødrene Stegmann

Styrmand Anton Wilhelm Stegmann var møllersøn fra Horsens. Han blev født i 1850, men havde udlængsel og havnede i Marstal. Der blev han efter at have truffet den to år ældre pige Ane Marie Krull, som var barnefødt i Marstal og ikke havde planer om at flytte.

De giftede sig, slog sig ned i Færgestræde 33 og fik børn. Og da drengene var gamle nok – det vil sige konfirmerede – blev de indlemmet i den lokale søfartstradition præcis som alle andre Marstaldrenge og kom ud at sejle. Netop da sønnerne Jørgen Henning (f. 1874) og Anton Wilhelm Stegmann (f. 1879) skulle på havet, kulminerede Marstal-flåden med over 300 skibe.

Anton var kun 18 år, da han julenat strandede på Norgeskysten med skonnertbrig KIANA. Det blev en julenat, han aldrig ville glemme, men det tog ikke modet fra ham. Han sparede op, kom hjem og gik på navigationsskole, og i 1904 blev han mønstret som styrmand på tremastet bramsejlsskonnert MERKUR af Marstal.[1] Hvad der i mellemtiden var sket med hans fem år ældre broder, er der ikke længere nogen, der ved, men mon ikke historien har været noget nær den samme? Den tredie broder, Nikolaj Frederik Stegmann (f. 1883), havde til gengæld et afvigende karriereforløb, for han kom i mæglerlære.

I sommeren 1905 blev drengenes far, Anton Wilhelm Stegmann, fundet død på stranden ved Bregninge. Havet havde taget ham, og Ane Marie var nu blevet enke som 57-årig. Men huset i Færgestræde blev ikke tomt af den grund. De tre sønner boede nemlig stadig hjemme, men kun et års tid senere giftede den ældste, Jørgen Henning Stegmann, sig med købmandsdatteren Ottomine Ludovika Mikkelsen fra Ærøskøbing.[2] Han var skibsfører, men drømte om at få sit eget skib, og i marts 1907 gik drømmen i opfyldelse, da den nybyggede sletskonnert MARS løb af stabelen på Gorm Clausens værft. Skibet blev forsikret for 19.400 kr., svarende til takseringssummen. Marstal Spare- og Laanekasse havde ydet et lån på 10.000 kr. og Tranderup Spare- og Laanekasse et på 5.500 kr. til formålet, så Jørgen Henning Stegmann havde satset stort.[3] Året inden havde Anton Wilhelm Stegmann i øvrigt købt part i den 11 år gamle skonnert JOHANNE.

Den 14. juli 1914 blev kølen strakt på Jørgen Henning Stegmanns næste nybygning, som skibsbygmester Christen Ludvig Johansen skulle bygge. Den 12. september var skibet spanterejst, den 19. november var dækket lagt, den 2. juni 1915

Jørgen Henning Stegmann (1874-1926) og hustru Ottomine Ludovika, født Mikkelsen (1878-1938).

blev skibet søsat, og den 12. juni blev sletskonnert URANUS afleveret.[4] Et lille rederi var ved at tage form – ikke mindst da skibsfører Christopher Friis, Marstal, solgte sletskonnert ENIGHEDEN til J. H. Stegmann i 1916. Nu var Stegmann reder for tre skibe, men det var fristende at lave en god forretning ud af tidens omfattende spekulation i skibssalg, så da J. H.

Sletskonnert MARS ved stabelafløbningen fra Gorm Clausens værft i Marstal 1907.

Tremastet bramsejlsskonnert MAAGEN efter salget i 1917 til Sverige, hvor den fik navnet ELISE.

Stegmann i marts 1917 købte tremastet skonnert MAAGEN af Esbjerg for 90.000 kr., var den omtrent allerede solgt på forhånd. Der gik under alle omstændigheder kun få dage fra købet af MAAGEN, til skibet var afhændet til Sverige. En sådan økonomisk transaktion var helt sikkert en god forretning, og betegnende nok titulerede Stegmann sig nu skibsreder i stedet for som hidtil skibsfører.[5] Kun to måneder senere kom den fjerde sletskonnert til Stegmanns flåde, da TONNI af Troense blev købt af skibsfører Edvard Julius Knudsen fra Troense.[6]

Ved siden af disse større investeringer havde J. H. Stegmann blandt andet også parter i IRIS, NEPTUN, JOHANNE og H. B. LINNEMANN, og medens Første Verdenskrig gjorde sejladsen mere end risikabel, tillod økonomien, at han kunne gå hjemme i Marstals fredelige omgivelser.

Tremastet barkentiner H. B. LINNEMANN blev et af krigens ofre, da skibet den 4. april 1917 på rejse fra Göteborg til Casablanca så sig nødsaget til at søge britisk havn på grund af en lækage. Under denne sejlads blev skibet indhentet af en tysk ubåd, der straks påbegyndte skydningen og på ingen måde lod sig forstyrre af, at skibets fører Laurits Christensen Hansen ved at sætte det danske flag som nødflag signalerede, at skibet ikke var i sødygtig stand. Medens besætningen arbejdede på at få redningsbådene i vandet, skød tyskerne til måls efter mandskabet. Kaptajn Hansen blev udslettet af de levendes tal, da han fik et projektil i benene og straks efter et i hovedet. Tre besætningsmedlemmer mistede livet på samme måde, og hvert pletskud blev efterfulgt af en hånende latter fra den tyske ubåd. Da stålskibet syntes tilstrækkeligt gennemboret, forsvandt tyskerne som en anden sørøverbande.

H B LINNEMANN blev bragt til Galway i Irland, blev istandsat og kom i fart igen, men der var statueret et uhyggeligt eksempel på tyskernes brutalitet i under-

Tremastet barkentiner H. B. LINNEMANN ved kaj.

vandskrigen – og det var ulykkeligvis langt fra det eneste.[7]

Skibe og spekulation

Det er indlysende, at skibenes værdi tog en himmelflugt under krigen, for hvor længe kunne man forvente, at der var tonnage nok? I 1915 rullede millionerne ind, selv om der også gik en del tonnage tabt. Det var først og fremmest damperne, der red på denne økonomiske bølge, men sejlskibene havde også gavn af tidens høje fragtrater. Der var imidlertid flere problemer:

For det første lagde englænderne overalt hindringer i vejen. Der var lodstvang i alle engelske og skotske fjorde og havne, og intet skib fik lov at stå til søs før solopgang. Desuden var lods- og bugserpriserne skruet voldsomt i vejret i forhold til fredstid.

For det andet skulle alle de krigsførende landes indgående ladninger afregnes i disse landes valuta, men kurserne gik kun én vej, nemlig nedad.

For det tredie nedlagde englænderne forbud mod udførsel af egne varer, primært kul. Der skulle derfor i hvert tilfælde søges tilladelse til en udførsel, behandlingen tog typisk 14 dage, og tilladelsen gjaldt kun i en måned, så der var mange laster, som gik tabt i rent og skært bureaukrati.

De mange forhindringer kunne dog ikke ændre ved den kendsgerning, at skibene sejlede mange penge hjem, og det var glædeligt, eftersom tiden inden krigen havde været præget af stilstand. I nedgangstiden havde marstallerne imidlertid haft travlt med at sælge deres tonnage – ofte til de rene spotpriser – så da fragtraterne atter steg, blev de foregående års store skibssalg pludselig en særdeles følelig dumhed.

Man skulle tro, at der var gjort nogle erfaringer, som ikke kaldte på gentagelse, men det var der tilsyneladende ikke. Skibspriserne steg og steg, og enhver var klar over den enorme risiko, der var forbundet med sejladsen i krigsårene, så skridtet til at sælge ud af resten af flåden var ikke så langt. Kendsgerningen er i hvert fald, at marstallerne solgte mange skibe, og, som tiden gik, til både dobbelte og tredobbelte priser i forhold til fredstid.[8]

Marstals tonnage blev halveret i løbet af Første Verdenskrig, og selv om krigen krævede sine ofre, så skyldtes nedgangen først og fremmest et kolossalt frasalg til blandt andet Sverige og Norge, men først og fremmest til danske købere. I Marstal havde småsparerne også haft skibsparter, men tidens nyoprettede rederier bestod som oftest af enkeltpersoner eller snævre grupper af investorer, der ikke havde kendskab til søfart. Afkastet var det afgørende, og enhver stod sig selv og sin tegnebog nærmest.[9]

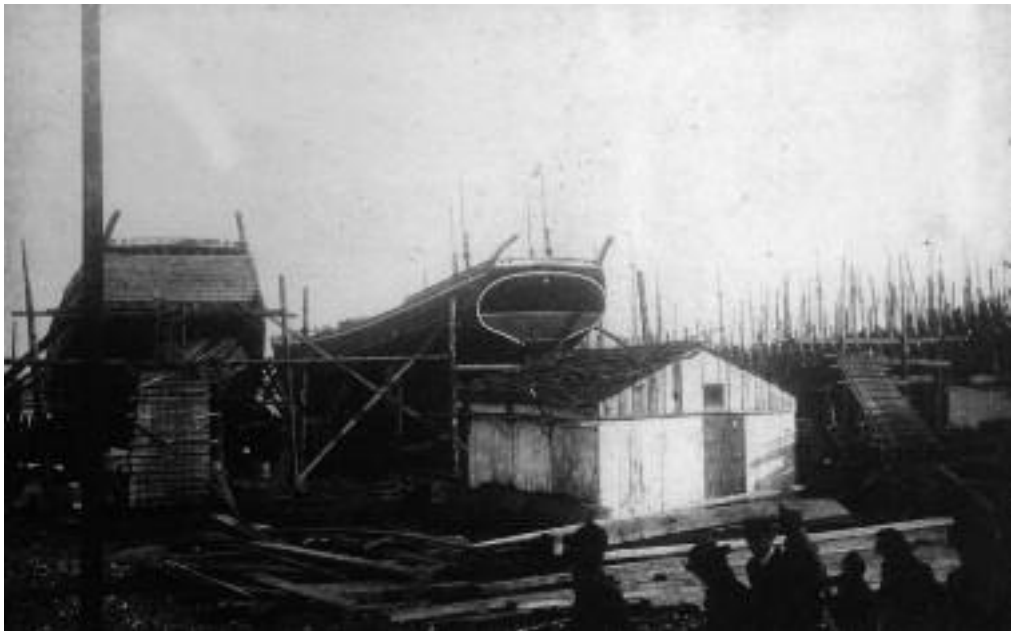
Kulmination og afmatning

Men ikke alle sprang på vognen. Mange var jo godt klar over, at salget af flåden svarede til at skære den gren over, man selv sad på. Der var jo ikke noget alternativ til søfarten i Marstal.

Jørgen Henning Stegmann havde udnyttet tidens spekulation, da han købte og straks efter videresolgte MAAGEN af Esbjerg. Til gengæld havde han beholdt sine øvrige skibe.

I 1907 havde den fem år yngre broder, Anton Stegmann, købt part i JOHANNE, og i 1914 havde han sammen med sin broder Jørgen Henning og fire andre købt sletskonnert IRIS, men Jørgen Henning Stegmann solgte forholdsvis hurtigt sine parter, og de andre fulgte efter i 1917. Fra begyndelsen ejede Anton Stegmann 56 hundrededele, og i 1917 kunne han kalde sig eneejer af skibet.[10] IRIS blev afhændet i 1919 og den nybyggede tremastede sletskonnert ENERGI trådte i stedet.[11]

Det var ikke kun i forbindelse med



Sletskonnert IRIS klar til stabelafløbning den 12. marts 1914 fra Ludvig Johansens Værft. Ved siden af ses skonnert BONAVISTA, og syd for ses tremastet skonnert COCOS spanterejst på Gorm Clausens Værft.

IRIS, at de to brødre handlede skibsparter indbyrdes. Det skete også i forbindelse med den nybyggede sletskonnert FULTON, som Jørgen Henning Stegmann fra juni 1915 ejede 15/100 af. Det gjorde han imidlertid kun nogle få dage, hvorefter broderen Anton overtog 5/100 for 1500 kr.[12]

Den tredie broder, Nikolaj Frederik Stegmann, var som nævnt kommet i lære som mægler og havde slået sig ned i Aalborg som mægler. Også han købte en del skibsparter – blandt andet i Marstal-skibe, som blev udbudt til salg i krigsårene. Sletskonnert ANNE af Marstal blev købt i september 1916, og kun to måneder senere fulgte sletskonnert S. L. WEBER af Marstal. I 1917 blev tjalken ASTA af Aalborg erhvervet, men den blev allerede afhændet igen i 1918. Netop i 1918 fulgte galeasen CHRISTINE af Marstal, som Nikolaj Frederik Stegmann omdøbte til JOHANNE. En hel lille Marstal-flåde var blevet samlet i Aalborg takket være krigstidens økonomisk gunstige vilkår for skibsfarten.[13]

I 1918 blev Jørgen Henning Stegmanns flåde reduceret til to skibe, nemlig MARS og URANUS. Både TONNI og ENIGHEDEN blev solgt. TONNI til Troense, hvorfra den var kommet året inden, og ENIGHEDEN, som et halvt år inden havde fået installeret hjælpeskrue, til et partrederi i Ærøskøbing, der dog også omfattede den hidtidige eneejer.[14]

I 1920 og 1921 købte Jørgen Henning Stegmann parter i de nybyggede sletskonnerter GLORY og VENUS, men nye skibe i eneeje blev der ikke tale om.[15]

Det økonomiske klima omkring 1920 var et ganske andet og ringere end krigsårenes. Anton Stegmann havde selv ført sine skibe hele tiden, men Jørgen Henning Stegmann havde prøvet tilværelsen som skibsrederen, der levede trygt og godt i land med kone og børn. I begyn-

delsen af 1920'erne var denne livsstil imidlertid ikke længere økonomisk mulig med kun to skibe og nogle skibsparter, så Jørgen Henning Stegmann måtte atter stå til søs i den hårde Newfoundlandsfart, som Marstalskibene næsten havde monopol på i de år, eftersom stort set ingen andre kunne få noget økonomisk udbytte ud af denne fart.[16]

Begge brødre var uden tvivl temperamentsfulde søfolk, der sejlede deres skibe hårdt. Det afsløres i den kendsgerning, at Jørgen Henning Stegmann i begyndelsen af 1920'erne – muligvis i 1923 på den nedenfor beskrevne rejse – sejlede den tomastede sletskonnert URANUS fra St. John på Newfoundland til Lissabon i Portugal på kun 11 dage. I 1928 brugte Anton Stegmann 12 dage på at tilbagelægge samme strækning med tremastet sletskonnert ENERGI.[17]

Nikolaj og Anton Stegmann klarede sig udmærket, men skibsredere af større betydning blev de aldrig. Verdenskrigen havde givet dem chancen, men efterkrigsårene tog den tilbage. Jørgen Henning Stegmann gjorde samme erfaring, men nåede ikke at gøre forsøg på at komme igen, da de matte år ved 1920'ernes begyndelse var ovre. Han blev nemlig derude, da hans skib gik ned med mand og mus i januar 1926. URANUS afsejlede Azorerne den 22. december 1925, og siden hen hørtes aldrig noget til skibet. Den skæbne var Jørgen Henning Stegmann og hans besætning desværre ikke ene om, for netop den vinter forsvandt også CHR. H. RASMUSSEN og GERTRUD af Marstal. SVALEN forliste på et klippeskær, og EVA forliste i rum sø, men her blev besætningen reddet. I lang tid troede alle, at også BONAVISTA af Marstal var sporløst forsvundet. Det var heldigvis ikke tilfældet, men det ændrer ikke ved, at Newfoundlandsfarten var en farlig beskæftigelse.[18]

Sletskonnert URANUS som ny i Marstal Havn 1915.

Newfoundlandsfart i 1923

Der findes ingen beretning eller redegørelse om URANUS' forlis, men Aksel Stegmann (1908-2002), ældste søn af Jørgen Henning Stegmann, blev efter konfirmationen mønstret som kok og ungmand på URANUS, hvor hans far var skipper, og han fortæller:

»Jeg blev konfirmeret i Marstal Kirke 4. marts 1923 fra mellemskolen. Kom ombord i Faaborg d. 8. marts, skibet lossede en kullast fra Dysart i Skotland.

Efter udlosning sejlede vi skibet til Svendborg for reparation, blandt andet nyt stort dækshus, med Kabys, malerskab og w.c. indbygget.

Efter at have været på bedding for bundsmøring og eftersyn af bunden, ror m.v. hos Ring-Andersen, afsejlede vi med fem mands besætning, omkring 1. april til Rønneby ved Sverige, for at laste træ til Vestmanøerne, Island.

Lastningen tog ca. 3 uger, da trælast den gang blev omhyggeligt stuvet, både i lasten og på dækket. Vi kunne laste 56 st[ander], hvilket var meget for så lille et skib på 99 bruttotons.

Der lå 17 danske sejlskibe i Rønneby Red, vi var den sidste der afsejlede. Da vi for en fin stille brise passerede København, lå både 5 m[astet] bark KØBENHAVN og 4 m[astet] bark VIKING, den sidste tilhørte D.F.D.S., de Forenede, oplagte i havnen.

Efter et par dages sejlads løb vi forbi Kristianssand og fik øje på 4-5 andre sejlskibe, der styrede efter Lindesnæs. Sidst på dagen løb vi fra dem alle, således at de skibe på vor størrelse og større, blev sejlet agterud. ASTRÆA var den sidste vi passerede og N. E. SCHMIDT, de hejsede alle flaget og vi kippede til dem. Skipperen hos os var selvfølgelig stolt. Sådan var det jo med de gamle søfolk, når de kunne lure hinanden lidt.

Vi havde 19 døgn til Vestmanøerne og kom i havn samtidig med en kraftig storm fra sydøst. Vi fik lodsen ombord ved indsejlingen til havnen, som den gang bestod af en mole og den lige klippe mod ca. nord. Da vi var inden for molen smed vi begge ankre og drev med agterskibet mod land, hvor vi fiskede en moring op og fik fortøjet. Kæden fra moringen var fastgjort i land, så vi lå godt og gyngede med en stor søgang indtil næste morgen, hvor vinden og søen havde lagt sig.

Ottomine og Jørgen Henning Stegmann med deres fem børn: Aksel står yderst til venstre. De andre er Ragnhild, Erna, Karl Otto og Anna. Senere kom Karen til.

Vi langede selv trælasten ud over siden og ned i nogle store pramme, hvor der stod en mand og tog imod. Efter udlosning gravede vi selv ballast, lavasand, i en pram vi lånte. Vi var også i land og oppe på den vulkan der for få år siden var i udbrud, der græssede får i krateret.

Først i juni afsejlede vi til New Foundland, vi blev slæbt ud af en fiskekutter, det

var stille vejr, og klar af øen satte vi sejl og skulle til at sætte topsejlene da der pludselig fejede en sydøstlig storm ind over os, så vi havde rigeligt i de faste sejl.

Stormen holdt i ca. 2 dage, vi sejlede langs Grønlands kyst, hvor der langs kysten var masser af drivis, der pakkede langs kysten.

Vi havde kurs ca. syd til vest til New Foundland og havde ca. 21 dages sejlads. På vejen harpunerede vi en springer, en lille hval. Vi slagtede den og fik spæk og noget godt kød til bøffer. Spækken kogte vi af til olie til at smøre blokkene med.

Vi anløb først Carabonear og lå der i ca. 8 dage. Skipperen var taget med toget til St. John for at få fragt, hvilket vi fik fra St. John til Lissabon med 3.400 [quintal] klipfisk. Vi havde et par dage til St. John, en dejlig stor naturhavn og ankrede i havnen, for senere at gå til en bro og indtage vor last. Fiskene blev tørret på tagene af pakhusene og stablet på bærebører og vejet for derefter at blive båret ombord og en eller to mand stuvede det i lasten, som var blevet foret ud med barkstrimler og grangrene uden nåle i bunden af lasten.

Efter endt [lastning] afsejlede vi fra St. John, engang i juli, til Lissabon, hvortil lasten var bestemt.

Vi havde 10 døgn i søen, anduvede fyret ved bugten og floden Tejo ved Atlanterhavet ved aftentid og fik straks lods ombord. Han gav ordre til at droppe ankeret og vi lå natten over for et anker, trak samme næste morgen [og] sejlede ved egen hjælp til flådehavnen, hvor vi skulle ligge for at losse den kostbare last.

Portugal havde den gang kun nogle få torpedobåde, gamle og udslidte. Der lå en større gammel krydser på floden, men den var udrangeret.

Vi havde vagt hele dagen og natten for at passe skib og ladning, idet der dengang var mange fingernemme folk.

Efter udlosning sejlede vi ud på floden eller bugten og lå til ankers ud for det gamle store Kongeslot, Estorial. Så kom

URANUS' besætning på sprydet.

der sejllægtere langs siden med salt, der blev båret ombord i store kurve, som mændene fra lægterne bar på hovedet og smed i lasten, hvor vi havde sat et langskibsskot op for at lasten ikke skulle forskubbe sig.

Vi indtog ca. 100 tons salt og ovenpå dette ca. 100 baller kork, alt til fiskerne på New Foundland. Dengang enten pilkede man fra torskestimer eller man satte kroge fra små fladbundede både, kaldet dorritter (øgger i Marstalsprog).

Vi havde fået 2 tønder rødvin til eget brug og 200 fl. 3-stjernet Martel cognac, der var bestilt af købmanden vi lastede for i St. John; der var dengang spiritusforbud i U.S.A. og Canada og dermed også på N.F., men fiskerne hentede spiritus, mest rom, fra de to små franske øer syd for N.F., St. Micael og St. Piere.

Ved en stor midsommerfest, da vi første gang var der, var der mange fulde mennesker, de lavede selv spiritus af en slags blåbær som de plukkede i højderne udenfor St. Johns.

Rejsen over til St. John tog de sædvanlige 21 dage, som vi brugte på de lange rejser. Vi afsejlede samtidig med en bramsejlsskonnert LADY OF ST. JOHNS, hjemmehørende på Jersey. Vi hjalp hinanden med ankrene, idet kættingerne fra begge ankre var tørnet omkring hinanden, så vi måtte sjækle ud for at få dem klaret op, så vi kunne hive vore ankre hjem, satte fulde sejl og gled ud af flodmundingen ved Estorial.

LADY OF ST. JOHNS gled samtidig med os, men han satte alle sine sejl, bramsejl og gaffeltopsejlet på stormasten. Da vi kom ud i Atlanten med kurs vestover, var der en kolossal sø og modvind. »Ladyen« så vi tog alle sin oversejl, det var vi fri for og kunde holde kurs sydvest til vest for faste sejl.

Vi var ude ved Azorernes første Ø St. Maria efter 3 dages forløb, der er ca. 600 sømil derud. Derefter havde vi en meget besværlig rejse, imellem alle øerne, henholdsvis storm og pludselig stille vejr. Efter 21 dages forløb løb vi ind i St. Johns havn, N.F., for sejlene, der var ellers en slæbebåd der prajede os, men den gamle nød at sejle skibet ind selv.

LADY OF ST. JOHNS fra Jersey havde 36 dage, han havde valgt at få vestenvinden, ved at gå sydligere end vi gjorde.

Vi lossede saltet til en skonnert der lå på siden af os, vi lå til ankers ude i havnen. Korken gik i land, da vi senere lagde ind ved en bro, for at laste fisken. Langs hovedgaden i St. Johns og nedenfor pakhusene var der en masse træbroer der gik ud i havnen, således at der kunne ligge skibe på begge siden af broen.

Omkring oktober var vi tillastet og afgik til Oporto. Efter ca. 1 døgns sejlads med fin vestlig vind, begyndte det at blæse op og vi havde en storm resten af vejen, men førte alle sejl også gaffeltopsejl og overstagsejl imellem masterne.

Skibet løb i to etmål en fart af 11 1/2 knob og vor gennemsnitsfart var over 9 mils fart. Søen var meget høj, men selv de højeste bølger løb vi fra, men det var spændende at se når bølgen rejste sig agten for os. Skibsjollen, der ellers hang i daviderne agter, stod på agterlugen, ellers kunne den let blive bordfyldt, havde den hængt agter.

Det niende døgn sent på eftermiddagen anduvede vi Lekseus, Atlanterhavs havnen udenfor Rio Duro floden. Vi lå natten over for små sejl og ved daggry sejlede vi ind i havnen efter anvisning af lodsen, der på grund af den høje sø ikke kunne komme ombord. Vi passerede havnemolen, men med korkfendere langs siden, da vi af strømmen blev sat imod styrbord mole, kom godt ind i læ af søen og smed det ene anker, fik lodsen ombord, han havde bestilt slæbebåd, der kom omkring middag, lå langs siden og stak en meget tyk græstrosse ombord, fastgjorde samme til pallestøtten og omkring fokkemasten. Vi hev ankeret og så blev vi slæbt med stor

fart ind i havnen og over baren ved floden, alt gik fint. Vi fik så havnelodsen ombord og blev så slæbt op til Oporto og ankrede foran den store dobbeltbro der går over Durofloden.

Vi lå på siden af 3 m/sk. ARIETIS, capt. H. Rasmussen, (Hans Møller, kaldet) indtil vi skulle losses. 4 dage efter ankom en stor flot, helt ny, New Foundlands-skonnert også med fisk. Styrmanden hed Rueløkke og var fra Rudkøbing, men gift og bosat på N.F., hans far var skipper på 3 m. bramsejl-skonnert LEIF af Rudkøbing.

New Foundlænderen havde haft 13 dage over fra Harbor Grace og LEIF 36 dage, han havde svigerdatteren og et barnebarn med til Rudkøbing. Skibet nåede aldrig hjem, men blev sejlet ned af et engelsk fuldskib ud for Lindesnæs i Norge, de omkom alle på nær matrosen, der kom op på fuldskibets anker. Den engelske kaptain blev senere fyret, anklaget for dårligt sømandskab.

Vi lå ca. 3 uger i Oporto og tog ballast ind til rejsen hjemover. Vi var fragtet med »Kina Klid« porcelænsjord til Kirkaldy i Skotland. Vor lille sorte kat som vi havde fået på N.F. fra 3/m. sk. ASTRÆA, forsvandt fra os, den havde vist nok fundet en anden kat af modsat køn og løb i land.

Sidst i, eller midt i november, afsejlede vi til Teignmouth i Den engelske Kanal for at laste porcelænsjorden

Jeg husker ikke hvor mange dage, men jeg tror vi gjorde rejsen på 8 dage. Den 27. novbr. havde vi en stor damper ca. 5000-tons forude, han var i ballast, efter ca. 2 timers forløb rendte vi forbi ham og ca. 2 timer senere var han ikke at se. Først om eftermiddagen kom han igen, vi lå ud for Ushant fyr og det var flovet til næsten stille vejr, da strøg han forbi os. Da vi kom ind i læ af Lands End, havde vi en fin sejlads langs kysten til Teignmouth, skibet løb stærkt. Vi kom til vor lasteplads om eftermiddagen, lodsen kom roende ud i en lille jolle, men kunne ikke tage os ind på grund af lavvande. Vi lå for det ene anker og straks næste morgen kom lodsen ombord og tog os i havn, vi sejlede selv ind, der løber en flod ud i søen, men løbet er smalt.

Det var en lille hyggelig by, men kajen var et pladder, idet de store dampdrevne lastbiler, der kom med clayen, gik dybt i sølet med deres forhjul uden gummi.

Der var et ophuggerværft, hvor de ophuggede søsterskibet til den tyske krydser EMDEN og et stort træskib, teak på jernspant, blev hugget op. Træskibet skulle være søsterskibet til 3 m/fuldskib SOBRAON på ca. 3000 tons.

Vi afsejlede mit i december måned, der var en fin sydvestlig vind, som tiltog i styrke, så vi løb en god fart. Da vi kom ud i Den engelske Kanal, kunne vi føre en smakke i hver side og så løb skibet fart. Skipperen turde kun lade matrosen og kokken, det var mig, og sig selv styre, da vi havde den bedste føling med roret; idet skipperen var bange for at sejlene skulle bomme over ved en forkert drejning af roret.

Vi havde en god dag igennem Kanalen, men da vi var på højde med Doggerbanke fyrskib begyndte vejret at forandre sig, det blæste en storm, til tider orkanagtig og vi lå for et klodsrebet storsejl og fok, skibet avancerede ca. 3. sømil, men ville ikke rundt Flambourghed. Vi stod så ind efter Grimsby og kastede ankeret, fik klaret op, tørt tøj på, fik varme på i logaret, kakkelovnen lå altid i kuldørken under sejlads. Der lå vi næste dag over, så klarede vejret op, vi lettede og stod til søs igen og fulgte kysten op efter Flambourghed, men så kom stormen igen og der lå vi så til havs, med storm og orkan og snebyger og holdt juleaften den 24. dec. 1923. Om morgenen blev jeg purret ud for at hjælpe med at gøre storsejlet fast, forsejlene var fast, så lå vi igen med skonnertsejl og fok.

Julemaden bestod af kogt lax i dåser, det var det eneste jeg kunne lave i den høje sø, trods det at skibet lå godt i søen, med roret

Besætningen på URANUS – i Ærøskøbing Havn.

surret til læsiden. Efter laxen fik vi risengrød med en mandel og matrosen vandt gevinsten en flaske fin portvin.

Tredie juledag kom vi ind til Kirkaldy, da var det flovet, vi nåede ind om morgenen lige som dokporten skulle lukke, før ebben.

Vi lossede lasten og fabrikken forærede os en stor kurv m/fajance, tallerkner og engelske krus. Vi var en dag, alle fem mand, i Methil med sporvognen på indkøb hos købmand Alfred Hansen der var fra Ærøskøbing. Han var fætter til købmand Reventlow i Marstal og i slægt med min mor. Alf. Hansen drev fire forretninger i Skotland med alt i søekvipering og talte en fem, seks sprog. Han gik altid med hat på i forretningen, talte dansk med os, engelsk til sin søn Bob, der svarede på dansk, og det var flydende uden accent, trods det han aldrig havde været i Danmark.

Vi købte tøj, gummistøvler og meget andet og havde en god fridag. Alf. H. bød på te og kager, han ejede et konditori i gaden og vor skipper betalte rejsen for os alle, så det var en stor dag.

Efter at have udlosset, sejlede vi en eftermiddag det korte stykke til Dysart, for at laste kul til Ærøskøbing. Vi måtte stå på bunden om natten, idet vandet var faldet og dokken lukket, så vi hang opad bolværket. Næste morgen kom vi ind i dokken og begyndte at laste. Det foregik med små tohjulede vogne, en kusk til to vogne med en hest for hver vogn. Skipperen og jeg fik tilbud om at se minen og vi gik ned med elevatoren, 300 fod, kl. 10 aften og kørte med et tomt vogntog langt ud i minen, det var meget interessant. Vi overværede en sprængning, som de brugte det den gang. Kl. 2 morgen kom vi op igen, med et skiftehold.

Vi lå ca. 8 dage og afsejlede så til Danmark. Vi havde to døgn til Skagen, men fik nordøstlig storm og blev slået op under Lindesnæs i Norge. To dage efter fik vi landkending ved Løkken, vejret blev fint og vi stod op efter Skagen. ELISABETH af

Marstal havde fået den sidste lods, men lodsdamperen tilbød at slæbe os ind til Skagen, idet isen lå langt ud i Nordsøen. Vi kom i havn samme aften og da skipperen kom ombord på lodsdamperen for at betale for bugseringen, var det hans fætter, lodskaptain Mogensen, der havde slæbt os ind. De havde ikke set hinanden siden ungdommen, idet Mogensen var fra Faaborg, så de fik en aften ud af det.

Vi afriggede og tog hjem nogle dage senere, jeg stod stadig hyret, idet skibet skulle hentes, når det var tøvejr, men det varede længe det år før vi kom til Ærøskøbing.

Rejsen var slut.

Hyren var dengang kr. 25,00 om måneden, men da jeg blev god til at bage rugbrød steg den til kr. 30,-, så jeg var en holden mand da jeg afmønstrede.«[19]

Anton Stegmanns skonnert ENERGI sejlede i lighed med URANUS på Newfoundland i 1920'erne. Lars Aage Larsen, der blev født i Fakse Ladeplads i 1907, fik hyre om bord, og han fortæller:

»Den 28. marts 1923 var vi fire Mand, der fik Hyre med 3m. Skonnert ENERGI af Marstal. Det drejede sig om følgende: En Styrmand, to Letmatroser, og jeg selv som Kok og Ungmand. Jeg blev anmodet om at indfinde mig i Marstal to Dage før de øvrige, for at deltage i Modtagelsen og bortstuve Provianten. Hovedparten blev anbragt på Hylder i et stort Rum i Agterenden, der var på Gulvet dér også Plads til to store Træfade (Tønder), der indeholdt saltmad. Den ene amerikansk oksekød (populært kaldet »Indianerrøv«). Den anden indeholdt saltet »Soflæsk«. Desuden

Tremastet sletskonnert ENERGI på prøvetur ud for Marstal, juni 1929 efter motorinstallation.

en lille Tønde, til Brug for Skipper og Styrmand, med almindeligt fint saltet Flæsk i modsætning til vort »Bævre-flæsk«. Desuden et Bundt Klipfisk, der på grund af Lugten blev anbragt forude på en Krog, der var skruet i Pallestøtten bag Skottet til vort Lukaf. Så vi fik Lejlighed til at blive fortrolig med Atmosfæren – vi skulde jo hente en hel Last heraf i Labrador. Under Klargøring af Skibet fik jeg Kosten og tilbragte Aftenen i Familiens Skød. I Skipperfamilien var der seks Børn. Først to Piger, nemlig Marie (kaldet »Mimi«), hun var ca. 1 Aar yngre end jeg. Dernæst Kirsten, der var født d. 5/4-1910. Herefter de fire Drenge: Kristian, Anton, Niels og Knud. De to førstnævnte var Tvillinger, født d. 6/10-1913. Niels og Knud var født henholdsvis d. 11/10-1914 og 4/7-1918. Jeg mindes tydeligt Kirsten som en stor pæn og rar Pige med en tyk Fletning og rød Nakkesløjfe, men anede selvfølgelig ikke, at hun skulde blive min

Anton Wilhelm Stegmann (f. 1879) og hustru Gertrud Kristiane, født Boye (f. 1887) om bord på ENERGI.

gode og trofaste Livsledsager gennem næsten 53 Aar. Jeg mistede hende, da hun afgik ved Døden den 14. Dec. 1986 efter en alvorlig Operation på Bispebjerg Hospital. Af Søskendeflokken lever i dag kun

Besætningsmedlemmer på dækket af ENERGI.

Niels, der bor i Nykøbing Falster sammen med Hustruen Gudrun (»Gulle«). Der er to voksne Børn i deres Ægteskab. Jeg plejer stadig Samkvem med Niels og Gulle.

ENERGI, som jeg da skulde på Langfart med var et Sejlskib. Først på et senere tidspunkt, da den traditionelle New Foundlandsfart hørte op, fik den installeret Hjælpemotor, som var nødvendig i Nord- og Østersøfarten. Ved Afgangen dengang fra Marstal var der mange Gæster om Bord for [at] tage Afsked. De fulgte med os et Stykke Vej og blev så bragt tilbage med Lodsbåden, der havde slæbt os ud. Vort første Mål var Frederiksstad i Oslofjorden. Her skulde vi laste Træ til Bridfort i England. En lille Havn, der ikke havde Dokporte. Da der var megen Forskel på Vandstandshøjden under Ebbe og Flod, måtte vi ved ankomsten hertil vente udenfor til Højvande, for at kunne sejle ind. Ved Ebbetid var Havnen tømt for Vand og Skibet stod tørt på Kølen og lænede sig op ad Bolværket. Skipperen benyttede Lejligheden til at få den udvendige Skibsside og Bund skruppet ren for »Langhalse« og andet Kryb, der havde bidt sig fast under Vandlinien. Området her var rigt på vilde Kaniner, så vi fik mere end nok af denne Ret, men de var billige og strakte Proviant-en, som vi havde med hjemmefra. Herfra gik vi ballastet til Cadiz i Spanien for at laste Salt til New Foundland og Labrador. Vi kom vel til Cadiz, hvor vi lå til Ankers ude i Bugten under hele Opholdet sammen med en anden 3m. Skonnert JOHN fra Rønne. Først lossede vi Ballasten, der bestod af Småsten og Grus. Derefter skulde Lastrummet spules rent. Da Rummet var tørt begyndte Lastningen af Salt. Det var i store Pramme, der blev slæbt ud til vor Skibsside. Der blev lagt to Løbebroer fra Prammen til vor Lugekarm. En endeløs Række af Mænd og Kvinder bar Saltet i Kurve på Hovedet og tippede det ned i vort Lastrum. Det så håbløst og primitivt

Besætningen om bord på ENERGI. Anton Stegmann ses forrest til venstre.

ud. Der var også Folk i Lasten til at lempe det fra Lugen ud i Skibssiderne. Vi benyttede enhver Lejlighed, mens vi lå her til at tage et forfriskende Bad og en lille Svømmetur. Vi blev dog hurtigt klar over, at det var klogt at holde sig i Nærheden af Faldrebstrappen på Grund af Hajernes Nærværelse. De dukkede frem alle vegne, antagelig tiltrukket af Skibsfarten fra Atlanterhavet til Middelhavet. Cadiz lå ikke så fjernt fra Gibraltarstrædet. Der blev kastet meget spiseligt Affald overbord fra de store Skibe.

Jeg husker, at jeg i et Brev hjem fra Cadiz beskrev disse oplevelser i dramatiske Vendinger. Svarbrev modtog jeg ved Ankomst til Skt. John (New Foundland). Heri bemærkede min Far, at han forstod, at det ikke var så rart med alle disse Hajer, men pas mere på Landhajerne. Hvad det så var for nogle Væsener, han talte om, havde jeg i hvert fald ikke noget Kendskab til fra Naturhistorien i min Skoletid. Jeg vidste, at min Far havde det med at tale i Gåder. Jeg granskede så i mine Erindring fra opholdet i Cadix. Jeg kom i Tanker om, at de voksne Kammerater en Aften havde taget mig med i Land for at se på Byen. Vi havnede på et Bordel. Det lignede enhver anden Restauration med en mængde Småborde, hver med to Siddepladser. Kunderne kunde tage Plads, hvor de havde Lyst. Det var faktisk et »Skue« af Udøvere af Jordens ældste »Håndværk«. Jeg befandt mig ilde i dette Selskab, hvor Pigernes Påklædning – eller mangel på samme – udelukkende var beregnet på, at fremhæve deres »Ynder«. Jeg syntes, det var en Flok ækle »Duller«. De gik straks i gang med at »gramse« på Gæsterne, uden dog at ænse min Nærværelse. Jeg gjorde mig et Ærinde til Toiletterne og forsvandt diskret ud ad en Bagdør, hvorefter jeg opsøgte det Sted ved Havet, hvor vi efter Aftale skulde hentes igen af Båden fra Skibet. Jeg sad der og ventede i flere Timer, til Båden kom. I Mellemtiden var Kammeraterne mødt op og ytrede Forundring over min pludselige Forsvinding. Jeg mente nu, at gåden om Landhajerne, som min Far havde advaret mig mod, nu var løst, og at Advarslen var overflødig. Jeg husker ikke, hvor længe vi var undervejs over Atlanterhavet. Turen forløb uden større Begivenheder med skiftende Vejr: »Storm og Stille«. Vi lossede Lasten på to Steder. Først anløb vi »Buffet Harbour«, og dernæst »Skt. John«. Derfra sejlede vi til »Salmon Bight« i Labrador, hvor vi lå opankret i Bugten under hele vort Ophold. Der var ingen egentlig Bebyggelse på Stranden udover to store Træbarakker. Den ene tjente som Køkkenbarak med Beboelse for Husholdersken Mary. En moden og myndig »Dame«. Her indtog Fiskerne også deres Måltider ved et stort Bord med Bænke. Den anden Barak indeholdt et stort Køjerum til alle Fiskerne. De kom kun derop i Torskesæsonen og medbragte selv alle Fornødenheder, fra New Foundland. Udover Barakkerne havde de også otte Motorbåde med ombord i deres egen Skonnert, som lå opankret i Bugten ved vor Ankomst. De sejlede alle ud om Morgenen, to Mand i hver Båd og pilkede Torsken på dybt Vand. Ved Middagstid vendte de tilbage, dybt lastet. De gik straks i gang med at behandle Fisken. Det foregik som på Samlebånd, hver enkelt havde sit bestemte at foretage med Kniven. For Enden af Bordet blev Fisken ekspederet ned i en stor Balje rent Vand, hvor den blev renset for Blod og andet. Dernæst blev den lagt i Salt et Stykke Tid, inden den endelig blev lagt til Tørring på Klipperne.

Fiskene var dog langt fra at være tørre, da vi modtog dem ombord. De fleste af Fiskene var end ikke fanget ved vor Ankomst, så vi lå længe på Stedet. Jeg husker kun, at vi stak til søs een af de første Dage i Oktober 1923. Lasten skulde bringes til Valencia i Spanien.

Vi mødte de første Dage en del Tåge, inden vi havde passeret det område, hvor

Golfstrømmen og Polarstrømmen mødes. Jeg vil tro, at Rejsen varede 1½ Måned. Efter at have losset Fisken gik vi ballastet til Setubal, nær Lissabon, hvor vi tilbragte Julen, for at laste Salt til Nørresundby. Da vi efter en hurtig Rejse nåede Thyborøn, erfarede vi, at Limfjorden var tilfrosset, hvorfor Skibet blev oplagt i Thyborøn. Vi blev afmønstret d. 19/1-1924 og rejste hjem – hver til sit. Mine Forældre var rejst til Svendborg, hvor jeg mødtes med dem hos Morbror Lars og Tante Anna. Vi havde været borte med ENERGI *i knapt 10 Måneder. Min Hyre var 55 Kr. pr. Måned og jeg havde 500 Kr. i Afregning, så der blev Råd til et sæt nyt gråt Tøj fra »Magelund«.«*[20]

ENERGI blev solgt i 1939,[21] da Newfoundlandsfarten for længst var kulmineret, om end ikke helt ophørt. Denne nichesejlads gav et udkomme til mange Marstal-familier, og skipperen var ofte også ejer af en større eller mindre part af skibet. Der er utallige eksempler på disse små Marstal-rederier i sejlskibstidens sidste år, og brødrene Stegmanns eksempel er bare et af dem.

Henvisninger:

1. *Navigatørernes Bog. Den danske Handelsflaades Befalingsmænd*, København 1938, s. 682 (under navnet: Anton Wilhelm Stegmann).
2. Familieoplysninger er fundet på www.marstallere.dk og i folketællingen 1906.
3. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1907, nr. 192. Takseringssum og forsikring fremgår af Søassuranceforeningen »Ærø«s arkiv 135A19-1: årsregnskab 1908 (Marstal Søfartsmuseum). Rigsarkivet. 1494. Skibsregistrator. Skibs, skøde- og pantebrevsprotokol 1906-1907, s. 823-826.
4. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1915, nr. 223. Søfartsmuseets skibsarkiv: URANUS 01.
5. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1916, nr. 632 og årgang 1917, nr. 249 og 250.
6. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1917, nr. 421. Rigsarkivet. 1494. Skibsregistrator. Skibs-, skøde- og pantebrevsprotokol 1916-1917, s. 689 (det oplyses i protokollen, at skibet er registreret som udslettet af det danske skibsregister i bd. 17, f. 187, men salgsprisen fremgår ikke).
7. Albert E. Boyes erindringer. 246A1, bind 3, s. 217ff (Marstal Søfartsmuseum). Søfartsmuseets skibsarkiv: H. B. LINNEMANN.
8. Albert E. Boyes erindringer. 246A1, bind 2, s. 209-223 (Marstal Søfartsmuseum).
9. Mikkel Kühl: »Marstallerne solgte væk. Marstals handelsflåde 1914-1918«; i: Erik Gøbel (red.): *Maritim Kontakt 26*, København 2004, s. 75-92.
10. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1914, nr. 213 og årgang 1917, nr. 241. Rigsarkivet. 1494. Skibsregistrator. Skibs, skøde- og pantebrevsprotokol 1913-1915, s. 500,516f.
11. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1919, nr. 209.
12. Rigsarkivet. 1494. Skibsregistrator. Skibs-, skøde- og pantebrevsprotokol 1915-1916, s. 315f, 323, 325.
13. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1917, nr. 712 og årgang 1918, nr. 582. Søfartsmuseets skibsarkiv: ANNE 14, CHRISTINE 09, S. L. WEBER.
14. Jf. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregistret*, årgang 1918, nr. 288, 306, 774.
15. Jf. Søfartsmuseets skibsarkiv: GLORY 02 og VENUS 06.
16. Ole Mortensøn: *Sejlskibssøfolk – fra Det sydfynske Øhav*, Rudkøbing 1987, s. 175.
17. Kaj Lund og F. Holm-Petersen: *Svanesang. De sidste storsejleres Saga*, København 1956, s. 134.
18. Jf. Søfartsmuseets skibsarkiv: URANUS 01. De øvrige omkomne besætningsmedlemmer var: styrmand Boye Rasmussen, Marstal, letmatros Jarle Christensen, Flynder, letmatros A. Eigil Andersen. Om Newfoundlandsfartens øvrige ofre se: Frits A. Kristensen: *Gudsgave. En Marstallers oplevelser på land og til søs i drenge- og ungdomsårene*, Marstal 1987, s. 8-13.
19. Beretning af Aksel Stegmann, dat. 2. november 1984; i: Marstal Søfartsmuseums arkiv. 0264 A64.
20. Jeg takker Ole Stegmann, Randers, for at have stillet Lars Aage Larsens beretning til rådighed.
21. Jf. Søfartsmuseets skibsarkiv: ENERGI 01.

Et anderledes sommerjob i Thule på Grønland

Af Christian Hey Mortensen

Efter lidt resultatløs jobsøgning havde jeg indstillet mig på at holde sommerferie hjemme i henholdsvis Marstal og på Fanø. I begyndelsen af juli fik jeg imidlertid via min bror, som arbejder i Sdr. Strømfjord, en henvendelse fra Greenland Contrators om hvorvidt jeg med kort varsel kunne tage til Thule og sejle som bådfører om bord på basens slæbebåd. Greenland Contrators er det dansk grønlandske firma som driver de civile funktioner på det amerikanske flyvevåbens base i Thule oppe i Nordvestgrønland. Basen har ca. 470 civile medarbejdere fra Danmark og Grønland samt ca. 200 amerikanere, hovedsageligt militært personel. Thule er en lidt speciel flyvestation, den har ikke nogen fast stationerede fly, men råder til gengæld over en slæbebåd og en trossebåd. Den militære opgave for basen er driften af Thule radaren og Detachment 3, en jordstation, som kontrollerer og overvåger satellitter, endvidere fungerer flyvestationen mellemlandingsstation for militærfly.

Thule ligger højt mod nord på 76°32' nord og 68°50' vest ca. 1.524 km fra nordpolen, havnen i Thule er således kun isfri fra slutningen af juni til september og er samtidig verdens nordligste dybvandshavn. Udover at Thule ligger højt mod nord i Grønland og huser en amerikansk base var mit kendskab til basen begrænset, jeg har dog tidligere været på ferie

Produkttankeren og containerskibet i Thule.

nogle gange i Sdr. Strømfjord og jeg betænkte mig kun et minuts tid inden jeg sagde jeg til jobtilbuddet fra GC. Knap en uge efter sad jeg i et fly på vej til Thule og efter ca. 5 timers flyvning direkte fra Københavns Lufthavn landede vi i Thule, hvor os new commers blev modtaget af en medarbejder fra GC's personaleafdeling. Resten af dagen gik med introduktion til arbejdspladsen, basen og hvilke regler, der gælder for opholdet i Thule. Hen på eftermiddagen blev jeg hentet af »havnechefen«, Torben som viste mig havnen og de 2 forskellige både som jeg skulle sejle med.

Næste dags formiddag var jeg ude at sejle med den mindste af bådene, en 25 fods Boston Whaler, der benyttes som trosse- og shorebåd. Torsdag eftermiddag fik vi søsat slæbebåden som lå på land og fik afprøvet motorerne, der var blevet overhalet sidste vinter. Efter en kort prøvetur lagde vi til kaj og fik gjort båden søklar. Fredag eftermiddag var jeg ude at sejle selv for første gang med slæberen, for at jeg kunne øve mig i at sejle med den. Jeg havde aldrig tidligere sejlet med en slæber, så det var bestemt en udfordring jeg havde påtaget mig. Vi var 2 mand om bord på slæberen, en bådfører og en maskinmester. Slæbebåden er en 71 fods amerikansk pramskubber med 2 motorer på tilsammen 2.000 hk, samt et pæletræk på ca. 18 tons.

Vores opgave var at bistå de amerikanske skibe som anløb havnen i Thule med forsyninger og brændstof til basen. Søndag formiddag den 23. juli ankom et amerikansk containerskib og en gammel amerikansk produkttanker på godt 40.000 tons ledsaget af en canadisk isbryder. Containerskibet var et civilt handelsskib, hvorimod tankskibet var et marinefartøj fra US Military Sealift Command. Alle os 4 som skulle bemande basens 2 både var mødt på havnen, vi sejlede ud med slæberen for at tage imod og assistere det isforstærkede containerskib. Efter at det var kommet langs kaj var det meningen at tankskibet skulle ind og agterfortøjes ca. 60 meter fra kajen med begge ankre ude og 7 trosser ind til kaj. Jeg sejlede trossebåden og vi skulle slæbe skibets trosser indtil kajen. Vejret var imidlertid temmelig dårligt, det blæste op til 50 knobs fralandsvind, som gjorde at tankskibet fik vinden tværs når det var ved at være i position, hvilket gjorde at slæberen ikke kunne holde skibet i position. Operationen blev udsat nogle timer, hvorefter vi på ny forsøgte at få tankeren i position, men vi måtte give op igen. Ved 18 tiden var det meningen at vi skulle gøre et nyt forsøg, men det blev opgivet på forhånd. Mandag morgen var vinden løjet af og det var næsten vindstille med silende regn. Ved 7 tiden var vi på plads med begge både og fik tankskibet ind og fortøjet, efterfølgende slæbte vi losseslangerne ud til skibet. Resten af dagen havde jeg vagten sammen med mekanikeren Henning, som var ansvarlig for vedligeholdelsen af bådene. Vi havde vagten fra kl. 06.00 til 18.00 og den anden besætning havde vagten om aftenen og natten.

Vi var standby under hele tankskibsoperationen, dels skulle vi fungere som shorebåd til og fra tankskibet og dels skulle vi være klar til at skubbe isskosser væk fra cargoslangerne. I området omkring Thule findes 3 isbræer, hvilket gør at der normalt er mange isbjerge og isskosser i farvandet, imidlertid havde vi haft flere dage med fravandsvind førend skibene ankom. Vi var derfor kun ude at skubbe is en enkelt gang. Endvidere skulle vi være klar til at etablere en flydespærring rundt omkring skibet i tilfælde af et olieudslip. Det sidste slap vi heldigvis for, inden skibene ankom, havde vi afholdt øvelse med flydespærringen og udlagt ca. 600 meter flydespærring i havnen.

Vi havde ca. 5 til 6 ture ud til tank-

skibet på dagvagten, primært med trossebåden, men hvis der var mange som skulle sejles frem og tilbage brugte vi slæberen. Desuden havde vi en tur ud til isbryderen, som lå for anker udenfor havnen, med spareparts til skibets helikopter. Torsdag morgen var tankskibet færdiglosset og klar til at sejle, vi var standby med begge både, men skibet kom fint af sted uden vores hjælp. Alt imens fortsatte losningen og lastningen af containerskibet, sammenlignet med en effektiv containerterminal i den mere civiliserede verden tog det noget længere tid, men forholdene i Thule er også noget anderledes. Dels foregik arbejdet med skibets egne kraner og dels havde vi kun 4 sættevogne til at køre containerne op til basen. Udover forsyninger til basen, skulle der lastes godt 90 containere og flat racks, primært med gamle og udrangerede køretøjer, som skulle til USA.

I weekenden var det fint vejr med solen højt på himlen, og der var planlagt 4 tursejladser, med slæberen, for medarbejdere på basen, såvel danskere som amerikanere. Vi sejlede tæt på isbjerge og sejlede over til Dundas, Knud Rasmussens gamle handelsstation, som i dag ligger øde hen, nogle af husene benyttes til sommerhuse for basens medarbejdere. Desuden sejlede vi rundt om Dundas fjeldet, et godt 200 meter højt og meget karakteristisk fjeld. Det var første gang jeg prøvede at sejle med passagerer og det var en positiv og sjov oplevelse og gjorde at jeg også fik lejlighed til at snakke med nogle af amerikanerne på basen.

Min sidste opgave i Thule var at assistere containerskibet M/V AMERICAN TERN ved afgang. Vi fik en trosse om bord fra skibets poopdæk i bagbord side og slæbte alt var slæberen kunne.

Efter at slæberen var vel fortøjet havde jeg fri resten af dagen.

Næste dag ved middagstid fløj jeg hjem via Sdr. Strømfjord, hvor jeg lige nåede et familiebesøg hos min bror og svigerinde, efter 3 spændende og udfordrende uger i Thule.

AMERICAN TERN ved afgang.

Dansk søfart

Af ERIK B. KROMANN

Fotoet herunder af HYDRA viser coaster på vej ud af sit rette element ved ophuggerværft Fornæs, Grenaa eller en anden titel: »Fremdriftsskruen på Dansk coasterfart løftes ud af vandet«, der er forudsætning for sejladsen. Coasteren HYDRUS af Aalborg, bygget Mandal, Norge 1969 på 1450 tdw ex. ANNE C af Marstal, ses her på vej på himmelflugt. Fotoet illustrerer også politikernes virkelighedsflugt fra problematikken om den mindre skibsfart og dens finansieringsproblemer, hvilket afspejles i denne flådes antal og alder, der står i skærende grelt misforhold til sammenlignelige lande som Tyskland og Holland, der har megen og ny tonnage i den kategori. Politikerne sætter sig bekvemt til-bage i den ansvarsforflygtigende stol og udytrer at man ikke igen vil ind i et skattecirkus som i trusserederiernes tid. Med andre ord, de er forstokkede i en fortidsforestilling som en skare tressergenerations blomsterflok. Hvis de folkevalgte og deres vejledere (embedsmænd) på Tinge ville ofre et par øjeblikke på de ny (ja ny er de efterhånden langt fra) forslag fra branchen ville de vide, at der er tale om seriøse forslag, som man ikke blot kan værfe fra sig med arrogante håndbevægelser. Forhåbentlig vågner M/K-politikere op af deres slummer.

Og apropos dette, så var Danmark som

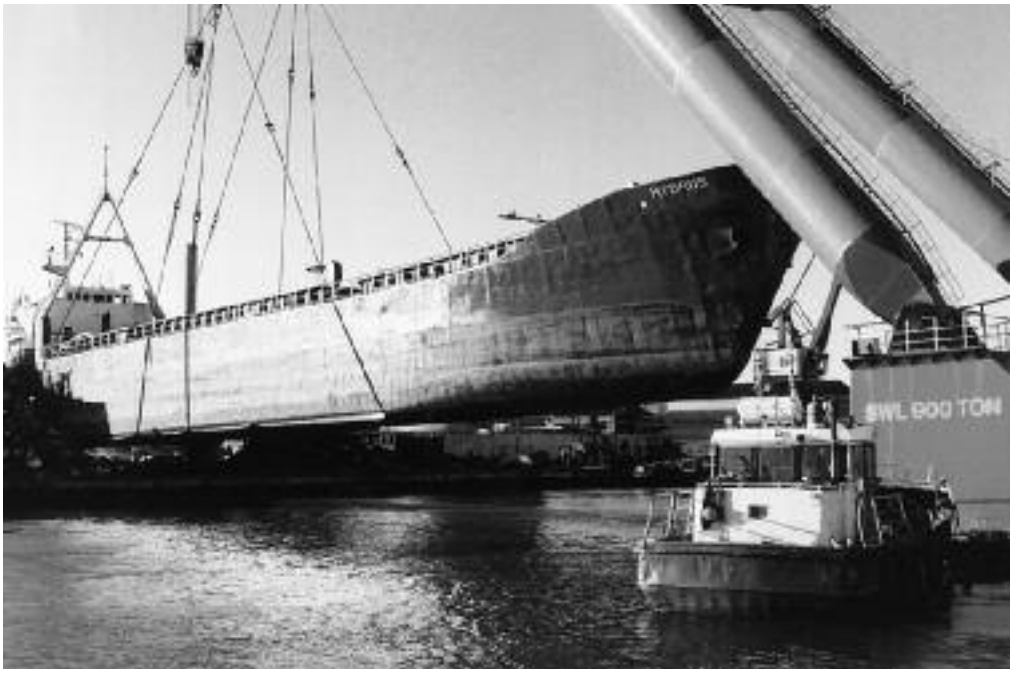


Foto: Erling Hansen. Grenaa.

søfartsnation tættere på befolkningens bevidsthed før i tiden, selvom man ikke kan fornægte at de store rederier sætter præg på nutidsdanskerens almenviden, men den såkaldte mindre skibsfart har det sværere med gennemslagskraften. Søfarten har ændret sig radikalt, som så meget andet, over årene. For 100 år siden var søfart tæt på borgeren i alle de mange danske havnebyer. Der var losse- og laste-aktivitet i havnene, og i mange byer var der skibsbyggeri. Der var fri adgang til havneområderne, det var før der blev sat underlige pigtrådsspærreterrorhegn op. Dengang var der en aktivitet i Marstal af så store dimensioner, at det kan være vanskeligt at fatte og begribe i dag. Eksempelvis skriver »Dansk Søfarts-tidende« d. 26. april 1900:

At Handelsflaaden bliver forøget betydeligt er en Selvfølge, og navnlig gælder da dette for Marstal, hvor man i videste udstrækning søger at benytte de for Tiden værende gunstige Chancer ved Nybygning og Køb af det ene Fartøj efter det andet, ja endog lader bygge ikke saa faa Skibe i Udlandet.

Siden Nytaar er der til Marstal anskaffet, dels nybygget, dels tilkøbt:

Fra Sverige 3 Skibe, i alt 470 Tons, og hvoraf det ene er en Dampskonnert.

Fra Hamborg 1 Staalskib på 300 Tons.

Fra Norge 1 3m. Skonnert paa 250 Tons, der løb af Stablen forr. Tirsdag, fik Navnet »Thyra« og skal føres af P. Rasmussen, Marstal.

Fra Indlandet 8 Skibe med i alt 640 Tons.

Under Bygning og bestilte:

I Marstal	*8 Skibe*	*paa*	*980*	*Tons*
I Odense	*1 do.*	*–*	*150*	*–*
I Faxe	*1 do.*	*–*	*150*	*–*
I Rudkjøbing	*2 do.*	*–*	*210*	*–*
I Faaborg	*1 do.*	*–*	*50*	*–*
I Norge	*2 do. hver paa 250 Tons.*			

Hvoraf de fleste ere 3mastede Skibe.

M/S TOBACCO STAR fotograferet af i Caribien, Coasteren var tidligere hjemmehørende i Marstal i to omgange, først som KIM og siden som TINA STAR. Som så mange andre gamle danske coastere har den endt sine dage i caribiske farvande. Foto: Jens Chr. Møller.

Tremastet bramsejlsskonnert THYRA *ved afleveringen fra Salterød Skibsværft, Arendal 1900 til et rederi ved F. H. Andersen, Marstal. Sejleren gjorde flere hurtige rejser, således havde den 32 dage fra Rio de Janeiro til Cape Town i 1903. Skibet blev sænket af tysk ubåd 25. maj 1917 i Kanalen på rejse Aquin, Haiti bestemt til Le Havre med en ladning farvetræ.*

Altså 28 skibe i alt indkøbt eller i ordrer til den marstalske handelsflåde under de første knap 4 måneder i året 1900. Når Dansk Søfartstidende skriver om skibet indkøbt fra Norge: *1 3m. Skonnert*, så betyder det i dette tilfælde en barkentine. Desværre skelner hverken bladet eller registreringen og dermed »Flagbogen« ikke mellem de forskellige rigningstyper: En tremastet skonnert kan således betyde: en tremastet sletskonnert, en tremastet topsejlsskonnert, en tremastet bramsejlsskonnert, en tremastet røjlskonnert eller en barkentine. Dog har barker og fuldskibe selvstændig betegnelse i registreringen.

Paketterne

Af JONAS PETERSEN

Paketterne er en epoke i dansk Småskibsfarts historie, som for længst er forbi, men dog værd at mindes. I året 1921 begyndte min far A. H. Petersen (KATE-Petersen) en stykgodsrute mellem Svendborg og København med galeasen KATE (gamle KATE) og i 1922 flyttede vi så fra Marstal til Svendborg. Vores slægt havde da boet på Ærø, den ene generation efter den anden, og vi var således de første i familien, der flyttede fra øen, og jeg glemmer aldrig den forårsdag 1922, da vi sejlede med KVIK til Svendborg med alt vort flyttegods. For min mor var det en sorgens dag, men for os børn var det ud til noget nyt og spændende. I. maj 1923 kom jeg så med far ud at sejle, og i 1926 byggede far den nye KATE på Thurø hos skibsbygmester Nielsen, en dejlig galease med jagtforende og rund agterende og med en 60-70 HK Vølundmaskine, i gamle KATE var der kun en 25 HK Hein & Sønner, Strømmen, Randers, så det var jo en stor forandring til det bedre. I 1934 købte far så BAGENKOP af Marstal, som havde sejlet en kort tid mellem Marstal,

Den »nye« KATE i H. A. Hansen-maleri, der hænger på museets paketvæg.

Bagenkop og Kiel bl.a. med fisk, men som nu var oplagt i Marstal. S/S BAGENKOP var tidligere færgen S/S ÆRØ af Ærøskøbing og sejlede i mange år mellem Ærøskøbing og Svendborg. Den blev så ombygget på Svendborg Skibsværft. Salonerne og dampmaskinen blev taget ud, kahytter blev bygget på agterdækket og den fik installeret en 90-110 HK Vølundmaskine. Under navnet SVENDBORG sejlede det lille gode skib stykgods mellem København og Svendborg, hvorefter den blev solgt til A. E. Sørensen, som ombyggede den til kreaturtransport, men den er så senere blevet ophugget.

Da jeg sejlede paketfart var der så godt som ikke en kystby i Danmark, hvor der ikke sejlede en paket. For at begynde med Sjælland fra København, til Køge sejlede AGNETE, ENA til Præstø, KASTOR til Stege, INGRID til Vordingborg, KALIFEN til Masnedsund, HANSINE til Næstved, FALKEN til Skælskør, FREMAD til Kalundborg. Til Fyn sejlede EMMA til Kerteminde, »Provinspaketten«s skibe, der tilhørte H. C. Carlsen, der stammede fra Marstal, gik til Odense, Sønderborg, Aabenraa, Haderslev og Nakskov med SVALEN og DUEN, og H. C. ANDERSEN gik til Lolland-Falster. De andre paketter var POLLUX til Stubbekøbing, LEDA og POLLUX til Nykøbing F, PIONER til Bandholm, SAXKØBING til Saxkøbing, LANGELAND til Rudkøbing, MARSTAL til Marstal og FREYA til Ærøskøbing, Søby og Faaborg. Fra København sejlede endvidere INGRID og LILLY til Skagen, ELISE til Sæby og MATHILDE til Skive og Lemvig. Desuden var der Marstalleren »Anholt-Albertsen«s Anholtrederiet i København, der sejlede på bl.a. Anholt, Aarhus og Aalborg med ANØ, HAFNIA og EBBA.

DFDS havde også små dampskibe, der sejlede mellem København og danske provinshavne og for bare at nævne nogle af dem, så var der ODENSE, FALKEN, SØNDERJYLLAND, KOLDING for ikke at tale om de små nye deciderede stykgodsbåde. Ja og så var der også de store passager- og stykgodsbåde til Aarhus og Odense, men alt dette er en saga blot. I dag er Kvæsthusbroen øde og forladt, Nyhavn er lavet om til parkeringsplads og i Kanalen ligger kun fastliggerne. Da jeg begyndte at sejle i 1923 var der desuden ca. 600 småskibe, der sejlede bulklaster mellem danske havne, men det er et kapitel for sig selv.

PS. I museets årbog for 2005 er en artikel »Dansk Søulykke-Statistik«, der bl.a. omhandler paketten SVENDBORG.

Marstalsejlads på Eyrabakka

Oversættelse fra Erlingur Brynjólfsson: Baráttan við Fjallið. Kaupfélag Árnesinga 1930-1990, Selfossi 1990 af Karin Thomsen, Húsavík, Ísland. Karin Thomsen har boet mange år på Island, men har trådt sine barnesko på en anden attraktiv ø, Ærø, i familiens gård i Risemark

Den 13. april året 1928 lægger ENERGI fra Marstal til ved bryggen hos tømrerfirmaet E. Th. Ludvigsson i Kalmar og begynder at laste. ENERGI er en lille 3-mastet skonnert på 200 tons..

Lastningen tager 12 dage. Så er der fra havnen flyttet tømmer til lasten og dækket. Lodsbåden trækker ENERGI ud gennem Kalmarsund, bestemmelsesstedet er Eyrarbakki i Island. Skibsfører Stegmann kender vejen, han har været der før og skriver bestemmelsesstedets navn på islandsk facon i skibets logbog. Lastens ejer er købmand E. Thorarensen.

Sejlene er sat trods lille bør og modvind, kun vindstyrke 2 fra sydvest. Siden blir det stille, og der kommer tåge. ENERGI ligger med alle sejl oppe en hel dag og venter på vind. Så bliver der god vind, vindstyrke 4 fra syd. Om aftenen den 27. april sejler skibet tæt under land ved Falsterbo fyr og ind i Øresund. Klokken fire dagen efter er Kronborg slot i sigte. Så løjer vinden af, og der ankres.

Marstal havn med flagsmykkede skibe, signalflagene sat i 1930'erne. Tremastskonnert ENERGI ses bag det lille begkogehus på sydsiden af Eriksens Plads..

ENERGI afgår den sydengelske plads Bridport 1923, som omtalt i Lars Aage Larsens erindring i artiklen om Brødrene Stegmann. Den velsejlende skonnert, en af de hurigste i Newfoundlandsfarten, var bygget Marstal 1919 af Ludvig Johansen og forliste i Kanalen 1970 kort efter deltagelse i filmsoptagelserne til »Klabautermanden« efter bog af Aksel Sandemose.

Efter nogen venten kommer der vind fra nordvest, og det bliver nødvendigt at krydse i Kattegat. Klokken otte om aftenen 1. maj sejler ENERGI forbi Skagen. Snart sættes kursen mod nordvest.

Skibet glider lydløst mod nord til de lyse nætter, med halv vind og klart vejr og med alle sejl oppe, sådan som sejlskibssøfolk helst vil have det. ENERGI lægger sig i bølgerne og hopper ikke oven på dem, som motorskibene gør.

Turen er fattig på begivenheder, for det meste rolig vind fra nord og ikke meget andet at gøre end at tænde lanternerne om aftenen og slukke dem om morgenen. Besætningen tager livet med ro, vante til langfart og tilfredse med godt vejr. Sejladsen mod nord kan tage mange uger.

Jo længere nordpå de drager, jo længere bliver dagen og jo kortere natten. Det synes søfolkene godt om – de lyse vårnætter er den store fordel ved at sejle på Island, så er sigtbarheden god. Og det skader ikke at have dækslast for at øge stabiliteten.[1]

Denne tur går bedre end så mange andre. Den 9. maj er Dyrhólaey og Hjørleifstangi i sigte. Så krydses vestpå med kysten til styrbord i nordvestlig retning. Den 11. er ENERGI endnu øst for Eyjar. Vinden løjer af, der ankres. Om aftenen den 12. kruses havet på ny. Styrmand Petersen letter anker og stævner mod Eyrarbakka med alle sejl oppe.

Vinden er dog stadig let, ved midnatstid er Trídrangar (fyrtårn ved Vestmannaøerne) i sydvest. Måske er købmanden ved Ølfusár-broen gået op på Ingólfsfjeldet for at spejde efter skibet. Om aftenen når solen er i vest, er det let at se sej-

lene i horisonten. Det funkler ikke ligefrem i de brunlige, gennemlappede og stormpiskede sejl: ENERGI er ikke noget elegant skib.

Et døgn senere er skibet lige syd for Eyrarbakka. Lodsflaget bliver hejst, lodsen kommer, og en moterbåd trækker skibet ind til ankerpladsen, hvor købmandens fortøjningstrosser er – som der står i skibsloggen. Skibet kommer straks ind, og behøver ikke at sløse tiden med at vente på ophold mellem brådsøerne. Mændene ånder lettet op både på land og om bord. Klokken syv om morgenen går skibsfører Stegmann i land og melder skibet udskibningsklart.

Dog bliver der ikke losset den dag. Eyrarbakka-boerne får vestenvind og regn og rører sig ikke før dagen efter, men så lykkes det også at få hele dækslasten på det tørre. Der fortsættes dagen efter, men så kommer Kr. Himmelfartsdag. Fredagen tillader ikke losning, men lørdagen bruges godt. Søndagen holdes hellig. Om mandagen bliver der ikke losset: »antagelig for megen sø på land«, skriver styrmand Petersen ironisk i logbogen. Tirsdag den 22. maj er det slut med at losse, og skibet begynder at tage sten om bord i ballast. Fra Eyrarbakka sejler så mange skibe bort med sten i bugen, at det er forbavsende, at der er nogen tilbage i dæmningen. Der er ingen varer, som skibene kan tage med.

Onsdag går på samme måde, og derefter går 2 dage i lediggang, hvor der ikke er andet at gøre end at reparere forskelligt om bord. Så kommer pinsen, og torsdag den 29. maj kommer endelig telegram fra skibsmægleren: Swansea er næste bestemmelsessted. Så bliver det søndenvind og brænding og derfor ikke muligt at komme ud til ankerpladsen de næste to dage. Fredag den 1. juni klokken seksten kommer endelig lods til at følge ENERGI ud.

Denne ene tur har taget halvanden måned, og turen til England vil tage yderligere 20 dage.[2] Dog var denne tur god, behagelig og med få uheld, som f. eks. var, at besætningen blev nødt til at lade skibet i stikken på ankerpladsen på grund af søgang, sidde i land og se skibet kaste sig i brændingen og rykke i kæderne.[3] Det er ikke hvem som helst, der tager sådan et arbejde. Til det er der brug for specielle mænd – og lastens ejer skulle være lidt speciel også. Ubevidst er det lille sejlskibs besætning blevet en betydningsfuld allieret i slagsmålet ved Fjeldet. (side 58-61).

1. Samtale med Rasmus Stærke-Pedersen, havnefoged i Marstal Ærø Danmark, 1988. Tidligere fører og ejer af tremastskonnert PAX.
2. Marstal Søfartsmuseums arkiv Marstal. ENERGIS logbog 13.4-1.6 1928.
3. Samtale med Jens Svane, sømand, Marstal 1988.

Marstal på Ærø syd for Fyn var en lille rederiby, som levede og trivedes af søfart. Derfra blev sejlet på alverdens have med små 3-mastede sejlskibe som ENERGI. De fleste på omkring 150 bruttotons i størrelse. Men sejlskibene måtte lidt efter lidt vige for større og maskindrevne skibe, og da tog marstallere den praksis op at sejle på havne, som ingen andre ville besejle – gerne med små laster til/fra små virksomheder.

Havnen i Eyrarbakka var som skabt til disse små skuder, og begges interesser faldt nøje sammen. Marstallerne var glade for at få last til Island om foråret. Derfra gik turen til New Foundland efter saltfisk. Af og til kunne de få fingre i en saltfisklast i Island, men oftest var det nødvendigt at fortsætte til New Foundland i ballast. Forbindelsen mellem Island og Marstal var lang og overmåde stærk, fordi det skete, at islændinge tilfældigt kom til Marstal og tog plads der, og at matroser rømte fra skibene i Island og bosatte sig. Disse mænd blev de vigtigste allierede for brugsforeningen (i Eyrar-

bakka) i brydekampen ved Fjeldet (om hvem der skulle sidde på handelen).

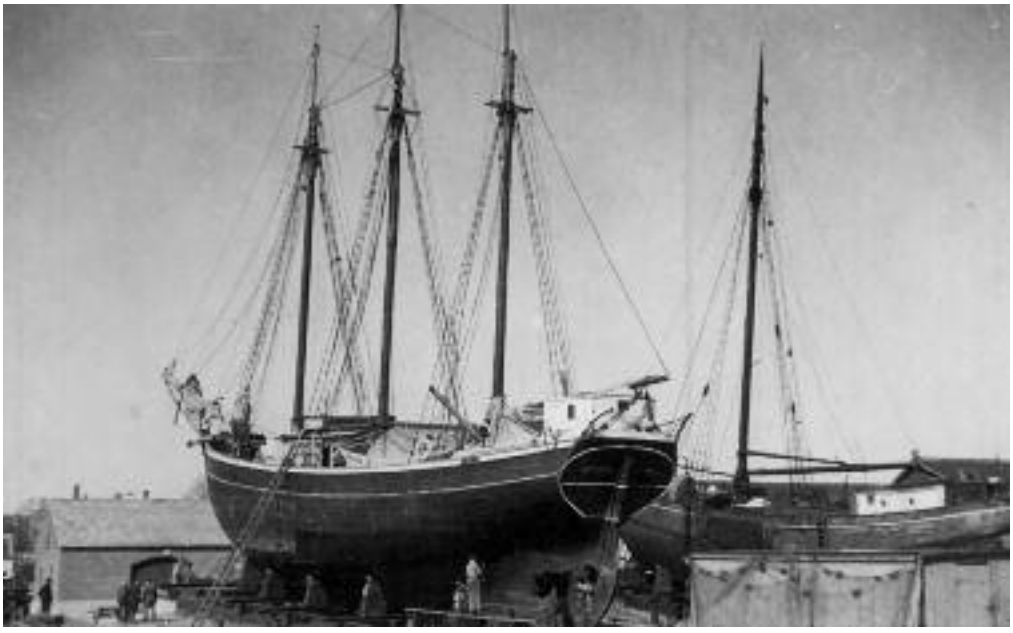
Men der var dog noget, som lokkede sømændene mere til havne som Eyrarbakka end til andre havne: Forsikringsselskabernes belønning for at sejle på vanskelige havne. Månedslønnen for en matros var 50 danske kroner, men en belønning for en Eyrarbakka-sejlads var 200 kroner.[4] Sejladsen gik for det meste også godt. I dette århundrede mistede de kun ét skib ved Eyrarbakka, da HERTHA strandede der i 1938, og i følge søforhør var det at tillægge et uheld og ikke skibsførerens uagtsomhed eller mangel på kontrol.

4. Samtale med tidligere skibsfører H. P. Hansen Marstal. 1988.

Den nye brugsforening havde endnu ikke kræfter til fuldstændig at overtage den gamle Eyrarbakka-forretnings rolle.

I begyndelsen af maj 1932 kommer KARI fra Leith og losser 550 tons varer, sandsynligvis kul. To mindre skibe kommer om foråret, om efteråret kommer PAX på sin første tur, og to dage efter er ENERGI på besøg, også med varer. Året 1933 kommer otte skibe, deraf står ENERGI for for fem ture. To skibe kommer om foråret, og PAX har fast tur en gang om måneden. »Troskabsjætten« var fast gæst i Eyrarbakkahavn det næste årti, så kendere taler om PAX-perioden i Kaupfélag Árnesinga-historien (Árnes Brugsforenings historie).

På den ene tur fra Kalmar havde PAX en speciel last med: stortømmer hugget i den svenske troldskov. Det var ikke muligt at losse det på den sædvanlige måde. PAX ankrede uden for skærgården, revlerne, og Eyrarbakkaboerne lavede tømmerflåder af træet og flådede det i land. Dette specialhuggede træ skulle bruges til fundamentet i broen over Markarfljót



PAX på slip i Marstal i de tidlige aprildage 1934. Den var bygget af Jens P. Bager i Marstal i 1919 samme år som ENERGI, og blev ligeledes filmskib. Skonnerten var en hyppig gæst i Eyrarbakka/Ørebakke. Efter Ørebakke-perioden var den bl.a. på Grønland, hvor den var med i filmen »Quivittoq – fjeldgængeren«.

og blev flyttet østpå med en særlig bil, den såkaldte lange bil med et 13 fods lad, ikke 9, som var sædvane. Dernæst kommer NURGIS med 870 tons varer og losser ikke før efter tre ugers forløb på grund af vejret og andre vanskeligheder. Jo større skibene var, desto længere tid tog det at losse dem i Eyrarbakka, og ventetid betød mistet tid og øget fare for skibet. Små skibe kunne losse på kort tid, store skibe kunne ikke komme ind til ankerpladsen, men blev nødt til at vente udenfor. Tid var kostbar.

Foråret 1935 kommer 5 skibe, og der er 5 efterårsskibe. Heraf kommer PAX med sildemel fra Akureyri, sætter kursen mod Kalmar 9. august og er hurtig på rejsen, kommer tilbage 11. september med tømmer – i sidste øjeblik for Eyrarbakkahavn, og kaptajn Groth bliver tydeligt nødt til at tage en risiko. For året 1937 mangler raporterne, men i 1938 kommer første skib i slutningen af maj: EROS 560 tons netto med last fra Leith. Hun kommer ikke ind, bliver nødt til at vente udenfor, og dagen efter kommer PAX, som efter fire døgn går ind og bliver losset, mens EROS venter. Rugmelet og strøsukkeret, som mangler (efter en lang vinter uden skibe), bliver nødt til at vente.

Dernæst kommer PAX igen fra Kalmar og sejler til Leith med sej fra Torlákshøfn. Så kommer MERKUR, også fra Kalmar. Dernæst HERTHA med tømmer, hun sli-

Pax blev som så mange af dens overlevende makkere rigget op på dens gamle dage. Den kom i belgisk eje. De belgiske søfartsmyndigheders oplysninger siger at den blev hugget op i belgisk havn 1978-80. Sagkyndige bl.a. skibets tidligere ejer og fører Rasmus Stærke-Petersen har imidlertid set den i yachthavnen Zeas Marina i Piræus, sidste plysning er fra 1987, hvor den hed IRINE, det græske ord for Pax. (Se artiklen skibsnavne). Er der nogle af læserne, der har set skibet siden?

der sig løs og strander. PAX kommer tilbage fra Leith med kul og sejler tom til Keflavík. SELFOSS kommer og tager uld om bord, 50 baller må blive tilbage på forstranden, da det ikke er muligt at indskibe mere. De bliver transporteret i biler til Reykjavík. Så kommer UNION 322 tons og møder uventede vanskeligheder. Først begynder det at regne, så mangler der folk til losning. Vej- og telearbejdere bliver – næsten som var de får på fjeldet – drevet til losning. Til slut kommer så PAX en tur igen i september fra Kalmar og sejler med tom last til Leith. Losningen af hende tager 5 dage. Fem biler ialt kører til Reykjavík med tømmer. Året 1939 kommer CLYTIA i begyndelsen af maj fra Kalmar med tømmer og kommer straks ind. Hun sejler til Torlákshøfn og tager fisk om bord. Efter at rederivirksomheden i Torlákshøfn begynder, er det af og til muligt at skaffe handelsskibene returlast. Dernæst kommer BISP fra Leith, og der er ikke farbart hav ved Eyrarbakka. CLYTIA kommer tilbage fra Leith med forskellige varer. Storbrænding hæmmer losningen meget. BISP har en cementlast. Hvis den ikke når i land, bliver mange nødt til at slutte med at bygge i dette år. Da cementen til sidst kommer i land, bliver kun tre biler med mælk sendt til Reykjavík, alle andre bliver sendt ud i landet med cement. PAX kommer på sit sidste besøg i fra Kalmar med tømmer som sædvanlig. Siden kommer FANØ fra Leith med kul til vinteren og sejler til Vestmannaøerne. Sidste skib dette år er KATLA.

Efter 1940 går travlheden ned for Kaupfélag Árnesinga i Eyrarbakka. Disse sidste ti år er et slutløb i Bakkas historie som handelshavn og handelsby. Torlákshøfn bliver prioriteret. Verdenskrigen forandrer alle forhold. Fragtskibe vokser, losning bliver sværere, og det bliver nødvendigt at kunne lægge til ved en brygge for at få hurtigere ekspedition. Et efter et tog skibene afsked med Eyrarbakkahavn, hvor nogle af dem havde været faste gæster gennem en årrække. Tilbage er Eyrarbakkaboerne med lossebåde, brygger og det gamle butikshus. I krigsårene blev det fyldt med uld og atter uld. Ingen uld blev solgt.

PS: Har du lyst til at læse mere om Marstalsøfart og Marstalskonnerters fart på Eyrarbakka kan hæftet »Sejlskibskår«, kraftigt anbefales, hvor pladsen benævnes Ørebakke. Hæftet blev i 1990 udgivet af Marstal Søfartsmuseum, og er genoptrykt. Det kan købes i museumsbutikken, hvor du som medlem har 5% rabat på museets egne udgivelser.

De nævnte MERKUR, HERTHA og CLYDIA, alle tremastede bramselsskonnerter, var ligesom tremastet topsejlsskonnert FANØ hjemmehørende i Marstal.

Skibsnavnes betydning

Af Leif Rosendahl

Mange skibe har navne som viser tilknytningen til et rederi. Bekendte navne er Mærsk og Torm ligesom det også er kendt lokalt i Marstal med navnene Boye og Stærke, der i alle tilfælde er for- eller efternavne i skibenes navne.

Oprindeligt var skibene i Marstal ikke egentlige rederiskibe, så ejerne eller skipperne bestemte selv navnene ud fra forskellige kriterier. Nogle valgte navne som viste tilknytning til familien, som f.eks. Faders Minde eller Forældres Minde. Andre igen valgte at døbe deres skibe med kvindenavne som f.eks. Anna, Anna Cecilie, Elisabeth eller Sine. Nogle valgte geografiske navne som f.eks. Bonavista, Romsø, Dejrø eller Marstal. Men en ganske stor del af de marstalske sejlskibe havde navne fra mytologien og antikken og – måske ikke unaturligt for en sømand – fra astronomien. Både den græske, romerske og nordiske mytologi var repræsenteret i navnevalgene. Man kan selvfølgelig kun gisne om, hvorfor skipper/ejer eller reder havde valgt at give sit skib et mytologisk navn. Men i det følgende gives der betydningen af en del tilfældigt udvalgte skibsnavne fra bogen »Ærø Sejlskibe«.

Amor
Navnet på en galease bygget 1889 og 2 skonnertbrigger bygget i hhv. 1855 og 1879.

Ifølge antikkens mytologi var Amor gud for elskov. Han var barn af kærlighedens gudinde Venus og krigens gud Mars. Han blev skildret som en bevinget dreng med bue og pil, der med sine pile kunne gøre mennesker og guder forelskede. Det skete ofte på befaling fra hans moder, som han nogen gange hjalp.

Hans magt blev ikke udelukkende anset for at være positiv, da kærlighed også kunne forvolde mennesker og guder sorg og ulykke.

I den tidligste græske mytologi hed kærlighedsguden Eros og var ikke barn af Venus og Mars, men var opstået af Kaos – altings begyndelse. Han var dengang en urkraft, der satte verdens skabelse i gang. Fra græsk, hellenistisk tid og hos romerne blev han opfattet som en bittersød elskovsgud, fordi han bragte kærlighedens dobbelte betydning af glæde og sorg til guder og mennesker.

Aphrodite
Navnet på en tremastet sletskonnert bygget i 1922.

Aphrodite – i romernes mytologi kaldet Venus – var grækernes gudinde for kærlighed og skønhed. Hun fødtes af bølgernes skum, efter at Chronos (Saturn) havde kastreret sin far, Uranos, og smidt genitalerne i havet. Aphrodites oprindelse var imidlertid dobbelt som så mange af grækernes guder, idet hun også angaves at være datter af Zeus (Jupiter) og Dione.

Historisk set menes Aphrodite at stamme fra orienten, hvor man dyrkede Ishtar, kærlighedsgudinden – som imidlertid også var krigerisk! Grækerne mente dog, at Aphrodite skulle forblive som kærlighedsgudinde, krig skulle hun holde sig fra! Aphrodite ansås i øvrigt for at være den direkte årsag til den trojanske krig.

Tremastet slettopper APHRODITE som JOHANNE i Marstal 1933 uden på MINDE, kaldet TRÆMINDE, i modsætning til MINDE IV, der var en jernlogger – de minesprang begge to under II. Verdenskrig og flere søfolk omkom. I dag hedder APHRODITE LOA af Aalborg og er ved at gennemgå en større reparation.

Optakten var et bryllup, hvor man uheldigvis havde glemt at invitere Eris, stridens gudinde. Som hævn skrev Eris ordene »Til den skønneste« på et gyldent æble og trillede det ind blandt festdeltagerne. Hera, Pallas Athene og Aphrodite skændtes om retten til æblet, indtil de enedes om at lade den uskyldige Paris, søn af Trojas kong Priamos, bestemme.

Hera lovede Paris det største rige, hvis han valgte hende, Athene lovede ham visdom, og Aphrodite lovede, at han skulle blive gift med den smukkeste af alle kvinder, den skønne Helena. At Helena allerede var gift med græske Kong Menelaos spillede ingen rolle for Aphrodite – uheldigvis heller ikke for Paris! Dermed var krig en realitet. Det blev sagt, at Aphrodite havde truet Helena med al landsens ulykker, hvis ikke hun gav efter for Paris. I krigen holdt Aphrodite med trojanerne, men rendte ind i problemer. Hun søgte derfor sin fader, Zeus, om råd, men han mente, at hun skulle holde sig til sit rette domæne, elskov. Egenhændigt måtte hun hjælpe sin sårede elsker, Ares (Mars), væk fra slagmarken, da han var kommet i kamp mod Pallas Athene og ikke var sluppet godt fra det.

Som ægtemand valgte Aphrodite – til manges overraskelse – smedenes gud, den halte Hefaistos. Af udseende var han alt andet end smuk, til gengæld var han i stand til at smede de allerskønneste smykker. Ægteskabet gik dog ikke bedre, end at Aphrodite en dag gav efter for Ares' tilnærmelser. Den forsmåede Hefaistos fik dem afsløret og krævede sit ægteskab opløst.

Aphrodite fødte adskillige børn. Med Ares havde hun sønnen Eros, begærets gud, og det fortælles endvidere, at de også fik datteren Harmonia, skabt af skønhed og styrke. Med Hermes (Merkur, ofte anset for biseksuel) fik hun Hermaphrodite, den tvekønnede.

Artemis
Navnet på en tremastet skonnert bygget 1903 og på et motorskib bygget som hvalfanger 1926 og i dag oprigget som bark under hollandsk flag

Artemis var i græsk mytologi en jomfruelig gudinde for jagten, skoven og dyrene. Hun var datter af Zeus og Leto og tog sig også af fødsler og frugtbarhed. Man mente, at hun måske var tvillingesøster til Apollon. Hun var på en gang god og tilgivende, og samtidigt en ubarmhjertig og streng gudinde. Man måtte godt dræbe skovens dyr, men så skulle det være som offer; ellers vil hun straffe mordet.

Hun fandtes i flere udgaver og var også agerbrugets og månens gudinde. Artemis var ikke glad for at folk kom ind på hendes domæne, hvilket kan ses af nogle af de historier, som fortaltes om hende. Således forvandlede hun Aktaion til en hjort, da han under en jagt så hende bade. Bagefter sønderrev hans egne hunde ham. Religionshistorisk er der enkelte fælles træk hos Artemis og Freja og Frigg fra den nordiske mytologi. Hun svarer til den romerske gudinde Diana. Artemis havde et følge af nymfer, og når hun var på jagt, ledsagede Orion og hendes præstinde Iphigeneia hende. Hendes attributter var bue og pil samt to hjorte.

Statuen af hende i Ephesos skulle være den største i antikken og blev regnet for et verdens underværker. Statuen forestillede hende med mange bryster eller som nogen mente med tyretestikler.

Astræa
Navnet blev båret af 3 skibe: En klipperbygget bramsejlskonnert bygget i 1881, en barkentine bygget i 1892 og en tremastet topsejlskonnert bygget i 1921.

Navnet Astræa var det samme ord som Astraia, der kom fra græsk og betød stjerne. Det var en omskrivning for Dike, som i antikken var retfærdighedens høje gudinde. Digteren Aratos fortalte, at Dike – efter malmslægten, som var den tredje af de stedse ringere verdensaldre – ikke længere boede blandt mennesker, men nu boede blandt stjernerne.

Aurora
Navnet blev båret af 3 skibe: En skonnert bygget i 1860, en bramsejlskibet bygget i 1890 og en skonnertbrig bygget i 1871.

Aurora var i romersk mytologi gudinden for morgenrøden. Aurora fornyede sig selv hver morgen ved daggry og fløj over himlen og annoncerede morgenens ankomst. Hun havde to søskende, en broder (solen) og en søster (månen). Hun havde haft mange mænd og havde fire sønner: Vindene nord, syd, øst og vest. En af hendes mænd var Tithonus. Aurora bad Zeus om at give ham udødelighed. Aurora glemte dog at spørge om at give ham evig ungdom, hvorfor Tithonos ældes for evigt.

Concordia
Navnet på en jagt, bygget 1845, en galease 1859 og topsejlsskonnert oprindelig bygget som slup i 1851

Concordia var en gudinde i romersk mytologi, der personificerede enighed, forståelse og ægteskabelig samhørighed. Den tilsvarende gudinde i græsk mytologi hed Harmonia.

Concordia var også navnet på en martyr og jomfru fra kejser Decius' tid i Rom omkring år 250

Ebenezer
Navnet på en jagt bygget 1805, en topsejlsgalease bygget 1858 og en motortjalk bygget i 1906.

Ebenezer betyder »hjælpens sten«, og var navnet på et sted nær ved Mizpa i det vestlige Judæa. Her rejste Samuel en sten til minde om en betydningsfuld sejr, som israelerne vandt over Filisterne efter Samuels bøn og ofring. Israel havde tidligere på det samme sted tabt i det slag,

hvor Filisterne erobrede pagtens ark og hvor Elis sønner faldt. Der er flere andre skibsnavne, der har relation til Biblen, eksempelvis har der været ikke færre end 51 Marstalskibe med navnet Emmanuel med forskellige stavemåder.

Eos

Tre skibe havde navnet: En skonnert bygget i 1867, en tremastet skonnert bygget i 1908 og en tremastet bramsejlskonnert bygget i 1902.

Eos stammer fra græsk og betyder »Morgenrøden«, der hos grækerne var personificeret som en gudinde, datter af titanen Hyperion og Theia, søster til solguden Helios, og månegudinden Selene. Grækerne overtog de græske forestillinger om Eos og så i deres egen Aurora kun et andet navn for den samme gudinde. Man afbildede sædvanligvis Eos som et vinget væsen, idet man havde tænkt sig hende svævende i hastig flugt gennem himmelrummet. Hun var gengivet på denne måde på talrige vasebilleder, som fremstillede hende bærende den faldne Memnon bort fra slagmarken eller fra den forfølgende eller bortførende Kefalos. Allerede Odysseen lod dog et enkelt sted Eos – ligesom solguden – køre over himmelhvælvet. Hendes vogn blev trukket af to heste, Lampos (den skinnende) og Faethon (den lysende). På attiske vaser sås Eos ofte kørende med to eller flere heste, men selv da beholdt gudinden ofte den sædvanlige vingede skikkelse.

Freja/Freya

Første stavemåde blev brugt af 3 skibe: En skonnertbrig bygget i 1868 og 2 galea-

Eos i Littlehampton

ser bygget i 1891 0g 1900. Anden stavemåde blev brugt af en jagt, bygget 1812, en barkentine bygget i 1893 og en skonnert bygget i 1850 som galease.

Freja (eller Freyja, hyldemor) var elskovsgudinde i den nordiske mytologi, og må ikke forveksles med kærlighedsgudinden Lofn. Freja var det nordiske panteons svar på Afrodite. Etymologisk kom Freja af »frue«, og hun var gudinde for frugtbarhed, forår, lykke og elskov.

Hun var søster til frodighedsguden Frej og barn af Skade og Njord. Hendes bolig var Folkvang i Asgård.

Freja havde katte som trækdyr for sin vogn, red undertiden på en galt kaldet Hildesvin og bar brystsmykket Brisingamen, som gik i stykker, hvis hun blev rigtig vred – som da Tor ville have hende gift med jætten Trym.

Efter den store krig mellem aser og vaner blev hun, sammen med Njord og Frej, udvekslet som gidsel og kom til at bo blandt aserne. Hun lærte dem sejd, hvilket er en form for magi, der blev udført af vølver eller sejdkoner. Sejd kunne være både godartet og ondartet. Godartet sejd kunne helbrede eller beskytte samt hjælpe til at se ind i fremtiden, ondartet sejd kunne bl.a. forvolde impotens eller tab af livslyst.

Gefion
Navnet på en bramsejlskonnert bygget i 1867.

Gefion var i nordisk mytologi terne for Frigg og en Asynje. Hun var også gudinde for agerbrug og frugtbarhed og skænkede lykke og velsignelse. Hun var desuden alle jomfruers vogter og afdøde jomfruer samledes om hende.

Odin sendte en gang Gefion fra Fyn til Sjælland for bede Svearkongen Gylfe om mere land. Ifølge myten udpløjede hun Sjælland. Myten fortæller, at Gefion havde et forhold til kongen og tilbragte en nat sammen med ham. Hun fik som morgengave lov til at få al den jord hun kunne nå at udpløje fra hans land i løbet af 24 timer. Til at hjælpe hende »avlede« hun fire sønner med en jætte, og hun forvandlede dem derefter til okser. Det siges, at med sønnerne som trækdyr lykkedes det hende at pløje landet (Sjælland) ud i havet mellem Fyn og Skåne. Al jorden efterlod et hul i Sverige, som hurtigt fyldtes med vand – søen kaldes i dag »Mälaren«.

Hermod
Navnet blev brugt af 4 skibe: En galease bygget 1852, en tremastet bramsejlskonnert bygget i 1885, en tremastet bramsejlskonnert bygget 1898 og en motorskonnert bygget 1906

Hermod var søn af Odin og Frigg, og han var gudernes sendebud (det nordiske panteons modstykke til den græske Hermes). Hans mest kendte hverv var, da han af Odin blev sendt til Hel for at købslå om Balders frigivelse

Hera
Selvom Hera ikke er navnet på et Marstal-skib, skal det nævnes her. Skibet er nemlig udødeliggjort i »Den Småborgerlige Sangforenings« fortolkning af visen »Det blæser i Biscayen«.

Hera var gift med Zeus i græsk mytologi. Hera betød »frue«, og gudinden stammede fra de oprindelige beboere af Argos. Hun skulle angiveligt være datter af Kronos og Rhea. Hun var en meget jaloux hustru, og hun forfulgte ubarmhjertigt Zeus' elskerinder og de børn, som han havde fået med dem. Hera og Zeus fik sammen børnene Ares, Eileithyia, Hefaistos og Hebe. Hera blev især dyrket på Samos og Kreta. Hendes hellige fugl var en gøg. Hera svarede til den romerske Juno.

Hera var hos grækerne himmelens dronning. Hendes ægteskabelige forhold til den øverste gud dannede kernen både i hendes

dyrkelse og i sagnene om hende. Hun var den guddommelige beskytter af ægteskabet, særlig af kvindens liv som hustru.

Romerne identificerede Hera med deres Juno.

Efter de homeriske digte var Hera den ældste datter af Kronos og Rheia og søster til Zeus. Da Kronos blev styrtet, bragte Rheia Hera til Okeanos og Tethys, der opdrog hende i deres hus. Hera og Zeus omgik hemmeligt hinanden inden ægteskabet.

Som gudernes dronning var Hera blændende smuk. Hun kaldtes ofte med tilnavne, der priste hendes hvide arme og store øjne, der sammenlignedes med koens. Hendes pragt stod ikke tilbage for hendes skønhed. Hun bar gyldne sandaler og sad på en trone af guld. Af karakter var hun enerådig og herskesyg. Med Zeus stod hun ikke altid på den bedste fod, men forstod, når hun ville, at vinde hans hjerte og vække hans elskov. Ofte var hun – ikke uden grund – jaloux. Hun forfulgte Zeus' sønner uden for ægteskabet (Herakles, Dionysos og andre) med bittert had og skændes ofte med sin ægtefælle. I hele den måde, hvorpå Hera stillede sig over for Zeus, har man med rette set en afspejling af forholdet i den mykeniske tidsalders kongeborge, som ofte havde været skueplads for kampe og intriger mellem den retmæssige dronning og fyrstens friller og medhustruer.

Hera lavede endog intriger med Poseidon og Athena, og det var kun ved Briareos' hjælp, at Zeus kunne modstå dem. Da Hera drev sin forfølgelse mod Herakles for vidt, straffede Zeus hende med at ophænge hende i »ætheren og skyerne« med en ambolt ved hver fod. Men var Hera Zeus underlegen i styrke, overgik hun ham til gengæld i list. Således lod hun Eurystheus blive født før Herakles og derved blive dennes herre, og under kampen om Troja dårede hun Zeus, for at grækerne, som hun altid beskyttede, mod hans ønske skulle vinde sejr i en kamp.

Irene

Navnet blev brugt af 2 skibe: En tremastet barkentine bygget i 1893 og en tremastet bramsejlskonnert bygget i 1885.

Irene var en byzantinsk kejserinde, som var gift med kejser Leo IV. Hun overtog efter kejserens død formynderskabet for sin søn kejser Leo VI i 780. Hun regerede under urolige forhold. Hun måtte slutte en ydmygende fred med araberne, som truede riget. I Grækenland voldte de slaviske stammer betydelige uroligheder. I billedstriden – en strid om hvorvidt religiøse billeder måtte æres og være tilstede i kirkerne – stillede hun sig klart på billeddyrkernes side, og under hendes regering vedtoget koncilet i Nikaia, at de hellige billeder fortjentes at æres (år 787). På grund af sit vilkårlige regime blev hun styrtet i år 790, og kejseren overtog selv regeringen. Men ved intriger fik hun atter magten og i år 797 lod hun sin søn blinde og dræbe. I 5 år sad Irene alene på tronen, men blev igen styrtet i 802 af skatmesteren Nikeoros, og hun døde året efter.

En anden Irene var Irene den Hellige, som var datter af ungarerkongen Ladislaus I. Hun blev gift i 1104 med kejser Johannes II Komnenos. Hun døde i 1124 som nonne i et kloster. På grund af sine dyder og særlige velgørenhed blev hun helligkåret af den græske kirke.

Endelig er Irene det samme navn som Eirene. Dette navn stammer fra græsk og betyder fred (svarende til der latinske Pax). Eirene var en af de tre Horaer, Zeus og Themis døtre eller en selvstændig gudinde, der i flere af de græske stater blev tilbedt som personifikationen af fredens velsignelse. I Athen indførtes efter slaget ved Leuka i 37 f. kr. en regelmæssig kultur med bestemte ofringer til Eirene. På torvet blev der opstillet en bronze-

Tremastet bramsejlsskonnert IRENE strandet på den jyske vestkyst 1895.

statue, der forestillede gudinden støttende sig til et scepter og bærende den lille Plutos, rigdommens gud, på sin arm.

Luna

Navnet på en jagt bygget 1827 og en mindre skonnert bygget i 1872 som kanonbåd.

Luna er det latinske ord for månen. Luna blev dyrket som gudinde hos romerne og var identisk med den græske gudinde Selene, Solens søster, der havde vinger og rejste over himmelen i en vogn trukket af en okse, hvis krumme horn var symbol på halvmånen. En anden søster var Eos, Morgengryets gudinde, som var moder til Vestenvinden Zephyr, Nordenvinden Boreas, Søndenvinden Notus og Østenvinden Eurus

En gammel helligdom for Luna lå på skråningen af Aventinerhøjen i Rom lige over for Circus Maximus. Helligdommen blev ødelagt under den store brand under kejser Nero. På Palatinerhøjen lå et andet tempel for Luna, og dette tempel blev holdt oplyst om natten. Ved måneformørkelser søgte man ved høj musik med bækkener og trompeter at fordrive mørket, der røvede månens glans. Der vides ellers ikke meget om dyrkelsen af Luna, men hun ses til tider afbildet kørende med to heste.

Minerva

Navnet på en bramsejlskonnert bygget i 1840.

Minerva var oprindelig en etruskisk gudinde. I år 241 før Kristus erobrede romerne byen Falerii i Etrurien og hjemførte herfra en statue af Minerva (»Minerva Capta«), som de indsatte i et tempel på Monte Celio.

Hun sidestilledes med den græske gudinde Athene, var datter af Jupiter og gudinde for visdom, krig, kunst, videnskab og kvindelige sysler. Hun blev beskytter for

kunstnere, lærere, elever, læger og kunsthåndværkere og hvert år afholdtes der en 5-dages fest til hendes ære fra den 18. til den 22. marts

Neptun eller **Neptunus**
Første navn blev brugt af en tremastet sletskonnert bygget i 1920. Andet navn blev brugt af ikke mindre end 9 skibe fra Marstal: 3 jagter, 3 galeaser, 2 skonnerter og en motortjalk bygget i 1901.

Neptunus er et andet navn for Neptun. I den romerske mytologi var Neptun guden for kilder, floder, søer og havet. Han var desuden guden for væddeløbsbanen. Han blev ofte afbildet nøgen og skægget med en bladkrans i håret.

Denne gudefigur indførte romerne ca. 400 år f.kr. fra Grækenland, hvor han havde navnet Poseidon, og som under dette navn også blev dyrket i det græsktalende Syditalien.

Orion
Navn på en evert bygget i 1842.

Personen Orion fra Boiotien var en figur af snart menneskelig, snart guddommelig herkomst, som var en vældig jæger og som blev elsket af Eos. De øvrige guder blev vrede over dette forhold, og til sidst blev Orion dræbt af Artemis med blide pile på en af de græske øer Delos, Kreta eller Kios. Odysseus så på sit besøg i underverdenen Orion, der her som skygge fortsatte jagtlivet, som han havde drevet på jorden. Ifølge digteren Ovid blev han i et andet sagn, da han forfulgte Plejaderne, forvandlet til det stjernebillede, der bærer hans navn. Han blev fulgt af sin hund Sirius.

Som nævnt ovenfor er Orion navnet på et af de smukkeste stjernebilleder på himlen, som det er placeret på begge sider af himlens ækvator. Orion skulle efter Backhouse indeholde 183 stjerner synlige med det blotte øje. Stjernebilledet kaldes på dansk Kæmpen og er letgenkendeligt på 7 fremtrædende stjerner, af hvilke de 4 sidder i en firkant, mens de 3 øvrige, som kaldes Jacobstaven sidder på en lige linie på skrå i firkanten. I den nævnte firkant er der to meget klare stjerner. Betelgeuse eller · Orionis er den nordøstlige og Rigel eller, Orionis er den sydvestlige stjerne. Forlænger man Jacobstaven mod sydøst kommer man til Sirius, som er himlens klareste stjerne.

Pax
To sejlskibe førte navnet: Havrebarken bygget i 1877 og en tremastet skonnert bygget i 1918 (Se artiklen Marstalskibe på Island). Desuden har en coaster haft navnet i nyere tid.

Pax er det latinske ord for freden eller frihedsgudinden, men også som personifikationen af romernes fredsherredømme – Pax Romanum – svarende til grækernes Eirene (Eller Irene på dansk). Det romerske senat besluttede i år 13 at vie et alter til Pax på Marsmarken for at ære kejser Augustus. I kunsten fremstilledes Pax som en ungdommelig, til tider vinget, kvindeskikkelse, som bærer oliegren og fredsstav eller overflødighedshorn.

Pax Romana, latin for »Romersk Fred«, brugtes til at beskrive en lang periode med fred indenfor Romerriget. Udtrykket stammede fra det faktum at Roms styre og Romerretten pacificerede – til tider med magt – diverse regioner, der tidligere havde ligget i krig med hinanden. Under Pax Romana udkæmpede man stadigt krige med flere nabostater, f.eks. Germanerne. Inden for Romerriget var der relativt stille uden tidligere tiders borgerkrige eller store invasioner.

Pax Romana menes at have varet fra år 29 før Kristus, da Kejser Augustus erklærede en ende på de store borgerkrige, til år 180 da Kejser Marcus Aurelius døde. Tiden under Pax Romana var en tid, hvor det gik godt for romersk handel og velstanden steg.

Bark PAX ankommer Le Havre.

Efter afslutningen af verdenskrigen blev en del huse navngivet PAX for at hylde freden.

Uranus

To skonnerter har haft det navn, Den ene bygget 1911, den anden i 1915.

Uranus – som romerne kaldte ham – eller Uranos var himlens gud i den græske mytologi, og han var søn af Gaia, jordens moder. Men selvom Uranos var Gaias søn, hindrede det ham ikke i konstant at »bestige« hende, ofte til hendes fortrydelse, fordi han var en værre tyran. Sammen avlede de adskillige børn, herunder kykloperne, titanerne og uhyrerne med de 300 arme.

De enøjede Kykloper var dygtige håndværkere, om end afskyelige af udseende. Titanerne bestod af 12 søskende, heraf den sidste, Kronos, som vi kender som Saturn. Uranos lod sine børn kaste i Tartaros, riget i afgrunden langt under Hades. Her blev guder sendt hen som straf.

Gaia elskede sine børn, uhyrer eller ej, og ønskede det godt for dem. Samtidig ønskede hun hjælp mod tyranniske Uranos (de var dog ikke gift). Kykloperne smedede derfor et skarpt segl, og da Gaia spurgte, hvem der ville hjælpe hende, var den yngste, Kronos, kvik og svarede, at det ville han da gerne.

Næste gang Uranos ville bestige Gaia, sprang Kronos frem og skar genitalierne af ham. De afhuggede dele kastede Kronos væk, så de landede på stranden. Da de næste bølger skyllede op på stranden, opstod Aphrodite (Venus), kærlighedens gudinde af bølgernes skum og Uranus' sæd.

Netop havet var Poseidons rige (Neptun), og det er blevet sagt om feminismen, at den opstod samtidigt med den store Uranus-Neptun konjunktion i begyndelsen af halvfemserne.

Venus

Navnet blev brugt af 6 Marstal-skibe: 2 skonnerter, to tremastede sletskonnerter, en topsejlskonnert og en skonnertbrig.

I romernes mytologi var Venus mod-

stykket til Aphrodite. Oprindeligt var Venus gudinde og beskytter af al sammenslutning og forening ikke mindst mellem mænd indbyrdes, med sociale formål og i det almindelige borgerlige liv. Særligt dyrkedes hun også som forårets naturguddom. Den juliske slægt opfattede Venus som stammemoder og hun nåede derfor fra Cæsar og Augustus tid den højeste anseelse. Under navnet Venus Genetrix dyrkedes hun som romerfolkets almindelige stammemoder.

Som nævnt ovenfor var Aphrodite grækernes gudinde for kærlighed og skønhed. Hun fødtes af bølgernes skum, efter at Chronos (Saturn) havde kastreret sin far, Uranos, og smidt genitialerne i havet. Aphrodites oprindelse var imidlertid dobbelt som så mange af grækernes guder, idet hun også angaves at være datter af Zeus (Jupiter) og Dione.

Historisk set menes Aphrodite at stamme fra orienten, hvor man dyrkede Ishtar,

Vesta

Navet blev brugt af 3 skonnerter bygget i henholdsvis 1866, 1875 og i 1914. Vesta var en romersk gudinde, som særligt repræsenterede hjemmets og det ordnede statssamfunds fasthed og bestandighed. Vestas symbol var arneilden som det faste bosteds kendemærke. Ifølge romersk religion var det Aeneas, der havde bragt den evige ild til Rom fra Troja. I Rom blev der bygget et Vesta tempel, men i modsætning til mange andre templer, fandtes der her ikke noget gude- eller gudindebillede, men blot et overdækket ildsted med den konstant brændende arneild som gudindens symbol. Gudindens særlige kvindelige præster blev kaldt Vestalinder, som var piger fra de allerfineste romerske familier. Vestalinderne havde til opgave at passe den evigt brændende ild i templet. De blev optaget i 8-10 års alderen og deres tjenestetid var 30 år og de skulle i den periode leve i kyskhed. Hvis de overtrådte dette løfte, blev de levende begravet. Efter de 30 år kunne de udtræde og evt. indgå ægteskab.

Vestalinderne havde ret til at deltage i de mange offentlige fester, der blev afholdt i Rom på den tid, men de skulle som nævnt leve deres liv som jomfruer.

Under en af disse store fester blev en smuk ung Vestalinde budt ind i kejser Neros private gemakker, og med viden om kejserens rygte, var ingen i tvivl om, hvad der skete mellem kejseren og den unge Vestalinde. Og der ventede hende nu en forfærdelig udgang på livet.

Den offentlige mening reagerede dog så kraftigt, at præsterne afsagde en »salomonisk« dom: Da kejseren var »Pontifex Maximus« (den romerske kirkes overhoved), måtte han betegnes som finere end almindelige dødelige, og hans handlinger måtte derfor bedømmes efter andre regler. Det hele blev således dysset ned, og den unge Vestalinde fik lov til at leve. I de ikke særligt almindelige afbildninger af Vesta ses hun ofte i skikkelse af en ikke helt ung kvinde i folderig dragt og med hovedklæde.

Kilder:
»Ærø Sejlskibe«, diverse leksika og Internettet.

Galathea 3 ekspeditionen

Af Anette Gjervig

Anette Gjervig, der har haft sin barndom i Marstal, har været så venlig at tage os med på langfart. Annette Gjervig er lærer i Odense i natur og teknik og har haft mange flotte elevresultater med arbejdet. Derfor er hun efter indstilling fra foreningen »Unge Forskere« blevet udvalgt til at deltage i Galathea 3 ekspeditionen af 2 omgange

Fredag d. 11. august 2006 sejlede Vædderen fra Amaliehaven i København. Jeg stod på dækket og vinkede farvel til mine venner, der var kommet over for at sige farvel til mig. Kulminationen på 5 måneders hårdt arbejde, forventninger og spænding – og min første tanke var: »Hjælp – jeg vil af!!«

Det hele startede i februar 2006, da søgte jeg en stilling som formidlingsmedarbejder på Galathea 3 ekspeditionen for Undervisningsministeriet. Efter 3 ugers meget lang ventetid fik jeg den glædelige besked, at jeg havde fået stillingen. Det blev så samtidig startskuddet på 5 måneders hårdt arbejde. Jeg skulle lære en masse om foto- og video-optagelse, redigering, blog-skrivning mm. Jeg skulle også gennem en større læge- og tandlægeundersøgelse, diverse vaccinationer og jeg skulle gennemføre et sikkerhedskursus, som indebar bl.a. røgdykning og et spring på 8 meter ned i Esbjerg havn. Og det er langt ned, skal jeg hilse at sige!

Undervisningsministeriet har ansat i alt 4 personer som formidlingsmedarbejdere og vi deler ekspeditionen mellem os. Jeg var så heldig at skulle med den første måned af ekspeditionen (fra København til Nuuk i Grønland) og jeg kunne derfor stå på »Vædderen« d. 11. august 2006 og opleve hele afsejlingsarrangementet. Det var flot og det gik op for mig, hvilken stor begivenhed jeg var en del af.

Fra Amaliehaven sejlede vi direkte i tørdok i Stavanger, Norge pga. problemer med styre-systemet, men det gav os en mulighed for at se skibet fra en lidt anden vinkel end normalt, hvilket var meget spændende og jeg fik min første af mange ture i gummibåd. Det er første gang, jeg har taget en gummibåd ind til byen for at få en kop kaffe!

Fra Stavanger sejlede vi til Thorshavn, Færøerne, hvor vi desværre kun lå i havn 1 døgns tid pga. dok-opholdet. Vi nåede dog at få en flot rundtur i en lille bygd, besøgte Thorshavn museum og deltog i en reception i Nordens Hus. På trods af den korte tid på Færøerne fik jeg indtrykket af en meget flot natur og en utrolig spændende historie.

Fra Thorshavn sejlede vi vest på, syd om Island og ankom til østkysten af Grønland i tåge. Da vi stod på dækket, brød solen pludselig igennem tågen og vi kunne se ind på kysten, isbjergene og hvalerne, der svømmede rundt. Vi gik alle i seng med store forventninger til den næste dag. Hvis vi var heldige kunne vi sejle gennem Prins Christian Sund. Kl. 6.30 den næste morgen stod jeg på dækket sammen med de fleste fra den midlertidige besætning (hvilket vil sige alle forskerne og mediefolkene) – og der blev jeg stående de næste 4 timer. Turen ind gennem Prins Christian Sund er nok en af de flotteste natur-oplevelser, jeg har ople-

vet indtil nu. Solen skinnede, isskosserne drev rundt om skibet og på begge sider tårnede fjeldsiderne sig op med gletschere, vandfald og små bygder.

Vi ankom til Nanortalik d. 22. august og hele bygden var nede på havnen for at tage imod os. Vi blev officielt modtaget af bygdens borgmester og vi fik en 3 timers rundvisning, hvor vi oplevede alle de ting, jeg forbandt med Grønland. Vi deltog i en spisemik, så trommedans, konebådssejlads, grønlandsk folkedans og var til en lille koncert i bygdens kirke.

Vi sejlede fra Nanortalik tidligt den næste morgen, mæt af oplevelser og jeg glædede mig lidt til en stille og rolig tur til Narsarsuaq, som var næste havn, men jeg skulle blive klogere.

Chefen på VÆDDEREN, Carsten Schmidt, har sejlet meget omkring Grønland og sammen med togtlederen Minik Rosing, Geologisk Institut, kender de hver et lille hjørne af Sydgrønland. De valgte derfor at lave en lille udflugt, så vi kunne komme ud at bade. Vi sejlede ind i en lille fjord, gummibådene blev sat i vandet og vi blev i pendulfart sejlet ind til stranden. Vi gik så over en slette for at komme over til en varm natur-kilde. Vandet i kilden var ca. 40º varmt og det var en stor oplevelse at sidde i det varme vand og kigge ned på stranden 100 meter væk, hvor isskosserne flød rundt. Når nu stranden ikke var længere væk, kunne vi selvfølgelig også lige hoppe i isfjorden i det 3º varme vand – hvilket vi så gjorde – og det var meget koldt!

I de 3 uger vi sejlede rundt ved Grønland, har jeg oplevet, set og gjort ting, som jeg aldrig vil glemme. Jeg har badet i 3º varmt vand, spist sælkød, hvalkød og moskusokse, vandret over en slette til en isfjord og gået rundt i en lille bygd med 100 indbyggere. Grønlænderne er utrolig gæstfrie og overalt, hvor vi kom, åbnede de deres hjem og hjerter for os.

Jeg har fået en dyb respekt for grønlænderne og deres måde at leve i og med naturen. Grønlænderne mestrer i den grad at bruge naturen uden at udnytte den, men har samtidig også fuld forståelse for, at det er naturen, der suverænt bestemmer over deres liv.

Galathea ekspeditionen er selvfølgelig ikke kun et spørgsmål om en masse sjove og spændende oplevelser. Forskerne ar-

bejder hårdt hver eneste dag med at tage en masse prøver, lave en masse undersøgelser og bearbejde deres materiale. Jeg har lært utrolig meget af at snakke med forskerne, se hvordan de arbejder og nogle gange også hjulpet forskerne. Forskningsprojekterne kan deles op i 3 grupper: Forskerne, der tager prøver med CTD'en, forskerne, der arbejder med geologi og forskerne, der arbejder med dyr og fiskenet. Nedenfor er nævnt nogle af de projekter, som var med på ekspeditionen fra København til Nuuk.

CTD'en er en stor vandhenter, der kan hente vand helt ned på 5 km dybde. På CTD'en sidder der en masse flasker, der bliver fyldt med vand på forskellige dybder. Forskningsprojekterne henter så vand fra CTD'en og tager det med ind i forsker-containerne, hvor de laver deres forskellige prøver. De projekter, der bruger vand fra CTD'en er bl.a. Roseobactor-projektet, CO_2-projektet og »Miljøfremmede stoffer«-projektet.

Der er også nogle geologi-projekter med på ekspeditionen. Det ene af projekterne skal undersøge klimaændringerne i Vestgrønland og de skal bl.a. bruge lange borekerne af havbunden. De bruger en Piston-Corer for at få de 6 meter lange kerner, som så skæres i mindre stykker, forsegles, fryses ned og sendes til videre analyse på laboratoriet i København. Et af de andre geologi-projekter hedder »Kvartærgeologi ud for Sisimiut« og de undersøger bl.a. havbunden ved hjælp af lydbølger, der skydes ud i vandet ved hjælp af en luftkanon. Når de bruger luftkanon, lyder der hele tiden nogle dumpe drøn i hele skibet, da lyden forplanter sig i vandet og gennem skibets skrog.

Nogle projekter er afhængig af at få forskellige fisk og dyr ombord. Projektet »Miljøfremmede stoffer« skal finde ud af den globale forurening i forskellige typer muslinger, snegle og krabber hele vejen rundt på ekspeditionen. De fanger forskellige muslinger, åbner dem og dræner dem for væske. De skraber så muslingekødet ud og fryser det ned til videre analyse på laboratoriet i København.

Det har været utrolig spændende at få lov til at kigge forskerne over skulderen, når de har arbejdet. Jeg har lært utrolig meget af dem og glæder mig meget til at se de endelige resultater af deres prøvetagninger.

Jeg har den store fornøjelse at skulle med på ekspeditionen igen i marts måned. Jeg flyver i slutningen af februar til Galapagosøerne, hvor jeg arbejder en lille uges tid, inden jeg påmønstrer VÆDDEREN d. 4. marts 2007 i byen Puerto Ayora på øen Santa Cruz. Jeg skal være med på resten af ekspeditionen og sejler fra Galapagos gennem Panamakanalen til De Vestindiske Øer, videre til Boston og kommer til København d. 25. april 2007.

Alt det arbejde jeg laver ombord, vil I kunne se på hjemmesiden www.galathea3.emu.dk, hvor jeg også vil skrive en weblog om mine oplevelser.

Copyright på tekst og billeder tilhører Anette Gjervig/Uni-C

Mine drengeår i Marstal og Ommel

Erindringer fra årene 1940-41-42.
De første tre krigsår og de tre strenge vintre

Af HEINE JØRGEN KISBY

Heine Jørgen Kisby, der døde den 18. september 1999, er kendt for sine skibsmodeller, hvoraf museet modtog to i gave i 2006 – en galease og en tremastskonnert.

Jeg boede i nærheden af havnen i Strandstræde 6 tæt ved Jollehavnen sammen med min familie. De 3 år 1940-42 står for mig som mejslet i marmor, det var strenge tider på alle måder, som vi nødig vil gøre om, men måske fordi vi i dag har det godt og tiderne har ændret sig i den gode retning, har disse 3 år en særlig plads i mine erindringer. I april måned 1940, hvor jeg endnu ikke var fyldt 12 år, det gjorde jeg først d. 26. juni, overtog jeg efter min kammerat Tage Andersen oppe i mellemste Strandstræde, pladsen som bydreng hos rullekone Emma Grube, Skippergade med baggård og have til mellemste Strandstræde. Det foregik med tohjulet trækvogn med skagler, som blev skubbet frem. I kassen var der plads til 2 rulletøjskurve. Hjulene var med jernringe og da mange af gaderne i vor lille by endnu var med brosten, de fleste ganske vist flade, kunne det nok høres når rullevognen kom. Jeg blev kaldt rullekonedrengen i skolen. Værre var det dog når de kaldte mig træskodrengen efter min

Nederste Strandstræde, som gaden så ud i 1931. Til venstre ses Søfartsmuseets udstilling i Skibsproviantering ens pakhus, der var udlånt til formålet. Huset over for, der rager ud foran de andre er nr. 6, tilhørende H. C. Kisby, møbel- og bygningssnedker, hvor forfatteren havde sin barndom.

bedstefar i Ommel, så var jeg dybt såret og der måtte hævnes, men jo mere jeg gav igen, jo mere drillede de, så til sidst trak jeg mig tilbage fra overmagten og holdt min kæft, når mit skyts var brugt op, og hvor jeg ofte ramte uskyldige.

Fru Grube var enke efter sejlmager Ditlev Grube som jeg husker og som døde ret ung. Hun tjente nu til livets udkomne med at rulle, der var ikke den store sociale hjælp at få dengang. Det samme med de mange små kolonialbutikker og brødudsalg, der ofte var indrettet i en forstue, det var som regel sømandsenker der drev dem. Fru Grube havde 6 sønner der alle var i gode stillinger. En af dem hed Emanuel og var shippingmand i Lissabon. Hun havde også haft en lille pige der som lille var faldet i en balje kogende vand og skoldet ihjel, har min mor fortalt mig. Min gage som rulledreng var 5 øre pr. pakke af fru Grube og så drikkepenge. Det højeste jeg har været oppe på var i julemåneden 1940, hvor jeg nåede op på den fyrstelige sum af 23 kr. for hele måneden. I julegave fik jeg en af sønnernes drengebøger. Det længste sted jeg kom med rulletøj var hos en lærerinde oppe på Nørremark skole, det var en lang tur for en lille spinkel fyr på 12 år, der dårlig kunne se op over vognen, og så opad hele vejen, men kun gav 25 øre i drikkepenge så det pyntede jo på budgettet. Men det var også med en fyldt rullekurv. At jeg var lille og ikke kunne kigge op over ladet bevirkede at jeg en dag kørte på den lille »Theordor«-Andersen (havde haft en jagt THEODOR) i vort nabolag i nederste Strandstræde, som nu var blevet asfalteret. Niels var ikke ret stor og han lå og tjærede sylden på sit lille hus. Han havde fjederstøvler på, og det var dem jeg ramte med det højre hjul. Niels så op og sagde på sit fanøske: *Man ser sig for*.

En anden kunde - Andreas mor – sejlmagerkonen (de var nu flyttet fra Tværgade ud i Vinkelstræde), den ellers så rare Elna var gnaven over at jeg ikke selv kunne bære en fyldt rullekurv ind, men hun har måske haft en dårlig dag. Jeg lærte hende senere at kende som voksen som en flink kone, da jeg kom sammen med hendes mand sejlmager Møller, »Pilicanen«, som jeg fræsede øen rundt med på hver sin motorcykel. I juni 1940 udvidede jeg min forretning, idet jeg foruden rulletøjet hver lørdag eftermiddag kom til at gå med nyvaskede stivede flipper og »klipfisk« som vi kaldte dem. Det var sådan nogen flade indretninger som modne mandfolk havde på brystkassen og som gik under flippen, hvor butterflyen dækkede samlingen. Det foregik fra sadelmager Jensen på hjørnet af øverste Strandstræde og Vestergade. Sadelmagerens datter og svigersøn, der var gået i land som styrmand, havde købt Rudkøbing Dampvaskeri. Gagen var 50 øre hver lørdag af sadelmageren og så drikkepenge, som opvejede hvis der var noget at gå med og det var ikke altid, der var det. En sådan lørdag hvor det var tilfældet, kom den sure sadelmager ud i butikken og forkyndte at de kunne ikke give mig 50 øre, når der ikke var nogen flipper at gå med. Resultatet blev at jeg ophævede samarbejdet på stedet, bestemt som jeg var.

Der var krig og vi måtte til at benytte os af indenlandsk brændsel, jydske tørv som kom med de små jagter og galeaser. Af jagter husker jeg især »Kræster Søby's« MARIE af Kragnæs. Det var en af de gamle bredbovede. Den var bygget i Troense 1812, den var 31 tons, og om vinteren lå den oplagt i Eriksens slæbested hvor stævnen var boret ind i mudderet helt inde. »Kræster Søby« var en kraftig mand med et sort Overskæg og vel midt i 50'erne den gang. Han havde lille landbrug ude ved restaurant »Sommerlyst«, som blev drevet af hans kone og en karl. Kræster, ja Kristen Kristensen var han døbt, var allergisk over for landbruget,

Kræster Søbys jagt MARIE i Eriksens Slæbested 1936.

han havde astma og som følge heraf kom han ombord på MARIE hele året. Der var altid forhyret en dæksmand. Den gamle jagt havde endnu vanter af tjæret tovværk.

Men tørvene skulde jo stables pænt hjemme i baghuset efter at »Stads Pe' Hansen« oppe fra købmand Bernhard Hansen havde afleveret dem i en stak hjemme i gården. Det fik vi 50 øre for, bror Jørgen og mig til deling.

Far satte sorte rullegardiner op p.g.a. mørklægningen, som han købte ude i rullegardinsfabrikken hos Pofler i Niels Juelsgade. Man skulle passe på at der ikke kom lysstriber ud for så vankede der bøder især hvis natvægter Jensen »Møjsen« kom forbi.

Det var nu slut med benzinen på nær doktor Skalkam og vistnok overbetjent Stenege, hvor den så kom fra. Rutebilen og postkører Clausen der kørte med post og enkelte passagerer mellem Ærøskøbing og Marstal blev foruden de enkelte taxaer og lastbiler udstyret med gasgeneratorer, en stor kakkelovn anbragt på siden eller bagved som blev fodret med småt bøgebrænde som udviklede gas der førtes hen til motoren. Det var en besværlig procedure, idet der en gang imellem skulle tappes en tynd tjæreagtig væske, som generatoren udviklede af et eller andet sted, foruden at den jævnligt skulde fodres med brænde som blev hældt i ovenfra efter at der var rabbet ned i gløderne med en jernstang. Den store brændesæk skulde også medføres og trækkraften var minimal.

Den store venlige postkører Clausen fra Ærøskøbing overnattede i Marstal i nederste Sølvgade hvor han havde garage til postbilen som var en 30'er model Chevrolet, rutebilerne var ikke så store dengang. Desuden havde han et af de små huse med en dør og et vindue i på den nordlige side af gaden ved siden af garagen som han overnattede i. Han var postkører i tredje genration og den første med bil. Hans bedstefar og far kørte med vogn med 2 heste for. Det var hans bedstefar Post-Claus (1827-97) der en gang i forrige århundrede en mørk vinteraften

Postkører Hans Clausen med bilen ved garagen og den lille bolig i Sølvgade en septemberdag 1928. Et postbud ses foran rutebilen sammen med de fire søskende Edith, Johanne, Hans og i bilvinduet Peter Skov samt en ældre nabodame Trine, der boede i huset, der ses bag postkøreren og drengen med cyklen er Egon Enghof.

blev standset ude på Drejet af en formummet mand som vilde sjæle postsækken. Claus, der var stor og stærk som sine efterkommere, tog imidlertid sin kniv op ad lommen og skar det ene øre af røveren, så var han afsløret og til at kende for eftertiden og uden udbytte. Hans Clausen var flink til at give os 10 øre.

Privatbiler, som der ikke var så mange af, blev sat på klodser og hjulene afmonteret. Efter en streng vinter får man ofte en tør sommer og sommeren 1940 dannede ingen undtagelse. Dette gav igen en sløj høst. Desuden var hvedemarkerne frosset, disse bliver jo sået om efteråret.

I Marstal Landsogn var der kun to hvedemarker, der dette år havde overlevet, og da der ingen mulighed var for import fra udlandet, måtte man nu bage sigtebrød af bygmel. Det gik også, men selvfølgelig var det noget gråt og havde en anden smag og som alt andet rationeret. Gassen blev også rationeret og dette afstedkom at min moder anskaffede et lille brugt komfur til spåner og brænde, som vi havde en del af fra værkstedet. Hun købte det af en produkthandler Hans Christensen for 65 kr. og der var foruden fyrhuller med ringe, vandkedel og bageovn i. Jo det var tider når vor mor trak det varme brød ud og skar et par friske skiver af, som vi spiste uden smør, ja apropos smør, vi fik skam smør hver dag, idet margarine som dengang fremstilledes af cobraolie, som importeres fra Afrika, var udelukket. I dag fremstilles margarine af den danske raps, se de gule marker om forsommeren, når du kører igennem de danske landskaber.

Tyskerne var nu kommet til øen. Land-

soldaterne holdt til oppe på øen men viste sig ofte i Marstal i flot march, der var jo fremgang på alle fronter og drømmen om det 3. rige forude. Der var også marinesoldater stationeret i Marstal, som regel lidt ældre mænd med to bånd flagrende bag på marinehuen. Jeg husker især en lille en med hitleroverskæg. Vi var 3 drenge »Stepper«, Rasmus og mig. Vi var ude på Halevejen, da han kom og tiltalte os på en venlig måde og vilde fotografere os. Det var vi ikke meget for og afslog af frygt for at vi skulle blive regnet for nazivenlige. Det har der nok ikke været nogen grund til, det er ikke sikkert han har været det selv, han har bare været tvunget med. I stedet for satte han sig på en stor sten efter at have indstillet sit kamera til selvudløsning. Rygtet ville vide at han var væver i Tyskland og at han har været indkaldt i den tyske marine i 9 år. Efter at han var gået videre ind ad Halevejen kom der en fremmed apoteker i den modne alder. Hun var på Marstal apotek. Hun spurgte om man kunne bade her. Det mente vi nok at det kunne lade sig gøre. Vi lod som vi gik, men skjulte os bag nogle høje siv, hvorfra vi havde det dejligste udsyn, og i troen på at den hellige grav var vel forvaret, forsvandt hun i evakostume i yndefuld gang i de friske bølger. »Stepper« mente vi skulle vente til hun kom op igen, men Rasmus og jeg, der jo var i overtal var af den mening at hun skulle være sig selv efter at vi havde set hvad vi ville, hvorefter vi trak os tilbage.

I høsten i august måned var jeg henne i Ommel hos min mors moster og onkel Peder og Kirstine på Kræmmergården ude på Vesterskovvejen overfor Halmø for at hjælpe til. Det foregik med aflægger, forspændt to heste, som sønnen Hans

Sommermarked ved Eriksens Plads 1929. En galease ligger inde for reparation ved Eriksens Værft.

kørte, mens datteren Anne og moster Kristine gik bagefter og bandt op med et snoet halmbånd. Negene blev så senere sat i hobe til tørring inden der skulle køres ind. Markerne gik lige fra vejen ned til Essekedlen og helt over til Kleven opdelt i 6 stykker. Måltiderne blev indtaget i folkestuen i stuehuset, der lå i vinkel med bygningen der indeholdt stald og lade. Da folkestuen lå nærmest stalden kun adskilt ved en smal gang kunne det ikke undgås af duften af kreaturer og heste kunne fornemmes under måltiderne.

Onkel Peder var meget religiøs og bad bordbøn før hvert måltid, han tilhørte pinsemissionen.

Han var på dette tidspunkt allerede syg af lungekræft og døde 2 år senere en uge efter min konfirmation, oktober 1942, 64 år gammel. Foruden mig deltog en anden dreng, Hans nede fra Strandbyen i høsten m.m. Hans og en tvillingesøster der hed Anne blev jeg konfirmeret sammen med. Hans blev senere gårdmand oppe ved Rise kirke. Lønnen til hver af os efter høst var foruden kosten en blank 2 krone og en pose hvede til vores høns. Når vi hjalp til med roehøsten om efteråret, når vi havde det der dengang hed kakkelovnsferie fra skolen, var lønnen foruden kosten et knippe hø samt roer til vores kaniner.

Førhen i eftersommeren blev vi gæstet af cirkus, Bdr. Schmidt og broderen Louis Schmidt, der skiftevis kom og slog sig ned for nogle dage nede på havnepladsen nær færgen. Desuden omrejsende tivoli og sommermarked med bl.a. Professor Libra ikke Labri. Libra var henne fra Ommel, hans borgerlige navn var Alfred Christensen og han var bror til isenkræmmer Boye Christensen i Kirkestræde. Alt dette gik dog i stå under krigen pga. benzinmangel. I august måned kom høstsilden og dem var der nok af den gang til en billig penge.

Jeg husker en tidlig morgen at Peder Madsen, byens største fisker og fiskehandler, kom ind sammen med sin medhjælper i sin store bundgarnsbåd lastet med sild til lønningen. Efter losningen sejlede han atter op til Lisbethkjær og hentede ligeså mange til. Så blev der travlhed. De fleste kom i sildekasser, først et stykke pergamentpapir, så knust is henne fra ishuset ved færgelejet. Noget is hentede fiskerne om vinteren nede fra gadekæret i Kragnæs med Knud Vognmand, jeg har selv været med nede og hente det. Låget blev sømmet på og så med færgen, jeg ved ikke hvorhen. Men der var rigeligt foruden til byens borgere og rygeovne. Her husker jeg især Jørgen Pedersen i Strandstræde neden for os. Foruden at handle med grønsager var han dygtig til at røge fisk, som blev solgt dels fra butikken og dels fra hans trækvogn med cykelhjul som han kørte rundt med og holdt med bl.a. henne ved færgen. Og prisen, ja 10 øre for en stor nyrøget sild med rogn og det hele og 1,25 for en god røget ål. Men den gang samlede man jo på vinterforråd, og når de store fangster kom ind gik vor far ned i Jollehavnen og kom hjem med en god portion sild. De 80 af dem lagde min mor ned som kryddersild. Den begyndte vi at spise af en uges tid senere. De smagte godt og jeg skrev opskriften ned til at lægge ned efter.

Et uhyggeligt minde fra 1940 er vi nogle stykker der aldrig glemmer. Det var en rigtig smuk sommerdag d. 31. august og jeg var henne i Ommel, hvor jeg tilbragte megen fritid henne hos mine bedsteforældre, hvor der var flere udfoldelsesmuligheder med stor have, husdyr og lystfiskeri. Jeg var 12 år og gik ud på Hans Kræsens på Marstalsvejen, der hvor der nu er sportsplads, med posen om livet og saksen i en snor og sankede aks på stubmarken som jeg havde fået lov til til mine høns. Det var tidlig på eftermiddagen med strålende sol og næsten stille, da der

lød et forfærdelig brag, som rystede hele øen, ja hele det sydfynske område. Det var jo krig, og da der ikke var så megen kommunikation, var det først hen på eftermiddagen at vi erfarede det sørgelige budskab, at det var den lille rutedamper RISE på ruten Svendborg-Ærøskøbing, der på vej fra Svendborg til Ærøskøbing var minesprængt i Højesteneløbet 9 mennesker blev slået ihjel deriblandt kaptain Jokum Albertsen, der stammede fra Marstal og som var nedenunder for at billettere. Desuden blev en hel familie – mand, kone og 2 børn – udslettet. De stammede fra Ærø, men havde en gård på Fyn, og var på vej herover i en eller anden anledning. De ligger alle begravet på Rise kirkegård.

Maskinmesteren som befandt sig dybest nede gik med. En gårdmandskone, en ærøbo bosiddende i Tved på Fyn var på vej til sin svigerfars 70 års fødselsdag også hendes dage var omme, ja flere gik til og sårede kunne heller ikke undgås, og en udenøs boende ærøbo fik den ene fod revet af. Det var en sorgens dag på Ærø og der kom flere i de kommende år. Mangen et tungt budskab kom til de ærøske hjem, flest marstalske sømandshjem, og mangt en tung gang måtte vor elskelige præst gå for at overbringe det, og der var tit, at en af vore skolekammerater blev hjemme nogle dage for derefter at møde igen med et sørgebind om armen.

Juli og august var, synes jeg, meget varmere og mere stabile den gang i vor barndom. Desuden synes jeg at der var flere tordenvejr, at de var voldsommere og varede længe. Jeg var ræd for tordenvejr og begyndte allerede at passe til når det trak op ude i sydøst, op langs kysten ind over Bro og Noret og ned over den østlige ende af øen og dermed Marstal. Det var gerne om eftermiddagen at den begyndte og jeg pakkede mig godt ind i puder på sofaen for ikke at se lynene, værst var det når vor far ikke var hjemme, og det var jo tit han arbejdede ude i byen.

Jeg har aldrig oplevet en lynbrand i

Færgen RISE efter minesprængningen i Højesteneløbet.

selve byen, men husker at det slog ned i stormasten i en tremastskonnert så toppen splintredes. Henne i Ommel havde de det ret så hyggeligt under tordenvejr i de dage. Det var tit at konerne var ene hjemme idet manden var ude at sejle. Så søgte de sammen og fik tordenkaffe.

Min mormor var som regel også alene, idet min bedstefar var brandmand og opholdt sig henne i sprøjtehuset midt i byen så længe uvejret stod på. Min oldemor, der nåede at blive 94 år var på aftægt og boede i den ene ende af huset. Hun var meget ræd for torden, og mormor måtte gå ind til hende mens uvejret stod på. Det var lidt af et problem for mormor, idet »Olden«, hver gang der kom et lyn, alt efter lynenes styrke, mere elle mindre højlydt jamrede med foldede hænder. *Åh herre Jesu. Oh se i nåde til os. Nu må du holde op*, sagde mormor *ellers går jeg*.

Slagtedagen i Ommel var en stor dag, især dagen efter. Grisen, der blev slagtet, var som regel oppe på 16 lispund – ca. 480 pund. Den halve skulle til Marstal ned til os og blev i nattens mulm og mørke kørt til nederste Strandstræde af vognmand »Hans Kræsen« Ommel med den grå enspænder. Det var forbudt under krigen at hjemmeslagte og endnu mere at dele ud til slægtninge. Men politiet var ikke så slemme, og tyskerne så vi ikke så meget til. Dagen efter at den halve gris var vel ankommet til Marstal, ankom farmor overfor tidlig om morgenen med slagtegrejerne. Det var en stor dag for os alle og det hele skulle udnyttes. Vores mor og farmor var begge habile madkunstnere. Første dag fik vi flæskesuppe kogt på de gode ben, med tvebaksboller, svesker, risengrød med rosiner tilsmagt med eddike. Denne tilberedelse af suppe er vist nok som så meget andet typisk for Ærø. Til brødet om aftenen fik vi nylavet leverpostej, kogt nyre, tunge m.m. og selvfølgelig var der smurt nysmeltet krydderfedt på brødet. Der blev lavet medister i lange baner og alt blev udnyttet, ja selv lungerne blev hakket til en speciel medister blandet med fars og godt med krydderier. Denne medister hed lungebånd. Saltbaljen blev fyldt op med tilpassede stykker samt medister, så der var noget til kålen i den lange vinter. Nu har fryseboksen afløst alt dette. Den ene skinke, blev saltet til senere røgning, den anden blev jo i Ommel

Når røgningen var overstået, der foregik nede i Kragnæs, blev den hængt op på skorstenen oppe på loftet, hvor den hang hele vinteren til at skære af til f.eks. »skinkebøf« og »bøstemad«. For en fuldstændigheds skyld skal nævnes at der blev købt et lille slagtet lam som blev saltet i en lille tønde. Også et par sække kartofler kom der fra Ommel og så var vi klar til tage imod vinteren. I et af vore gammeldags køkkenskabe lå en pakke med brød, små indtørrede krummer. Den havde min farmor lagt da mine forældre flyttede ind som nygifte, og den skulle symbolisere at der ikke kom til at mangle brød i huset, samme gjaldt med nogle gamle mønter i chatolskuffen. Disse rekvisitter måtte ikke fjernes. Lønnen var lille i min barndom men priserne var derefter. Et stort rugbrød kostede 41 øre husker jeg. Jeg var rundt ved 4 forskellige bagere og købe brød, idet min far. Der var snedkermester, arbejdede for dem alle. Det længste jeg måtte gå var om til bager Karl i Bredgade. Han var gået i land som skipper og var begyndt at bage. Ost gik jeg om hos Ostehans og Mari på Toftevejen og købte, jeg synes det var så hyggeligt især i mørkningen. Jeg fornemmer endnu ostelugten deromme især gammelosten. Et godt stykke ost på et par pund kostede så $1^1/_2$ krone alt efter kvaliteten. Et pund nymalet kaffe 2 kroner men den blev jo drøjet med kaffetilsætning »Rich« eller »Danmarks«.

Det lakker mod nytår 1941, men allere-

Nederste Strandstræde, hvor Heine og kammeraterne byggede snehytte.

de i dec. -40 sætter det ind med frost og til jul var alt dækket med sne. På det store brolagte fortov ud for Mathiesens i nederste Strandstræde nr. 10 muntrede vi os. Her var nu flyttet en anden Mathiesen ind med deres 3 børn Edel, »Kesse« og Ove. Faderen var en slægtning, en nevø af den forrige Mathiesen. Han var arbejdsmand og formand for fagforeningen. Konen hed Sine og var ude fra Ærøskøbing. Hun malede vandsennep til klipfisken formedelst 15 øre for et fyldt glas. Det var et stort fortov, det var før gaden blev udvidet. Vi byggede en kæmpe snehytte mens sneen var egnet til det. Vi lavede den med »havn« hvor vi lagde til med vores slæder. Når frosten satte rigtig ind hældte vi vand på, så det hele blev hærdet. Vi indrettede os derinde med et gammelt bord og stole og et tællelys på bordet. De ældste i flokken røg pibe stoppet med kamillete. Denne hytte stod hele vinteren til det blev tøvejr midt i marts måned, dvs. det var kun om dagen, det tøede, og det var tit det frøs hårdt i martsnætterne. Allerede først i januar standsede færgerne og først i februar -41 lukkede Marstal skole, idet det var umuligt at fyre den op, det var jo med tørv. Den var lukket i ca. 5 uger og det havde vi ikke noget imod.

Henne i Ommel, ude på Vesterskovvej ved siden af mine bedsteforældre, skulde der være bryllup i februar. Det var imidlertid umuligt at fyre Ommel kirke op, og sognepræst Krarup Hansen fik af biskoppen i Odense tilladelse til at parret blev viet i hjemmet. Det blev indrettet et alter på en kommode med det hele. Samme søndag formiddag hvor brylluppet skulde finde sted, skulde min far ud og se på noget arbejde ude i Møllergade. Han nåede kun ud til Herluf Trollesgade, idet næseborene klimpede sammen, når han trak vejret så vendte han om, det blæste hårdt og frøs 25 grader. Men der var

mange fine og stille dage ind imellem, og så kom kanerne ude fra landet, når bønderne skulde ind til byen og handle. Det var et flot syn med de klingende kaner malet i festlige farver og oversået med gule stjerner. Kusken tronede på en høj sadel bag agestolen. Når de så skulde hjem igen spurgte vi børn så om vi måtte kane med og det måtte vi godt men måtte naturligvis gå hjem når vi stod af nede mellem Trappeskovbakkerne hvis vi ikke var så heldige at der kom en som skulde ind til byen. Oppe i Klausenskov boede en mand der hed Jacob Jacobsen kaldet Jacob Nordmand, jeg ved ikke hvorfor. Jacob var ungkarl og var dengang midt i fyrrene, men naturligvis mente vi den gang at han var halvgammel. Han ernærede sig som sliber og biavler. Om efteråret rejste han til Lolland i sukkerroekampagnen og arbejdede der så længe på sukkerfabrikkerne. Han boede i det hus der i dag bebos af snedker Henning Boye, men det var ikke så flot en bolig den gang, Jacob var ikke så velhavende, men jeg tror han var en lykkelig og tilfreds mand, lykken er jo som bekendt ikke gods eller guld. Det havde vel sikkert været et husmandssted med en jordlod til et par køer. Taget som vel før havde været at strå var efterhånden udstyret med blikplader. Jeg har aldrig været indenfor. Udfor bagsiden mod nord hvor der var frugttræer og buske stod ud for huset en halv snes bistader i en lang række. Som nævnt var han skærsliber (ikke vagabond) og før krigen tog han udenøs på sin gamle Nimbus motorcykel af dem med kakkelovnsrør udstyret med slibemaskine. Den var som alt andet motordrevet klodset op under krigen og hans håndværk foregik nu på en kraftig cykel som rullende værksted. Vinteren, og især nu de kolde, var en stille tid både for Jacob og for bierne som jo

En dreng på slæde med ispik anes på hjørnet af nederste Strandstræde. Bemærk tønderne foran pakhuset i Strandstræde(nu museumsbygning). Huset i haven er senere nedrevet.

Istransport Birkholm-Marstal 1940 med kane.

holdt sig inde i deres celler hele vinteren og levede af det sukkervand som han havde forsynet staderne med efter at han havde taget deres honning. I den forbindelse husker jeg at biavlerne og deriblandt min bedstefar i Ommel fik ekstrasukkerration til deres husdyr og at lidt af det havnede i køkkenskuffen. Jacob lå imidlertid ikke på den lade side i den strenge vinter i -41. Han havde bygget en kæmpeslæde af gamle brædder som vel kunne rumme en 8-10 drenge og piger. Selv tronede han på en ophøjet agestol agterude og styrede med en kraftig ispig. Starten forgik oppe fra Solbakkens top, ned forbi Toldstedet i susende fart og halvvejs op på Trappeskovbakken ledsaget af Jacobs dybe sopran indtil slæden stoppede og turen gik tilbage til fods til udgangspunktet for at gøre det samme om igen. Jacob morede sig lige så godt som vi unger især hvis vi røg i grøften og rullede rundt i sneen. Må jeg for en ordens skyld tilføje at han ikke var en af dem, der var anderledes end andre, han var en livsglad natur og en stor børneven, og det viste vores forældre. Han nød sin ungkarletilværelse og havde som før nævnt en gammel Nimbus fra tyverne af dem med kakkelovnsrør dvs. benzintanken var en del af stellet. Den kom i gang igen efter krigen og jeg husker en juleaftensdag om morgenen han var nede ved Jollehavnen og købte en stor skrubbe hos P. Madsen. Da han kom i land hang han den på Nimbussen og sagde: *Her kan i se min julegås*. Jacob døde mæt af dage, en gang i 70'erne.

Vi vænner os til vinteren, hver årstid har sin charme og for vi børn er den vel heller ikke så alvorlig som for dem der har mistet det daglige udkomne pga. sne og is. Hen imod aften kom strandjægerne ind fra isen i deres hvide tøj syet af et gammelt lagen, og uden på deres tykke vintertøj. Bøssen på nakken og efter sig slæden læsset med stivfrosne vinterænder. Må jeg nævne troldænder, bjergænder,

havlit, edderfugle m.m. De blev så hængt hjemme i baggårdene til salg for 2-3 kr. stk. Ofte var vi drenge, især da vi blev lidt større, ude på isen hos strandjægerne, der jo som regel var fiskere, der på grund af isen var udelukket fra deres erhverv, på en måde tjente en skilling. Vi holdt os i behørig afstand fra isskjulene, der bestod af isstykker stablet op i en lille vold. Skuddene knaldede lystigt især hen imod aften og ikke sjældent hændte det at en and blev anskudt, som vi tog os af. Jeg har da før haft 4 topænder med hjem til mors kødgryder på én dag. Atter blev det forår og isen begyndte at svinde. De mindre joller var slæbt på land og de større blev liggende ude vinteren over og blev holdt fri med isøksen. Bådfolkene kom nu igen til stranden med spånkurven og malerpotterne og penslerne. Men malingen var under krigen elendig ligesom så meget andet.

Jeg bevæger mig nu lidt længere, mens jeg er ved jagten. Selvfølgelig anså værnemagten de ellers så fredelige jægere som personer der kunne være farlige hen ad vejen, så i 1943 blev al jagt forbudt og jagtgeværerne skulle afleveres til politiet dvs. tyskerne. Mange jægere havde henad vejen erhvervet sig et nyere jagtgevær, de mere moderne Hammerless (»Haneløs«), og de var ikke til sinds at det skulle falde i tyskernes sold. De fleste jægere havde da også et gammelt gevær hængende som de afleverede til politiet, der vel vidste god besked men modtog dem i tilsyneladende god tro. Jeg kendte en strandjæger der havde en gammel forlader med $1^1/_2$ m. langt løb hængende på loftet. Det blev hans bidrag til vore »beskyttere«.

Jeg kan heller ikke undlade at nævne en ugentlig begivenhed i dagligdagens Marstal i disse strenge vintre, nemlig skraldevognene og -mændene. I de tidlige morgentimer hørte vi disse tunge vogne forspændt to svære heste rumstere i nabolaget indtil de holdt udfor vores hus. Den første var den til skraldet. Den lignede et hus med lav rejsning og var forsynet med tre låg i hver side. Dengang var skraldespandene af galvaniserede blikplader og med en hank i hver side. Låget blev som regel inde på husvæggen i sine hængsler. Skraldemændene boede alle tre nede i Ørbækken mellem Kragnæs og Ommel og havde hvert sit husmandssted der. Når skraldevognen var kørt frem til næste hus, var det lokumsvognens tur. Mændene forsvandt ind »det lille hus« og vendte tilbage med bøtten med hanke, og med ugens produktion. Der måtte tumles ekstra med spanden og kassen i disse strenge vintre, idet at indholdet var stivfrosset. Men der var den fordel at man ikke spildte i slippen mellem Jørgen Pedersens hus og vor eget. Når den frosne lokumsspand var banket ud i den svære kassevogn lignede indholdet en stor budding pyntet med papir. »Det lille hus« befandt sig i vort baghus så det var en kold fornøjelse, vinterdage med 20 graders frost. Og indholdet tårnede sig hurtigt op, idet det ikke sank sammen så hurtigt som følge af frosten, og det var som at sætte sig i en snedrive.

Hvad fornøjelser og fritidsbeskæftigelser havde vi så især i disse strenge vintre og lange aftner? Ja TV var jo endnu ikke opfundet. Vi havde en gammel radio som kunne tage København-Kalundborg. Vor far gik over hos sine forældre overfor og hørte BBC fra London, hvad der selvfølgelig også var forbudt, de havde købt en ny radio i samme anledning. Her hjemmefra hørte vi jo kun hvor sejrrigt Hitler gik frem, ja selv da det begyndte at gå tilbage, så kaldte han det planmæssig tilbagetrækning.

Så havde vi biografen i øverste Strandstræde, hvor gamle madam Ankerfeld og datteren Etly solgte billetter og den gamle undersøgte om vi nu også kunne gå ind på børnebillet især da vi nærmede os konfirmationsalderen og var begyndt at vokse. Det var de gode gamle film som »Bar-

ken Margrethe af Danmark«, »Bolettes Brudefærd«, »Rasmines Bryllup« o.m.a. Endvidere var der dilletant i logebygningen i Vestergade der hvor der nu er Møbelmagasin. Jeg husker medvirkende som Johannes Huusom, Martin Tollesen, Jensine Jørgensen osv. Også her spillede man Rasmine og lod hende giftes endnu en gang. Det var generalprøve om eftermiddagen for børn og ældre og premiere for voksne om aftenen. Danseskole hørte også til almindelig dannelse og her lærte Ellen Eriksen fra Fåborg os at holde ordentlig på en pige og tage de første dansetrin. Ellen Eriksen var gift med en DSB-mand Carl Eriksen fra Marstal og broder til Fultonskipperen.

Fastelavnsmandag må ikke glemmes. Det var en stor dag. Om søndagen var der som regel tøndeslagning for børn om eftermiddagen. Af fastelavnsoptog husker jeg især Fiskeriforeningens med den store båd på en vogn forspændt to heste.. Midt i båden var anbragt et kæmpehoved. Bemandingen bestod af udklædte fiskere der »roede«, »loddede dybde«, »styrede« og kommandanten uddelte ordrer og slyngede forskellige hip af til byens borgere. Andre gik så rundt med raslebøsserne og samlede ind fra dør til dør til Fiskeriforeningens hjælpekasse. Om mandagen kom desuden de flot pyntede heste og ryttere fra Ringriderforeningen ind til byen med musik i spidsen som de øvrige optog. Arbejdsmændenes optog var en levende arbejdsplads hvor man f.eks lagde bro på en fladvogn osv. Ud på eftermiddagen var de fleste voksne mere eller mindre trætte og beduggede idet man blev beværtet flere steder. Men for vi børn var fastelavnsmandag noget særligt idet det gav kontanter i raslebøssen. Jeg husker min brors raslebøsse der stammede ude fra tante Bine i Buegade. Tante Bine var missionsk. Den havde vel være brugt til velgørende formål indenfor de kredse og bar også påskriften »Gud

Fiskeriforeningens fastelavnsoptog i Prinsegade.

elsker en glad giver«, men tante Bine var jo borte og havde vel heller ikke huet hvad den nu blev brugt til.

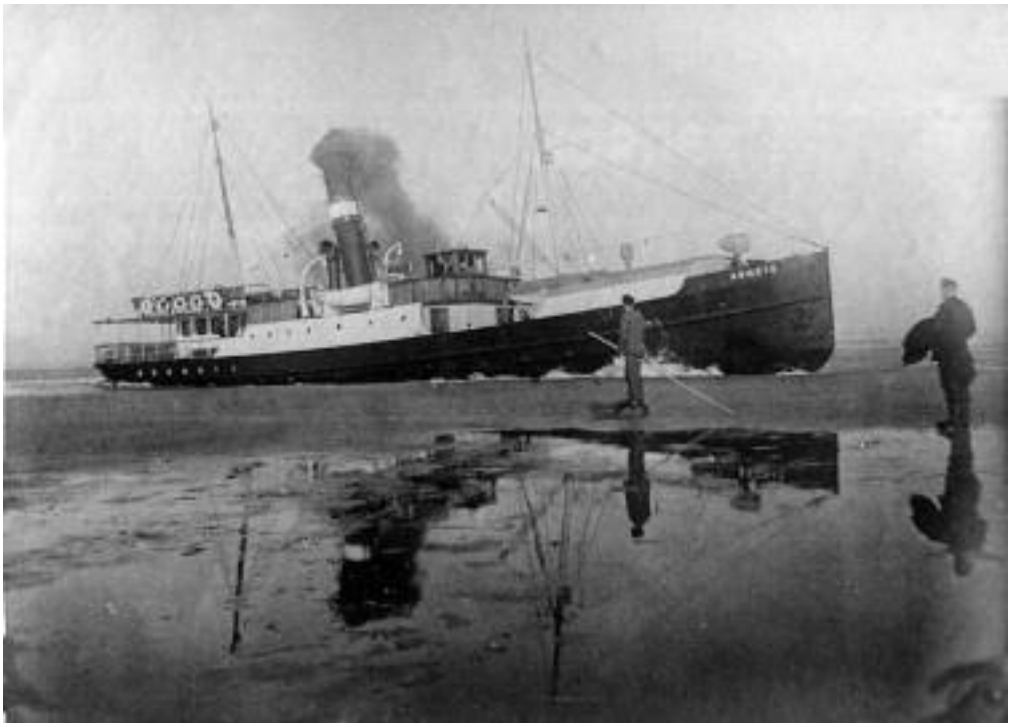
Der var mange butikker den gang, men hos bagerne fik vi gerne en bolle og hos en enkelt tøjmand en bukseknap. Kontanter var som regel en to- eller femøre, lidt mere hos familien. Var vi rigtige hurtige kunne vi nå at klæde os i noget andet kluns om eftermiddagen for at begynde turen forfra uden at blive genkendt. I disse år var der altid ældre dansemusik i radioen onsdag aften med Teddy Petersen og hans orkester. Han døde først i 1991 højt oppe i 90'erne og var stadig aktiv. Jeg har altid læst meget og kom derfor en del på biblioteket.

Foråret 1941 nærmer sig, men isen ligger urokkelig over vor ø, men Østersøen begynder at bryde op og et par torskepilkere driver til Tyskland på en isflage. Der var jo krig og ingen kommunikation og de ansås for druknet, men en skønne dag kom der bud at de var drevet i land i Nordtyskland. De havde bl.a. levet af rå torsk de dage, de havde opholdt sig på isflagen.

Nede i havnen legede vi mellem skibene på slæde med ispig og på skøjter for dem der kunne det. Den l. april, husker jeg det var, tog jeg selv turen ud gennem havnehullet og om langs Batteriernes is, men vi skulle passe på for den var begyndt at blive mørk. Midt i april kom gamle AGNETHE igennem fra Rudkøbing, den var skarp og havde dampmaskine, var som følge deraf en god isbryder.

Først i maj begynder bønderne atter at komme i marken. De sår hvede også, men hvordan vil det gå? Sidste vinter overlevede kun to marker i Marstal Landsogn, som det hed dengang.

Men med solens fremme vågnede livslysten i menneskene trods krig og rationering. Fiskerne ordnede deres ruser og garn og der blevet slået bundgarnspæle. Omkring midten af april kommer de første ålekvabber. »Kever« siger ommelsboerne, på bordet, de er finest på denne årstid, siden hen bliver de seje, nu smager de af rejer. I mit hjem kogte vi dem som henne i Ommel, med eddikesmør til. Ind imellem kom bedstefar henne fra Ommel »Tækkemanden« med en ret ål, pæne ål taget på skred oppe på Maesandet fra hans 16 fods finnejolle. Den var fra omkring århundredeskiftet, købt af min oldefar som ny for 25 kr. i Finland. Han var dengang styrmand på skonnertbrig KIANA af Marstal for en hyre på 50 kr. om måneden. Jeg har selv sejlet en del i den både som dreng og voksen, den var meget meget let og lå for svaj ud for deres hus ude i Halmøsund. For at komme ud til den havde vi et øgge nede i Stenørret neden for Essekedlen i Ommel altså hvor jeg jo tilbragte mange timer i vor barndom. Dette øgge havde bedstefar ladet bygge nede hos bådebyggger Jensen omme ved batterierne i Marstal formedelst 20 kr. en gang i 20'erne. Han var en



S/S AGNETE bryder isen i Damperrenden ud for Marstal.

dag om at bygge det. Hertil kom så maling og Hans Kræsen skulle have en kr. for at køre det til Ommel.

Vi vender blikket mod forsommeren 1941. Rejerne viser sig nu da varmen kommer, og vi tager dem i kløerne med brejl lige fra sejlklubben og op til Ommelshoved. Om søndagen når vi var i Ommel med vor far og mor havde mormor som regel på denne årstid købt en stor skål »hopper« som vi kaldte dem og som vi selv måtte pille, men det blev vi hurtigt eksperter i. Ål kunne jeg ikke lide den gang, men det skyldes vistnok at der en gang rendte en stor snog mellem benene på mig nede i engen over for Halmø. Kaffen søndag eftermiddag henne i Ommel i disse år glemmer jeg aldrig, det var naturligvis erstatning ligesom alt andet, men mormor hørte til de privilligerede, der fik lidt rug på hos sin søster, moster Kristine. Det brændte hun i en dertil egnet gryde hvor vi stod og drejede på et vandret sving så kærnerne var i konstant bevægelse mens de blev brændt. Denne jerngryde gik på skift i hele Ommel. Jeg blev så søndag eftermiddag sendt ned til bager Jens i Strandbyen for at købe en søsterkage. Det foregik til fods, ad Baggårde som vi sagde, en markvej der førte til Strandbyen fra Vesterskovvejen. Jeg husker bl.a. også at bager Jenses kone, som hed Ida, og som var svensker havde mistet begge ben af koldbrand, hun havde sukkersyge. Bager Jens havde også sukkersyge og blev på sine ældre dage blind, ja hvor var der mange tragedier – og er vel stadig, blot kan folk vel hjælpes bedre i dag, tænk blot på børnelammelsen som var en svøbe dengang og som gerne optrådte i eftersommeren, man mente det var frugten især den der var sprøjtet der var årsag til sygdommen. I sidste halvdel af 50'erne kom så vaccinen til velsignelse for menneskeheden.

Vi standser nu lidt ved dagligdagen og kaster blikket på verdenbegivenhederne. Den 22. juni 1941, fire dage før min 13 års fødselsdag, en smuk sommersøndag, proklamerede Hitler for alverden: Jeg har endnu engang besluttet at lægge det tyske folks skæbne i vores soldaters hænder, hvorefter han lod sine hære marchere ind i Rusland til trods for at han kort forinden havde underskrevet en ikke-angrebspagt med Stalin. Det var sommer, men den blev som bekendt efterfulgt af en streng vinter, og det begyndte at gå den anden vej for den tyske værnemagt, men Hitler kaldte det for planmæssig tilbagetrækning, noget skulle han jo kalde det. Vinteren 1941-42 adskiller sig ikke meget fra de andre. Streng frost, farvandene lukket, rationering på alt men vi må ikke klage og ikke glemme at vi trods alt havde det trygt og godt på vores lille ø i forhold til de mange ude til søs og Europa. Men atter går det mod forår 1942 og d. 31. marts kommer jeg ud af skolen fra 7. klasse og ville ikke fortsætte trods mine forældres anstrengelser. Jeg kom i skibstømrerlære.

Da jeg først skulle konfirmeres til efteråret havde jeg altså et 1/2 år hjemme hvor jeg kunne lave hvad jeg havde lyst til, men selvfølgelig havde mine pligter foruden at gå til præst. Det foregik oppe i den gamle konfirmandstue bag præstegården i Kirkestræde. Præsten hed Abitz og var kapellan som det hed. Den dag vi kom ud af skolen fra 7. klasse var der 3 gamle lærere der gik på pension på grund af alder. Den ene af dem var lærer Schlander, der som sædvanlig holdt tale og som sædvanlig sluttede med »Gud bevare Danmark!«, hvad Gud så også gjorde. Nogle stykker af klassen blev allerede konfirmeret om foråret og kom derefter ud i livet. De fleste blev håndværkere men trods minefaren der nu for alvor tog fart, både med tyske minefelter og engelske magnetminer kastet ned fra luften, kom en del af mine kammerater ud at sejle og nogle blev desværre derude idet flere og

Madsens fiskesalgsflåd i Jollehavnen.

flere småskibe deriblandt en del marstallere minesprang i de danske farvande. Jeg skal undlade at nævne navne på såvel skibe og besætninger. Jeg havde stadig mit job som rullekonedreng hos fru Grube, og i foråret 1942 udvider jeg mit erhverv som afløser hos Peter Madsen og kørte nu rundt med fisk på cykel. Peter Madsen havde sin egen talemåde og kunne f.eks. sige: *Skynd dig men kør forsigtigt.*

En lille papirlap på den fugtige fiskekrop kundgjorde kundens navn og prisen på fisken.

Men der blev også tid til høns og kaniner hjemme i baghaven Strandstræde 6. Der var ikke så langt at køre for at plukke grønt, der var kun den gamle bydel der eksisterede den gang. De natlige bombardementer mod Tyskland tog nu til i styrke efter at Amerika var kommet med i krigen og havde fået baser i England. De begyndte nu også at vise sig om dagen i store formationer, jeg har prøvet at se og talt 36 maskiner med hver 4 motorer. Man kunne høre dem længe før de kom og længe efter de var passeret. Det var de såkaldte flyvende fæstninger med en halv snes mands besætning deriblandt en agterskytte, der sad agterude i sit bur og nød udsigten med sin maskinkanon. En smuk sommerdag en hverdag om formiddagen var to af disse kæmper kommet hinanden for nær i luften og styrtede ned mellem Eriks Hale og Bagenkop ikke langt fra en bagenkopkutter der var på vej til Eriksens værft i Marstal for at blive kølhalet. De ligger der endnu og er lokaliseret af vore svømmedykkere. En ung amerikansk flyver, dog ikke fra de to nævnte maskiner, men fra en nedskydning, drev i land på Halen. Han hed Jack Wagner, var gift, 20 år og så vidt jeg husker fra østkysten. En komite under ledelse af fru tandlæge Mortensen fik ham begravet på Marstal kirkegård under tysk kommando naturligvis. Her har han nu snart hvilet i et halvt århundrede og hvert år på hans fødselsdag bliver der sat et nyt stars og stripes på hans grav. For få år

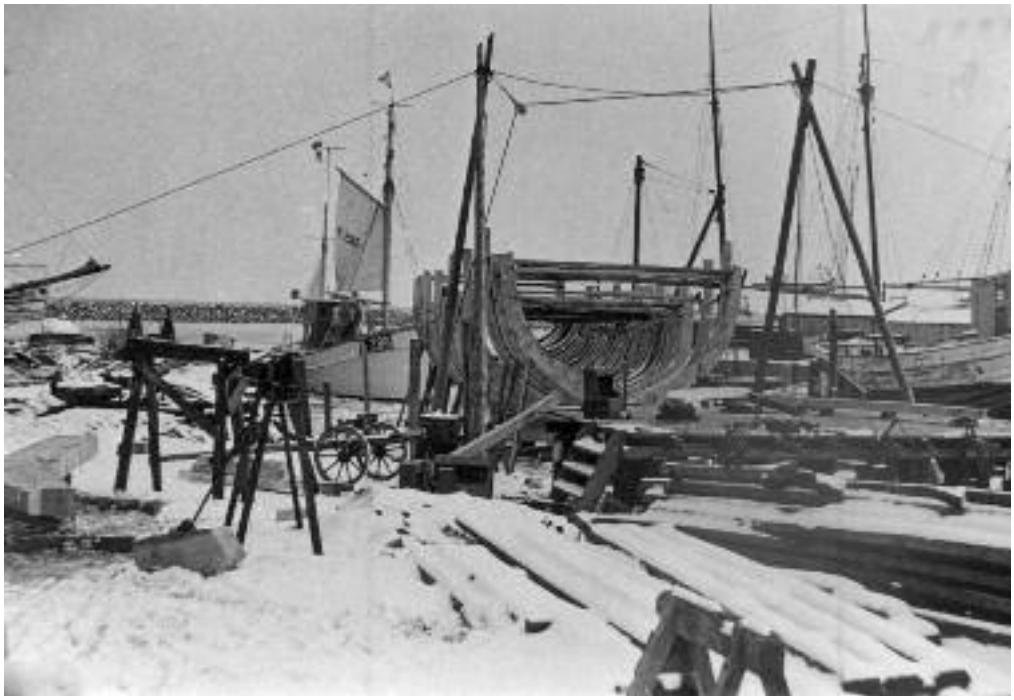
siden havde tandlægefamilien besøg af den amerikanske ambassadør i Danmark, der var halvblods neger. De var ikke glemt i Amerika for deres smukke indsats den gang, og forud var de endda inviteret til det hvide hus af Ronald Reagan men afslog p.g.a. alder.

Påskedags formiddag i 1942, mens mine forældre var i kirke, vandrede jeg om langs kysten forbi Sommerlyst. Det var smukt sommervejr og næsten ingen vind. Da jeg var kommet om til Pilegårdshjørnet hørte jeg motorlarm nede ved Langholm. Snart nærmede sig en tysk maskine med flade vingespidser i lav højde efterfulgt af en af de små hurtige engelske jagere som uafbrudt sendte den ene salve efter den anden efter den noget tungere tysker. Jeg krøb ind i et hult piletræ som sikkert vilde have dækket godt. Tyskerne faldt ned oppe i lille Rise hvor den havde boret sig ind i et dige og de to mand sammen med maskinen var brændt op.

Når jeg beskæftiger mig med disse år må jeg ikke glemme tobakken som kom til at betyde meget for mange, ja endog som bierhverv. Den danske tobak blev en del af hverdagen for såvel gartnere der fremstillede de små planter og for landbrugere der plantede dem ud i deres marker. Der blev opført store tørrelader rundt omkring som igen gav arbejdspladser med tørring af bladene inden disse blev sendt til tobaksfabrikkerne. Men enhver med en stump have, og som røg tobak, dyrkede og fremstillede selv sine produkter. Der var to slags tobak, den spidsbladede Virginia og den bredbladede Burley. Planterne købte vi for vort vedkommen ude hos Jens »Iris« på Ommelsvejen. Planterne måtte først plantes ud, når der var kommet varme i jorden og i luften. Planterne var store og kunne blive mandshøj men nogle var lavere med store runde blade. En haglbyge kunne blive en katastrofe for tobaksavlerne når den stod med de store smukke blade, der kunne blive gennemhullede som en si, idet de var meget skøre. Men når alt gik vel skulde der i august høstes og dette var lidt af en begivenhed, at få en god tobakshøst i hus til næste års forbrug. Bladene blev hængt til tørring på en lang snor. Man bandt en stoppenål i enden af snoren som man stak igennem stænglen af bladet og trak igennem til snoren var fyldt med så mange den kunne bære uden at hænge for langt ned.

Hjemme i Strandstræde hang vi dem på loftet over min fars værksted hvor der var toetages over mod museet i Prinsegade. Her stod altid en to-tre hvidmalede ligkister på lager så det pyntede med de mange smukke blade i det lidt dystre rum. Min farfar fortalte for resten om en snedker i Marstal på hans tid der også havde kister på loftet, at han brugte en af dem til sove til middag i. Når tobaksbladene så var tørre og der gik en lille måneds tid forinden da, blev de taget ned og lagt i lag i vor mors rullepølsepresser. Hvert blad blev stænket med en mixture som vi købte på apoteket. Når bladene så havde siddet i pressen i nogen tid havde vi en sammenhængende hård tung klump, som var til at skære. Hansen »Motorfabrikken Marstal« konstruerede en tobaksskærer som han lånte ud og jeg husker han efterlyste den i avisen, når han ikke vidste hvor den var og en anden skulde bruge den. Selvfølgelig begyndte vi marstaldrenge at ryge nede i Jollehavnen og bag Eriksens værft, og selv om vi måtte brække os et par gange til at begynde med synes vi det var vældig sjovt. Bedstefar henne i Ommel røg ikke, men skråede meget, det havde han altid gjort, men da skrå også var en mangelvare måtte den danske tobak jo afløse. Han rullede de tørre tobaksblade og puttede i munden som de var. Han pådrog sig da også en ondartet pandehulebetændelse og måtte indlægges på klinik i

Svendborg. Det var for øvrigt det eneste sygehusophold han fik i sit 89 årige liv. Tobakken fik skylden, for som hun sagde min mor – hans eneste datter – der havde læst at en hest var død af at æde tobaksblade, at når en hest ikke kunne tåle det, kunne bedstefar vel heller ikke. Der var gang i cigarrulningen rundt om i de små hjem bl.a. hos skipper Frederik Krull med MAGDA. Han havde været skipper på sin skude de sidste krigsår og gik hjemme og hyggede sig hos konen der selvfølgelig også hed Magda. Frederik rullede og lagde dem efterhånden i en tom cigarkasse så de fik en pæn facon. Henne i Ommel rullede mine bedsteforældres nabo, der var fisker og boede sammen med sin søster Gerda der var enke, cigaretter i stor stil. Peter (Knevs Per som vi kaldte ham) brugte brødpapir som efter rulningen blev limet med æggehvide. Ak ja, jeg fornemmer endnu den svedne lugt der bredte sig, især når der blev røget indenfor og husker bl.a. min konfirmationsfest i 1942, hvor der blev budt på danske cigarer af mærket »Flor de Krull« fra Møllevejen. Men bare folk så røgen tror jeg de var tilfredse. Sig nærmer min konfirmation. Efterårsholdet 1942. Vi var 52 drenge og piger på holdet. Der var 3 ovre fra Birkholm, 2 piger og postens Axel. Pudsigt at posten og min far også var konfirmeret i 1912. Axel, der blev fisker som så mange andre derovre, lever desværre ikke mere, han døde i en ret ung alder. Han var blevet gift med øens lærerinde, Inger hed hun, i midten af 50'erne. Hun havde ved en arbejdsulykke i Odense mistet den højre arm ved albuen og derefter læst til lærerinde. Der var 6 elever den gang, i 1956 da jeg sammen med en yngre kollega arbejdede derovre for Fyns Telefon en $1^1/_2$ måneds tid. Da var Inger imidlertid holdt op og afløst af en ældre lærer fra Sjælland, Sørensen hed han.



Eriksens Træskibsværft, hvor forfatteren kom i lære.

Nederste Strandstræde 1916. Husene til venstre er revet ned. Det lille hus til højre blev 1918 nedrevet og et par nye huse blev opført på grunden.

Der blev købt konfirmationstøj med vest, sort slips og sorte sko. Må jeg her bemærke at efter at jeg var blevet konfirmeret om søndagen og havde været til alters om tirsdagen blev tøjet hængt væk. Det blev sværere og sværere at skaffe tøj så det skulle gemmes til broder Jørgen som havde 3 år at vokse i, inden det var hans tur. Han nåede at fylde det ud da han blev konfirmeret i foråret 1946.

Dagen før min konfirmation altså om lørdagen, skulle vi pynte kirke. Drengene skulle komme med et hvidt stearinlys og pigerne med blomster til at pynte med. Jeg kunne imidlertid ikke huske hvem der skulde komme med hvad, så for en sikkerheds skyld tog jeg begge dele. Købte et lys og plukkede en flot buket i farmors have overfor. Da jeg som en af de sidste kom anstigende ved boghandler Knudsen på hjørnet af Kongegade-Kirkestræde var en større forsamling af konfirmander allerede mødt oppe ved kirkelågen i Kongegade, så der lød et latterbrøl da de fik øje på mig med et lys i den ene hånd og en blomsterbuket i den anden. Søndag d. 4. okt. blev vi konfirmeret af pastor Abitz og om tirsdagen var vi til alters.

Farvel skønne barndom, farvel herlige drengeår. Tak for alle gode minder. Allerede d. l. nov. 1942 begyndte livets alvor. Da kom jeg i lære som skibstømrer på Eriksens værft ned for Søassurancen.

Historien om dengang Marstalskippere ikke ville komme fædrelandet til undsætning

Af Sine Lundby Christensen

Nu, da Carsten Jensen har ladet Laurids Madsen og hans træskostøvler ryge i luften på skibet Kristian VIII i slaget ved Eckernförde under Treårskrigen, vil en del læsere nok føle en vis familiaritet med krigen – i hvert fald med dens maritime sider og fra et marstaller-perspektiv. I det følgende vil der være mulighed for at uddybe dette bekendtskab en smule. For længe før kanontordenen fra søslaget d. 5. april 1849 (efter sigende) fik jorden til at gungre i gaderne i Marstal, var krigen i en vis forstand allerede kommet til byen. Den kom i foråret 1848, for at kræve sin pris blandt byens søfolk. Men de vendte imidlertid ryggen til krigen og episoden passerede ganske ublodigt og uden de store drøn og brag – faktisk kom den værste buldren i dette tilfælde fra byens patriotisk anlagte præst, P. C. J. Rasmussen.

Treårskrigen brød ud for alvor i slaget ved Bov d. 9. april 1848, da danske soldater trængte den slesvig-holstenske oprørsregerings styrker tilbage. I begyndelsen så det lyst ud for danskerne, men efter den første succes kom Preussen slesvig-holstenerne til undsætning med stærk militær hjælp. Det resulterede i danskernes nederlag i slaget ved Slesvig (by) 23. april 1848 og efterfølgende tilbagetrækning af tropperne til Fyn.[1] Den danske hær havde altså brug for al den hjælp, den kunne få, og 25. april kom der med stafet en kongelig ordre til landfogeden på Ærø. Ordren lød på at sende alle store både og fartøjer fra øen til Snoghøj eller Fredericia, så de kunne sejle tropperne over Lillebælt til Fyn. Landfogeden, Stemann, bad øens assessor og actuar J. E. A. Carstens, om at tage til Marstal og udtage fartøjer dér, så ville han selv gøre det samme i Ærøskøbing.

Næste eftermiddag samlede Carstens – med assistance fra Toldforvalteren, de la Porte – de cirka 50 hjemmeværende Marstal-skippere i byens skole, hvor han læste den kongelige ordre højt og bad dem melde sig frivilligt til at føre de danske tropper i sikkerhed på Fyn. Skipperne var imidlertid ikke fornøjede ved udsigten til sådan et eventyr, og ingen meldte sig.

Carstens måtte forhøre sig hos hver enkelt skipper, om hans skib var i sejlbar stand, havde en besætning, var lastet osv. Nogle skippere manglede simpelt hen deres besætningsmedlemmer, fordi 70 yngre søfolk, var blevet udskrevet til militær-tjeneste få dage tidligere! Andre anførte, at de ikke engang havde råd til at proviantere skibet til en dagsejlads. Mange skibe havde deres faste rute til hertugdømmerne, men denne sejlads var stoppet pga. krigen, og skipperne havde mistet deres normale indtjening.

Ud fra disse oplysninger udtog Carstens 18 skibe – nogle af dem selvom de var lastet med mursten og brænde – og gav deres skippere ordre til med det samme at gøre sejlklar og afgå til Lillebælt. Men skibene kom aldrig af sted. Mødet på skolen sluttede først, da det var blevet mørkt udenfor, og skipperne besluttede derfor at vente til næste morgen. Næste morgen var vinden – en stiv kuling – imidlertid imod, og op ad formiddagen – inden skipperne nogensinde besluttede at

stå ud – indløb der kontraordre fra kongen.[2]

Episodens udfald vakte stor harme hos Marstals præst, P. C. J. Rasmussen, som ikke lod en god lejlighed til at slå på tromme for den danske nationalfølelse gå fra sig. Han påpegede forskellige måder, man kunne have organiseret og om-organiseret sig på, for at stille flere skibe til rådighed, samt at hvis skipperne havde været lidt raskere til at melde sig, kunne skibene være afgået om aftenen den 26. o.s.v.[3] Men det var sådan set ikke *skippernes* opførsel, Rasmussen beklagede:

»Man kaste ej Skylden paa Menigheden; den har midt under egne store Trængsler bragt den gode, danske Sag antageligt Offer (…) Men Maaden, hvorpaa Sagen dreves, maatte føre til dette Resultat! H v o r n æ r laa det ikke at tale et Ord med Varme og Fædrenelandssind, og hvor let vilde Sømanden ikke have følt det Retfærdige i Soldatens Opfordring: »Bringer os den Bistand, vi behøve, saavidt det staaer til Eder; vi have, saavidt det stod til os, kæmpet for Eder.« Intet Ord hørtes!«[4]

Rasmussen mistænkeliggjorde altså Carstens, som stod for mønstringen, og ikke skipperne. De blev tværtimod beskrevet som hjælpeløse i den forstand, at de ikke kunne forventes helt af sig selv at føle fædrelandskærlighed – den skulle først vækkes hos dem, hvilket i den pågældende situation måtte være Carstens ansvar. På den måde kunne Rasmussen gøre udfaldet i sagen til en enkelt embedsmands svigt overfor fædrelandet, frem for at måtte indrømme, at hans egne sognebørn *måske* ikke var så patriotisk anlagte, som han ville ønske.

Carstens fandt denne beskyldning ærekrænkende og mente, at den udsprang af et personligt had. Han tog til genmæle mod Rasmussen i et indlæg i Fyens Avis. Her skrev han, at han for at rense sit navn, havde bedt den anordnede regerings-kommission i Slesvig om at undersøge hans egen embedsførelse, og desuden havde han indberettet Rasmussen, som:

»… i særdeleshed i den senere Tid, ved ethvert Middel har søgt at indgribe forstyrrende i Øvrighedens Virken, at deprimere dens Anseelse, og ved Indvirkning paa de lavere Folkeklasser at fravriste den den Magt og Autoritet, uden hvilken dens Virksomhed er lammet, at han ivrig, og forglemmende sit præstelige kald, udstrøer Tvedragtens Sæd med rund Haand, befordrer opsætsighed og Oprør, idet han puster til Ilden, i stedet for at slukke den, og at han er saa meget farligere, da han foretager sine Machinationer under Maske af Kjærlighed til Fædrelandet.«[5]

Carstens beskyldte med andre ord Rasmussen for ikke at have rent mel i posen. En lignende beskyldning fremkom i et indlæg i »Danske Slesviger«. Indlægget var underskrevet »Flere Indvaanere af Marstal«, som sandsynligvis var identiske med de skippere, der havde været involveret i episoden. De skrev:

»Sagen er, at Hr. Rasmussen først har smurt Marstals Skippere over med sin Tjærekost, og vil vaske dem rene med sin Karklud. Den Ulejlighed kunde han have sparet, vi kjende nok hans Hensigt, han vil slaae sig til Ridder paa Andres Bekostning, og det er ikke første Gang. Vore fredelige Embedsmænd her paa Landet har han flere Gange angrebet uden Grund, og hans patriotiske Iver har i stedet for at bevirke Sammenhold og Enighed, bevirket Splidagtighed og Mistillid paa begge Sider, imellem Øvrigheden og Befolkningen.«[6]

Den uselvstændige folkeflok Rasmussen forestillede sig – eller fremstillede – var altså ikke helt så villig til at lade sig bruge i hans mission for den ærøske fædrelandsfølelse. Og tilsyneladende fandtes der i denne gruppe en loyalitet overfor øens embedsmænd. Det skal selv-

følgelig tages i betragtning, at de næsten var nødt til at forsvare Carstens handlemåde, fordi den legitimerede deres egen uvilje imod at efterkomme den kongelige ordre. Det var altså i høj grad i deres egen interesse at beskylde Rasmussen for at have skjulte motiver. Men derfor behøver deres udfald imod Rasmussen *ikke* betyde, at de ikke nærede nogen følelser eller sympatier for det danske i en eller anden form. De skriver da også: *»Da Hr. Rasmussen offentlig har søgt at kaste en Skygge på Marstals Skipperes patriotiske Velvilie…«*[6]

Man må altså antage, at skipperne i Marstal ikke ligefrem ønskede at modarbejde den danske sag, men omvendt udviste de heller ikke nogen voldsom handlekraft i den pågældende situation. Nogle af de alternative handlemuligheder Rasmussen påpeger, lyder faktisk ikke urealistiske. For at mønstre flere skibe, kunne man have samlet flere ufuldstændige besætninger på ét skib, eller mindre besætninger, fra usejlbare skibe på større, sejlbare skibe. Eller man kunne have benyttet nogle ledige skibe, der ifølge Toldkontrolløren, Mandahl, og Toldassistenten, Bülow, lå udfor Ommel.[7] Med hensyn til vejrforholdene ville det strengt taget også være muligt, at stå ud om morgenen den 27. og sejle ad en anden rute.[8] Selvom det ikke var optimalt at skulle krydse i stiv kuling, må man tage i betragtning, at det *kunne* gælde liv og død for de danske soldater i Fredericia.

Skipperne i Marstal var altså ikke præget af nogen selvopofrende fædrelandskærlighed, på trods af – eller måske netop *på grund af* – den kritiske situation, som fædrelandet (helstaten) stod i. Mange af dem havde deres normale fart på hertugdømmerne, hvor de omsatte deres last.[9] Derigennem følte de måske en vis tilknytning, som kunne virke dæmpende på kampgejsten?

Endvidere var med krigen både deres normale handelspartnere og deres besætninger delvist taget fra dem, og de stod således selv i problemer op til halsen. I deres perspektiv var krigssituationen snarere et spørgsmål om, hvordan man rent praktisk klarede sig igennem, og ikke så meget et spørgsmål om den danske sags retfærdighed. Disse faktorer kan have ligget til grund for deres manglende vilje til at gøre en ekstra indsats, og derfor bør man selvfølgelig være varsom med at dømme deres handling.

Desuden kom marstallerne jo også året efter til at yde *deres* indsats for fædrelandet på Eckernförde fjord, hvor ikke alle var så heldige som romanfiguren Laurids Madsen, der kom ned igen med støvler og det hele.

Henvisninger:

1. Scocozza, Benito og Jensen, Grethe: *Danmarkshistoriens hvem, hvad og hvornår. Politikens etbinds Danmarkshistorie.* København 1999, 227.
2. Rasmussen, P.C.J. (red.): *Om og fra Ærø i 1848, samlede nærmest for Ærøboer.* Trykt i M. C. Hempels Bogtrykkeri, Odense 1849, s. 17- 22, 28-31.
3. Ibid s. 21-31.
4. Ibid s. 16.
5. Ibid s.19-20.
6. Ibid s. 30.
7. Ibid s. 28.
8. Ibid s. 26.
9. Ifølge samtale med museumsleder Erik Kromann, Marstal Søfartsmuseum.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Året 2006 startede med signaler om at verden ikke er helt af lave rent vejrmæssigt, idet det blev rigtig snevinter igen – dog ikke isbrydervinter. På andre bover viste verden sig også fra sin gammelkendte side med kiv og kævl mennesker imellem. Den vestlige og den islamiske kultur fik trukket linierne op. Det fik måske også en del folk til at kigge på egne rødder, egen kultur. Der skete også det glædelige, målt med Søfartsmuseets målestok, at der blev sat fokus på søsiden af vores historie. Søkortet blev halt frem fra kortskuffen igen.

I søfartssamfund er opfattelsen at det oprindelige Danmarkskort er et *søkort.* Den danske og nordiske folkesjæl og kultur har udspring i et søkort. Den nordiske kultur er en frihedskultur, naturligt groet af opvækst og liv ved og på vand og hav. Det er den søfartskultur, der har gjort at den danske sømandsstand skilte sig ud fra flokken under II. verdenskrig. Sympatier kan sjældent måles, men antallet af medlemmer af Danmarks Nationalsocialistiske Arbejderparti er kendt. Her var knap 23.000 medlemmer delt op på ikke færre end 38 erhvervsgrupper, her var ingen søfartsorganisationer iblandt. Det er den kultur, der har gjort at så mange danske søfolk sejlede i allierede skibe under krigen og dermed var aktive frihedskæmpere. Det er den friheds- og søkultur, der kostede standen dyrt – alene fra Marstal Sogn omkom 80 søfolk under II. krig. Den indsats, der har sit udspring og ballast i vores søkultur, har vi brug for at tænke over iblandt. En stor skulptur »I skal ikke blive glemt!« opsat på Marstal Havn sommeren 2006 er således ikke »kun« en minderune over den danske sømandsstands indsats i forbindelse med II. krig – men i lige så høj grad en skulptur, der skal bringe vores frihedselskende søkultur ind på nethinden – få os til at fundere og reflektere over vores folkesjæl, der ikke må sættes til salg på kræmmervis. I disse omvæltningstider har vi brug for at placere en havombrust bautasten i en flyvsk verden.

Skulpturen på Marstal Havn rejst 2006 over den danske sømandsstands indsats for et frit Danmark i ufredstider.

Marstal Søfartsmuseum har været med i front for at få skulpturen på plads – en selvfølgelighed, da museet i sit væsen er søkulturens vogter. Lige så oplagt er det, at en bred kreds af byens foreninger og institutioner står samlet om dette projekt: Skipperforeningen, 4. Maj Kollegiet, Havnen, Kirken, Kommunen, Marineforeningen, Navigationsskolen, Skolen og Søfartsmuseet. Lige så naturligt er det, at en maritim funderet fond har ydet det økonomiske fundament, nemlig A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formaal – naturligt – men derfor absolut ikke en selvfølge – uden den flotte donation kunne opgaven ikke løftes. En selvfølge var det også at det skulle være en kunstner, der har søkulturen i blodet, der måtte påtage sig opgaven, nemlig Hans Krull, der via sine rødder i Marstal fra søfolk og kunstnere i forvejen havde tingene og historien på klos hold.

Vort land udmærker sig gennem en rigdom af mangfoldighed. En af Danmarks store styrker er netop denne lokalforankrede mangfoldighed i kulturer rundt i riget. Denne mangfoldighed i den danske kultur – danskheden – opsnuses og formidles af vort fintmaskede museumsnetværk – lokaliteten og vort lands fælles hukommelse. Men mangfoldighed er under idelig trussel fra den bastante centraltankegang, der er indgroet i store portioner af embedsstanden i centralstyret. Centralismens endemål er ensrettethed, MacDonalisering – og det ville være grumme kedeligt og gråt, og gøre landet mindre attraktivt og mindre dansk. Vi museer, placeret på de såkaldte yderpositioner, er blandt dem, der må råbe vagt i gevær og bringe centralisterne ud af deres uvidenhed – snæversynet metropolcentralistisk uvidenhed skal omdirigeres og retledes! Her er vi fremme ved en af Marstal Søfartsmuseums hovedopgaver, nemlig udbredelsen af ø- og søkultur.

Et yderligere fremstød i disse bestræbelser har museets eksistens været medvirkende til, idet endnu en kunstner med rødder i Marstal har fundet inspiration og kildemateriale i arkiver og arkivalier til tanker bag en stor søroman. Bysbarnet forfatteren Carsten Jensens har med udsendelsen af romanen »Vi, de druknede« – netop til hensigt at bibringe og genkalde vores viden om, at Danmark er en søfartsnation i sin oprindelse og i sin sjæl.

– »Vi, de druknede« er blevet bragende flot modtaget overalt på gaden, i hjemmene, i pressen, aviser og TV, og romanen om søfartssiden af Danmark er allerede solgt til adskillige lande. Romanen er med til at rette op på den danske histories og fælleshukommelses slagside, romanen er med til at sætte fokus på søkortet – det oprindelige Danmarkskort. Omdrejningspunktet er naturligvis Marstal, der er blevet sparket på plads på globussen. Bogen blev søsat på Marstal Navigationsskole, og byen havde sat flagene, og hvorfor skulle man ikke også det, vi bor ikke i Janteby – vi bor ved havet. Her bringes et par udpluk af anmelderroserne. Jyllands-Posten: *Carsten Jensens skum- sprøjtende kæmperoman er på én gang en krønike om søfartsbyen Marstal og en fabel om Danmark og verden*. – Week- endavisens anmelder skriver: ***Fuldrigger.*** *Carsten Jensens storslåede Marstal-roman buldrer i ydmyghed og potens…Han har støvet rundt i lokalarkivet på Ærø og hørt Marstallere berette, og han har tydeligvis ladet sig overmande af det manende stof…. Det var umuligt for denne læser at værge for sig. Romanen er drevet frem i et nærmest forpustet kæmpetræk og i en næsten umoden fortællelyst. Begge dele i den mest positive forstand. Forpustet, fordi stoffet har været så påtrængende og krævende. Umodent og smukt, fordi forfatteren har følt sig forpligtet og overgivet sig helt. Det vil titusinder af læsere også gøre, og de vil blive rørt og skræmt, de vil blive klogere og rigere. Hvor mange danske romaner fra*

de sidste 20 år kan man sige det om? Bogen er solgt til adskillige lande og er her til lands solgt i 75.000 eksemplarer. I kølvandet af bogen har vi fået mange henvendelser på Søfarts- museet.

Man må konkludere at »Navigare necesse est!« – Det er fortsat nødvendigt at sejle. Søkortet er i dagens Danmark mange steder fortrængt af landkort og kørekort, men mange gode kræfter kæmper for at sprinklervæsken skal blandes med søvand – også selvom bilruderne bevæger sig højt på landets broer.

Det kommunale landkort er, som bekendt, blevet omkalfatret. Geografien kan vi imidlertid ikke lige pløje om, Det sydfynske Øhav er fortsat intakt og ligeledes museerne rundt samme farvand. Øhavsmuseumssamarbejdet mellem museerne i Faaborg, Rudkøbing, Svendborg, Ærøskøbing og Marstal er intensiveret. Vi har fordelene ved de to retninger inden for museums(frem)drift. Vi har den fra centralt hold højt besungne stordriftsfordel, idet vi kan trække på hinanden, og vi har samtidig det mindre museums bruger/borgernærhed/identitet og fleksibilitet og dermed handlekraft. Vi to museer på Ærø, der fra 2006 er én kommune, har som følge heraf delt emnerne op imellem os, således at Ærø Museum tager sig af landsiden af øen med særlig fokus på fortiden op til og med Hertugtiden/Søbygaard og købstadsmiljø, medens vi tager os af søsiden af historien. Vi to museer samarbejder i øvrigt på alle punkter, hvor det er fornuftigt, og det er det på mange bover. Ærø består selvfølgelig fortsat ufortrødent af forskellige kulturer, og sådan skal det da meget gerne vedblive. Ensretning gør kun livet uniformt og kedeligt. Der er også fortsat forskel på fastlandsliv og øliv. Mange øboer kan sikkert nikke genkendende til anslag af fastlandskuller, hvis der er fare for færgestop i ekstreme vejrsituationer, og man er i risiko for at blive hængende på fastlandet.

Museets bygninger, lokaler, fartøjer

I udstillingsbygning II er M/S DORAS styrmandskammer med køjer blev færdigapteret. Med henblik på at lette arbejdet i forbindelse med selskabelige situationer, som receptioner eller museets årlige julefrokost, er der indrettet køkkenarrangement i kælderen til hjørneejendommen. Det nyistandsatte baghus i administrationsgården er rigget om til malerhus og er apteret og ibrugtaget. Skibsudrustningsrummet i Bygning III er blevet klædt ind, istandsat og overhalet. Trappegang i bygning II er isoleret ud mod gaden og total-

Foto af bræt fundet på Toldboden.

overhalet. 4 nye vinduer på 2. sal, Bygning I, er isat og klædt ind.

Bonavista-projektet har fortsat rent fysisk ligget underdrejet, dog er der kommet gang i mødeaktiviteten og i tilknytning hertil har Nationalmuseets direktion haft møde i Marstal, hvor sagen naturligt blev drøftet. Tingene har absolut ikke gledet for en »agten for tværser«, men 2007 vil være året, hvor startskuddet omsider lyder til den store overhaling af den oplagte skonnert.

Den indkøbte Toldbygning er der taget fat om, en del nedbrydningsarbejder har museets egne folk, herunder frivillige, været i gang med og aftaler er indgået med håndværkere. Håndværkerne på vor ø har ellers temmelig travlt bl.a. med ungdomsboligbyggeri til at huse de mange studerende ved Marstal Navigationsskole og Blå HF. Det er åbenbart ikke første gang, at der er mangel på indenøs arbejdskraft ligesom nu aktuelt, og udenøs assistance har været påkrævet. Under arbejdet på Toldboden er der dukket et stykke bræt op, hvor der står, gengivet i stavemåden:

Samlede Mur og Tømmersvende Hr Murre Petersen Madzsen, murersvend Larsen og Andersen. Tømerne J Rasmussen H Olsen L Nielsen Alle fra Odense 14 August 1886.

Formidling

Museet har igen været repræsenteret i aviser, radioen og TV i forskellige sammenhænge. Museet deltog i den europæiske maritime uge med filmforevisninger og rundvisning.

Udgivelser

Museets årbog over året der gik, udkom som vanligt i slutningen af marts efter generalforsamlingen. En ny maritim bog »Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid« har set dagens lys. Bogen, der er udkommet i to udgaver fra det tyske forlag Hauschild på tysk og dansk, er et resultat af coastal shipping-samarbejde mellem interesser i Norge, Finland, Sverige, Tyskland, Frankrig, Holland, England og Danmark. Der er bidrag fra Ærøskøbing, hvor Mikkel Kühl har skrevet og Marstal, hvor Hans Boye Kromann har forfattet teksten. Bogen er på 173 sider. I anledning af museumscoasteren M/S SAMKAS 50-år har museet udgivet en gennemillustreret bog over skibets sejlads gennem den forløbne periode, forfattet af Leif Rosendahl. Bogen er på 40 sider og følger op på samtlige Carolineres skæbne med korte data. Bogen forhandles fra museets kiosk med medlemsrabat på egne udgivelser for medlemmer. Kiosken er særdeles velassorteret med maritim, litteratur, takket være museumsbogholder Jens Lindholms store indsats på denne bov.

Udstillinger

Udstillingen i Skibsudrustningskrummet i Bygning III er nyopstillet. Trapperummet i Bygning II mellem DORAS styrehus og Navigationsrummet er blevet indrettet til udstilling af elektroniske navigationsinstrumenter og elektronisk kommunikation.

Særudstillinger

Stablewskiudstillingen med de fine miniaturemodeller kører fortsat endnu et år, samlingen er blevet udvidet med ekstra modeller og flaskeskibe. I foråret viste vi: »Bænkegasterne og de andre« – udpluk af årets indkomne sager. Den afløstes i april af en maleriudstilling med lokale motiver af matros og maler Jørgen Sørensen, Marstal. Fra maj til midt i august var der udstillet 40 billeder af marinemaler Th Norling fra Åbo. Udstillingen blev åbnet med koncert af det finske ensemble IMPROM. »Kyste« var navnet på vores efterårsudstilling af Birgit Rautenberg-Sturm fra Kiel. Den forblev lidt læn-

Skibsudrustningsrummet er totaloverhalet og nyopstilling foretaget.

M/F ØEN stormflodsstrandet ved Mommark. Kunstnerens bil observeres om bord. (Foto: Jesper Bus)

gere end beregnet, idet færgen ØEN, og dermed kunstneren, strandede på vej til Ærø på Mommark havnemole i det stormflodsagtige vejr den 1. november. En måneds tid senere blev forbindelsen til Als genoprettet, udstillingen blev rigget af og vi kunne slå dørene op for vinterudstillingen, en marinemaleriudstilling af Sune Willum Nielsen, Helsingør.

Foredrag, rundvisninger, møder, film m.m.
2006 har budt på adskillige rundvisninger. Foredrag er det også blevet til, og museets ANNE BOYE-film er kørt jævnligt for interesserede, den er også forevist i Ommel Beboerforening. I Ømuseumssammenhænge har der været talrige møder. Karsten Hermansen, Erik Larsen og Erik Kromann har deltaget i møder med de øvrige interesserede på museet og i Rederiforeningen i København om projektet: Danske coastere på 150-499 brt. i årene 1945-2006. Det er et større tidskrævende relevant arbejde, hvor ikke

mindst vor frivillige Erik Larsen har trukket det store læs. Henning Terkelsen er også spændt for opgaven og de udenøs samarbejdspartnere styres af Holger Munchaus Petersen tidligere Told*Skat Museet. Karsten Hermansen er samlende redaktør af det værk, som skal komme ud af forskningen.

Eksterne udstillinger
Sammen med Ærø Museum har vi deltaget i markedsføringssfremstød for Samsø, Læsø og Ærø om bord på færgen MARGRETHE LÆSØ i Gøteborg og Oslo. Vi har ligeledes deltaget i tilsvarende arrangement om bord på M/F MARSTAL i Kiel, hvor Henning Terkelsen fra museet deltog.

Personalia
Hanne Lindholm tiltrådte i februar til fotoregistreringsopgaver, og er stoppet igen i juni, og blev senere afløst af Pernille Skærning.

Til at varetage velkomstopgaver og øvrige funktioner i butikken er der kommet flere frivillige til i årets løb: Bonnie Reinhardt-Hertzum, Hanna Pedersen, Gert O. Pedersen og Raymond Jepsen. Uden for højsæsonen er der andre opgaver, som butiksholdet deltager i. Ulla Raahauge Jensen er også tørnet til og er i gang med gennemgang af arkiv overtaget fra Fyns Amts Avis. Arne Galatius er tiltrådt som frivillig rundviser. Jens Peter Groth Pedersen er tørnet til og har blandt andet fornøjelsen af at knokle med renoveringen af Toldboden sammen med museets øvrige stab, her iblandt frivillig arbejdskraft, under ledelse af Tommy Christensen. Fhv. skibsfører og havnefoged Rasmus Stærke Petersen, der tidligere var medlem af museumsbestyrelsen, døde i 2006, 89 år gammel. – Årets personale- og bestyrelsesudflugt gik til Drejø i Henning Terkelsens og Tommy Christensens fartøjer. På Drejø havde forsamlin-

Museumsudflugten gik denne gang til Drejø i Tommy Christensens og Henning Terkelsens lystfartøjer. Her ses selskabet ved Gammel Elmegaard.

gen fornøjelsen af en grundig indføring af Drejøs historie på museumsudstillingerne på »Gl. Elmegaard« af Beth Blay.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

Alle effekter i Snorren, 1. etage af Bygning III er tjekket og digitalaffotograferet af museets registrator Henning Terkelsen. Alt har i den forbindelse været ude af de respektive rum og Inge Jørgensen har rengjort effekter og lokaler. Overgangen fra registreringssystemet DMI til det nye REGIN har været, og er, en tung proces, idet det ny system absolut ikke er oppe på tilfredsstillende ydeeffekt endnu og ikke brugsmæssigt er på højde med det »gamle« system.

Blandt årets mange gaver kan nævnes stole fra stuemøbelarrangement, tilhørt Eos–Christensen, som han fik fra Søassurancen og rederiet sammen med sølvtøj for i 1905 at have bjærget tremastskonnert Eos klar af Marokkokysten i svær pålandsstorm. Der er modtaget flere konstruktionstegninger og andet materiale fra tømrermester Erik Eriksens Træskibsværft, meget detaljeret model af firmastet bark Archibald Russell, fremstillet og skænket af Norbert Krüger, Berlin, maleri af topsejlsskonnert Ellen, malet af Albert Kromann, havnemotiv fra Marstal Havn med motorgalease Langeland malet af Albe Rise. Sekstant fra Hanne Dahl i Fuglebjerg, skibsmodel af tremastskonnert Hamlet og galease Stylsvig, bygget af Heine Kisby og skænket af Keld Knudsen, Søby, navnebrætter fra skonnert Bien, maleri af M/F Marstal (1) foræret af maleren Th Norling, Åbo, skibsportræt af S/S Amalienborg, galease Skibladner II og skonnert Mester, de to sidstnævnte af H. A. Hansen, »Spillemanden«, udskåret figur af billedhugger N. H. Petersen forestillende Paket-Eriksen,

Eos-Christensen i landgangstøjet om bord på sit skib.

Blandt årets mange gaver var en æske med fotos og negativer fra familien omkring galeasen LANGELAND. *Her ses den aldrende skude med agterskibet på slip for skruereparation midt i 1930'erne. Bag ved ses Marstalflådens dengang største fragtskib, damperen* DORTHEA.

LANGELAND fylder ikke meget ved siden af firmastskonnert CAROLINE.

model af sivbåd fremstillet af indianere, der var med til at bygge RA II til Thor Heyerdal, hjembragt fra La Paz, Bolivia af Erik Jørs. Der skal lyde en stor tak til de rigtig mange gavegivere.

Økonomi

Fra Kulturarvsstyrelsen har vi sammen med Faaborg Museum, efter ansøgning, modtaget tilsammen 150.000 kr. til løn til medarbejder for at rette op på fotoregistreringsfejl i forbindelse med konvertering fra registreringssystemet DMI til det ny REGIN. Marstals andel blev på 112.000 kr. Hanne Lindholm har været ansat til opgaven, og efterfølgende Pernille Skærning, der afslutter jobbet i 2007. Som kompensation for gratis entré for børn og unge under 18 år er fra Kulturarvsstyrelsen modtaget 75.000 kr. og dermed kommer museets samlede entréindtægt op på godt og vel det samme som året i forvejen. Der er modtaget 20.000 kr. til sejl til ANNE CAROLINE fra Danske Initiativpulje, 100.000 kr. fra Augustinusfonden til køb af Toldboden, 10.000 kr. fra Landsdommer Gieses Legat til H. C. Grube-bogen, 56.000 kr. fra Marstalfærgen og Fra Ærø Brand Fonden er kommet 5.000 kr. til SAMKA-bogen. Til istandsættelse af Toldboden er modtaget 100.000 kr. fra JL-Fondet, 50.000 kr. fra D/S TORM, tilsagn om 100.000 kr. fra D/S Orient ved rederiet NORDEN, 10.000 fra Familien Hede Nielsens Fond og 5.000 fra Søfarendes og Søfartens Vel. Samkaforeningen har modtaget 100.000 fra Artikel 33 midler og 144.700 kr. fra Tryg Fonden til redningsmidler og sikkerhedsudstyr.

Vi er taknemmelige for de mange økonomiske tilskud, der er nødvendige for museets fortsatte fremdrift.

Årsberetning fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat 2006

Af Tanja Millinge, fællessekretær for Øhavsmuseerne

For Faaborg Kulturhistoriske Museer, Svendborg og Omegns Museum, Langelands Museum, Marstal Søfartsmuseum og Ærø Museum blev 2006 året, hvor samarbejdet mellem de fem museer har taget form. Det er glædeligt at kunne berette, at Øhavsmuseernes fællessekretariat i stigende grad fungerer som koordinator for udveksling af ideer, informationer, gode råd og vejledning mellem de fem museer. Herudover sørger fællessekretæren for at holde sig orienteret i den øvrige museumsverden og videregive nyt herfra til Øhavsmuseernes medarbejdere. En stor del af vidensudvekslingen sker via mail og via Øhavsmuseernes hjemmeside, der kan ses på adressen www.oehavs museerne.dk. Hjemmesiden udbygges hele tiden og indeholder som det nyeste en intern kalender med oplysninger om møder i arbejdsgrupperne, foredrag, udstillingsåbninger og diverse aktiviteter både i museumsverdenen og i lokalområdet.

Strukturen i det sydfynske museumssamarbejde er opbygget omkring faglige arbejdsgrupper. Formidlingsgruppen er ved at udvikle et nyt digitalt undervisningsmateriale, i form af et websted på e-museum.dk, med det formål at formidle ny viden om børn og unges opvækst, so-cialisering og rolle i søfartssamfundet. Gruppen vil samtidig tegne et mere generelt billede af søfartens udvikling frem til i dag med særlig vægt på erhvervets internationale dimensioner. Projektet vil henvende sig til folkeskolens 7.-10. klasse. Koordination af projektet vil ske fra Øhavsmuseernes sekretariat.

I arbejdsgruppen for Nyere Tid har der også været aktivitet, da man her ser samarbejdets store muligheder for nye aktiviteter inden for såvel dokumentation, indsamling som formidling. Gruppen har planlagt et fælles forskningsprojekt om øbolivet på de sydfynske småøer. Butiksgruppen har i december 2006 lanceret sin helt egen avis kaldet Øhavstidende. Her kan man læse om nyt fra Øhavsmuseerne samt finde annoncer med varer og bøger fra museumsbutikkerne. Øhavstidende vil udkomme nogle gange om året og kan afhentes gratis på alle museumsafdelinger, bestilles ved fællessekretæren eller læses på www.oehavsmuseerne.dk.

2006 blev også året, hvor Øhavsmuseerne begyndte at give rabat på historien. Øhavsmuseerne tilbød nemlig alle betalende gæster et rabatkort. Rabatkortet er gratis og udleveres ved det første besøg på en af Øhavsmuseernes 29 spændende afdelinger i Det sydfynske Øhav. Ved efterfølgende besøg på Øhavsmuseernes afdelinger udløser rabatkortet 5 kr.'s rabat på entreen.

I december 2006 afleverede de fem museer 4-års planer til Kulturarvsstyrelsen. 4-års planerne beskriver museernes nuværende status samt de forsknings-, registrerings-, bevarings- og formidlingsprojekter, der planlægges for perioden 2006-2009. Det er her et stort skridt for det sydfynske museumssamarbejde, at det er blevet skrevet ind i 4-års planerne og, at en koordinering af museernes arbejde har fundet sted.

1. oktober 2006 rykkede fællessekretæ-

ren kontor fra Flaske-Peters Samling i Ærøskøbing til Viebæltegård i Svendborg. Det kan være givtigt at flytte arbejdssted mellem museerne, da dette giver et indgående kendskab til de forskellige museers organisation, udstillinger samt personale.

Øhavsmuseerne er nået langt i 2006, men museumssamarbejdet har dog også været påvirket af, at fællessekretæren var på barselsorlov fra 1.januar til 1.oktober, hvor Mikkel Kühl fra Ærø Museum varetog en del af sekretariatets funktion samt af, at der har været lederskifte på både Langelands Museum samt Faaborg Kulturhistoriske Museer.

Det nyrenoverede baghus i administrationsgården. Bemærk den engelske skorstenspibe.