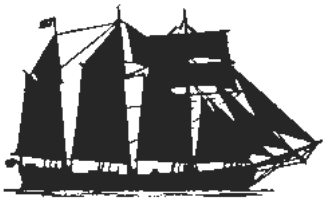
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2007



17. 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 87-89829-35-2 – ISSN 1398-7844

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Forside:

En af årets erhvervelser: »Skibe i høj sø«,
malet af J. E. C. Rasmussen i 1882
– et fremragende søstykke, hvor en bramsejlsskonnert
kæmper sig frem for styrbords halse med mindsket sejlføring.

Bagside:

Den 13. februar 2008 kom BONAVISTA på land på Eriksens Plads
for at påbegynde den store restaurering.

INDHOLD

Jørn Ørnstrup:
Johan Arndt Dyssels besøg på Ærø i 1763 4

Carl Ewald:
Ærø anno 1893 17

Flemming Rasmussen:
Dansk sømand i allieret tjeneste under 2. verdenskrig 20

Martin Østergaard:
Jul i arkivet – et studieophold på Marstal Søfartsmuseum 25

Martin Østergaard:
Småsparere og skibsredere
– parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922 28

Karl Hansen:
Til søs med DORTHEA af Marstal 38

Karsten Hermansen:
Fra storhed til fald
– Svendborgrederiet Falkens historie i afslørende nyt lys 48

Flemming Boye:
Marstallerne på nettet 59

Tanja Millinge:
Årsberetning 2007 fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat 64

Leif Rosendahl:
Årets gang i SAMKA 66

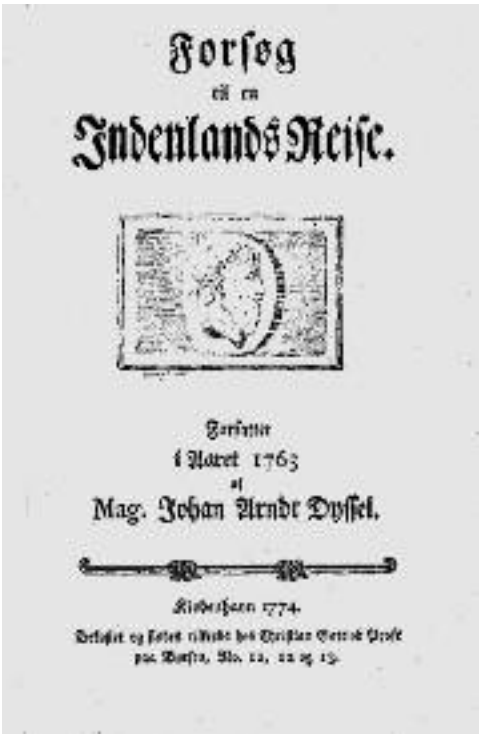
Erik B. Kromann:
Årets gang 70

Johan Arndt Dyssels besøg på Ærø i 1763

Af Jørn Ørnstrup

Den sønderjyske præst, magister Dyssels bog »Forsøg til Indenlands Reise« er oprindelig skrevet i form af dagbogsbreve. Dyssels rejse til Ærø fandt sted i månederne september og oktober 1763, og han har haft selskab af sin hustru, deres barn, en ung pige og en tjener. Selskabet rejste over Als, Ærø og Langeland og til Lolland, hvor de har besøgt familie og venner, inden de indledte hjemturen med en Marstaljagt, der skulle til Åbenrå.

Bogen, der er en meget tidlig og særdeles ofte citeret kilde til Marstals historie – er »oversat« til almen læsbar skrift af Jørn Ørnstrup, København tidl. Marstal. Den foreliggende tekst og bemærkninger er afgrænset til at omhandle Ærø, som Jørn Ørnstrup har et personligt forhold til. Hele Ørnstrups bearbejdede materiale og forklarende noter er dog ikke medtaget her i årbogen, men forefindes på museet i sin helhed, hvor interesserede kan læse det i museets bibliotek.


Forſøg
til en
Indenlands Reiſe.
Forfattet
i Aaret 1763
af
Mag. Johan Arndt Dyſſel.
Kiøbenhavn 1774.

Titelsiden fra Johan Arndt Dyssels »Forsøg til en indenlands Reise«. København, 1774.

Magister Dyssel var barn af oplysningstiden og gennem sine kritiske skrifter formidlede han periodens fornuftsprægede holdning. Dyssel skrev i sit forord til bogen, der i 1774 udkom på baggrund af dagbogsbreve: »Jeg reiste med aabne Øjne og skrev af et aabent Hjerte. Fornuften lærte mig Tankerne, og Oprigtighed tvang mig til at skrive, som jeg tænkte«. En kritiker havde følgende betragtninger om Dyssels udgivelse: »En opmærksom og vittig Reisende kan endog paa en almindelig Landevej gøre nogle nyttige Anmærkninger og Iagttagelser. Af Marstal, en liden ikke for længe siden opbygt By på Ærø og dens Indbyggere, giver Forfatteren et meget fordelagtigt Skilderie«.

Notaterne starter ved afrejse fra Mommark. Om opholdet i Mommark fortæller Dyssel bl.a. følgende: »Vinden var just med en Storm gaaet til Øster, som er stik Modvind, saa jeg med mit lidet Følgeskab maatte blive liggende i 4 Dage. Den Tid var mig i dette smukke Land meget lang. Et Canaan kan også blive kiedsommeligt. Herberget var ogsaa meget slet bestillt, og burde, hvor Overfarten er stor, være bedre. Fartøiet er en maadelig Baad. Færgefoolkene er træskoede Bønder, og slet befarne.

Jeg saae, at mange Reisende før mig havde været ligesaa misfornøyede, thi paa Bielker, Vinduer, Dørre læses mange ynkelige Klager over Ophold og slet Beværtning«. Dyssel undlod heller ikke at afsætte en blyantsbemærkning. Hermed overlades ordet til magister Dyssel:

Endelig og endelig femte Dags Morgen blev Vinden halv god, og vi vovede os, i Herrens Navn, ud, endskiønt det kuulede haardt, og kom efter 4 Timers Krydsen, mange Byger og Overhalinger, ganske vaade til Ærøe. Men mine hurtige Matroser, den ene en Skræder, den anden en Skoemager, formaaede ikke at sætte os i Land paa det rette Sted som er Søbye, men en halv Miil derfra ved den allerydderste Spidse af Landet Siollernes. Det burde dog af Øvrigheden eftersees, at der ved saadanne almindelige Færgeløb[1], vare altid befarne Folk, thi naar Overfarten, som billigt er, fastsættes til visse almindelige Streder, saa burde og disse, som almindelige Anstalter, falde under Opsigt. For en paalagt Betaling maa man nyde al mulig Tryghed. Vi takkede Gud vi slap. Paa Landbreden satte vi os, indtil vi fik hentet Befordring fra næste Bye.

Dette Land har en forunderlig Dannelse. Det ligner, i smaat, America paa vore Landkorter. Fra Ærøskiøbing, som er Kiøbstaden paa Landet, løber et flak Vand ind, der næsten skiller Landet i toe Deele, om ikke en smal Strimmel, som mest er Stene, holde det tilsammen ved Gaarden Graasten, eller Gravenstein fordum kaldet. Denne Bugt kan min Herre forestille sig at være SINUS MEXICANUS[2], saa har De den fulde Lignelse. Landets Længde er toe og en halv Miil, men i Breden ikke større end at man jo seer Havet paa begge Sider, hvor man kiører. Øen er frugtbar, mest paa Byg[3], men ikke mindste Skov[4], saa det er et meget bart og aabent Land. Dog give visse Byers Navne tilkiende, at der fordum har været Skov[5]; endnu ere nogle faa Egetræer ved Gaarden Graasten; ikke desmindre er her dog paa Landet en Skovrider, hvilket maaske falder min Herre ligesaa forunderligt, som at nævne en Skovrider paa Floden. Det Vildt her falder, er Harer, i temmelig Mængde, og en Deel Fugle[6]. Den almindelige og store Landeplage, Sygdommen iblant Hornqvæget[7], grasserede her, saa jeg saae lidet Qvæg, men en Mængde skiønne og store Faar. Paa Landet ere 4 Herregaarde[8] som ere Kongens men under Forpagtning. Ved disse Gaarde sees en slags ældgammel Fortification, som bestaaer i en stor rund Høi opkastet med smale Graver omkring, man seer et Par deraf betegnede paa Dankverts Landkort[9] med det Navn Borg og Wald. Det maa have været i uroelige gamle Tider, at disse Forsvarsstæder har været brugte, thi nu omstunder sees ikke, til hvad Nytte eller Brug. De fire Herre- eller rettere Avlsgaarders Navne ere: Søbygaard, Woderup, Gravenstein, som nu overalt kaldes Graasteen, item Gottesgabe, som nu aldrig nævnes andet end Gudsgave; det kildre en Patriots Øren, at høre efter Haanden de tydske Navne offentligen udryddede. Straks Østen for sidste Gaard ligger Byen Marstal; Dankverts kalder den Marsted.

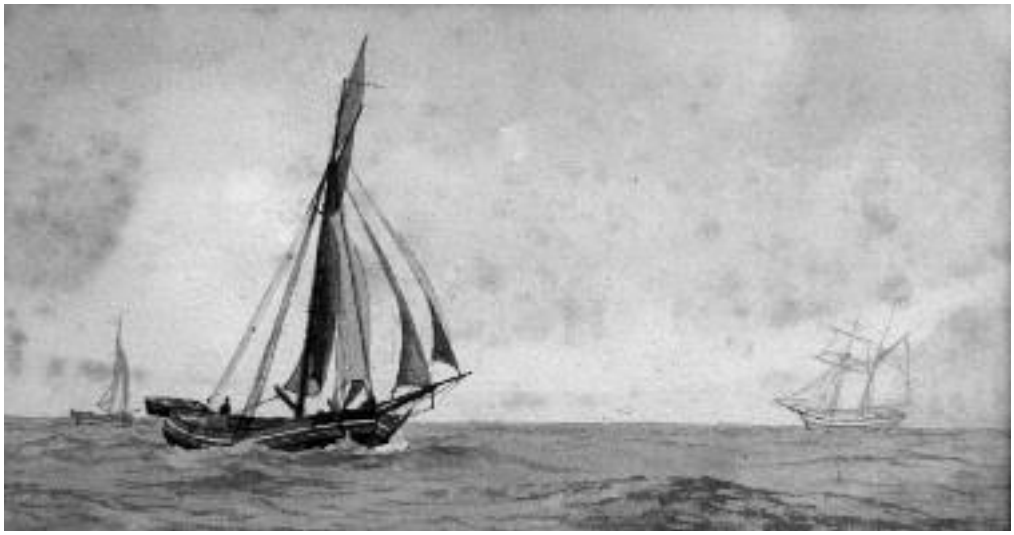
Derfra lode vi os oversette til Rudkiøbing paa Langeland. Dette Færgeløb er meget fornøieligt, forbi lutter Holme og smaae Øer, i meest flak Vand af to Miles Længde. Fra Rudkiøbing har man en liden Miil tvers over Landet til Sposberg, som er Færgestedet. Her ere tre Mile over Vandet til Taars paa Lolland.

Johan Arndt Dyssel opholder sig sammen med sin familie på Lolland indtil udgangen af september, 1763. Hjemrejsen til Sønderjylland begynder om bord på en Marstaljagt, som skal til Åbenrå. Den første dag når de dog ikke længere end til Albuen, hvor der ankres indtil næste morgen.

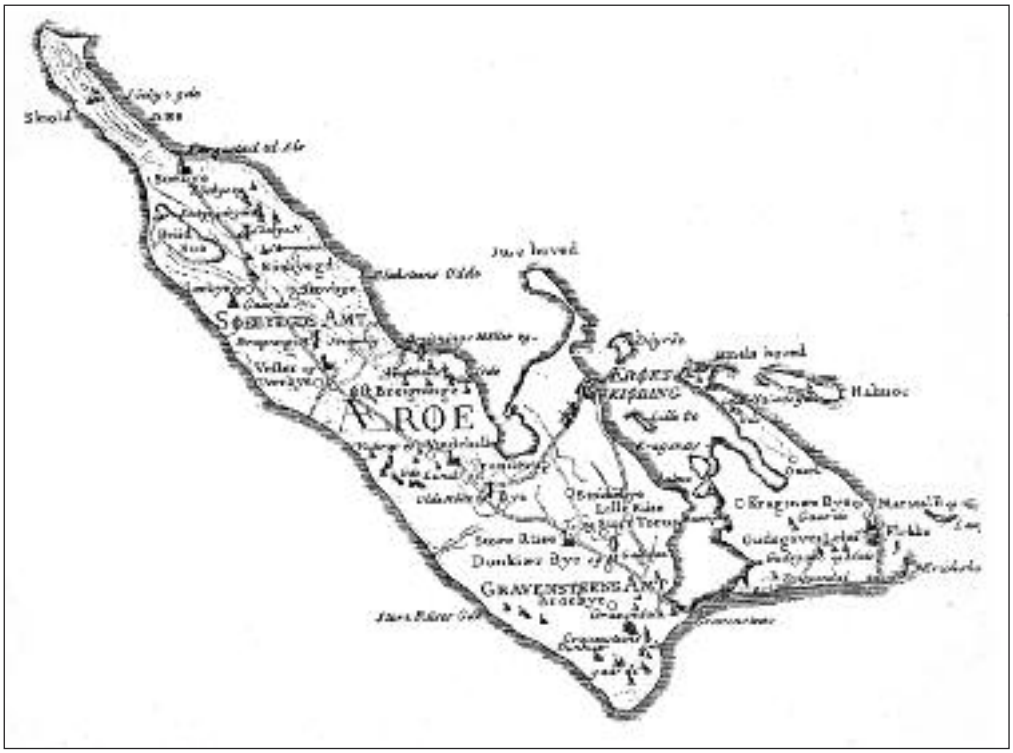
Vejret var blik stille, og vi sov i vores ret artige Cahytte som i et grundmuret Huus. Om Morgenen henved Kl. 3 lettede vi Anker, hidsede Segl, og efter forretted Morgensang, som Folket holdt ret andægtig, begyndte vi med Fornøielse at tælle Timerne, naar vi kunde være ved Ærøe; thi lige over forbi Forbierget Gulstav paa Langeland, havde vi ikkun syv Mile. Men ...

HELAS ! SI PRET DU PORT, CONTRE TOUTE APPARENCE. UN ORAGE SI PROW BRISAT NOTRE ESPERENCE. Corn. le Cid.[10]

Vinden slog i en Hast om, efter en Times Seilads, og den liden Hielp vi havde af en halv Vind, var ikke nok til at stoppe den stærke Synden-Strøm, som forsatte os mere og mere, saa at Skipperen lagde over Stavn, for at gaae Norden om Langeland, forbi Hou, hvilket gav os et Omsvøb af 13 Mile i stedet for 7. Vi løbe i Hast til Enden af Langeland, men maatte krydse op imellem dette Land og Fyen, Farten imellem disse Lande er behagelig, og vi havde seilet med stor Fornøielse, dersom ikke Vinden op ad Dagen havde forøget sig til en Storm; ja hen imod Middag til en Himmel-Storm, med Regn og Slud samt Kastevinde fra Landene. Vejret blev saa haardt, og tog saa skrækkelig til, at Skibet ikke kunne føre sine Sejl. Søen rasede saa stærk, at Bølgerne spillede ikke alene over Dækket, men op i Sejlene. I yderste Fare tumlede vi om, bestandig med Loddet i Haanden for at undgaa Skiær og Stene, hvoraf der er en Mængde imellem Taasing og Langeland. Endelig ved Himlens Hielp naaede vi Havnen ved Marstal. Her dreve Skibene for deres Anker. Baadene vare opkastede paa Landet, andre tumlede om i de rasende Bølger. Tænk, min Herre! det var dette gruelige Veir, der lukte mange Øine, dette Veir, som Avisen siden fortalte os at have raset paa Temsen Aftenen tilforn Klokken 7, saaledes mærkes altid, at et heftigt Veir tager en stor Strækning for Stormen holdt ved i tre Dage, hvilket ogsaa pleier at være. Formedelst dette og paafølgende Modvind, var jeg nødt til at blive her i Marstal i 9 Dage. Jeg havde altsaa mere Tid end jeg skiøttede om, og behøvede til at eftersee, hvad jeg om denne Bye kan melde Dem.



Marstaljagt efter farvelagt tegning af J.E.C. Rasmussen (Søfartsmuseet).



Kortet er tegnet af Hans Skanke i 1783.

Marstal er et Sted bygt paa Strandkanten[11], som bestaaer af lutter Søefarende; en Bye i ønskelig Opvext; en af de rare Byer i vore Tider, som tager aarlig til, da desværre vore øvrige Kiøbstæder tager aarligen af. Den har 83 Huse, men uden et Fodsbred Agerland, og er det Skade, at Husene for Rums Skyld maa bygges saa smaa og uordentlige. Dens Næring er blot Søefart, Fiskerie og Handel. Den er en rigtig Afbildning paa alle vore Kiøbstæders første Oprindelse. Jeg tænker paa den Tid, da Steileborg[12] saae saaledes ud, førend det nu er blevet til Kiøbenhavn. Alt hvad VIRGIL LIB. 4. GEORGIE[13] siger til Biernes Roes kan hentydes paa Marstallerne; de helmer aldrig; de ere idelig i Bevægelse; en Dag at ligge stille er for dem en Plage. De lever tarvelige, stille og indgetogne. At stræbe og samle er alt deres Sag. De lader sig aldrig nogen Sag være surt og vanskeligt, naar der er mindste Haab. De tager visseligen mangen Fordeel fra andre, mindre flittige Stæder; og det ere de at rose for. Denne Stræbsomhed gør dem, som sædvanlig, meget misundte, især af deres Naboer Lollikerne, og dog aflade disse aldrig at handle med dem. Naar det Indfald skikker den Lollandske Kiøbmand, saa giver han Klage over Klage til Kammeret over Ærøboens Handel, som sig fornærmende, og selv kan han ikke bare sig at handle med dem. Bliver de borte, saa er det som hans Handel var død.

Denne lille Bye eller Flekke eier alene til Søfarten, Fragter og Handelskab 38 store Jagter, foruden mindre Fartøjer, saa mange eier ikke alle fem Købstæder i Lolland; nu da dette renskrives, erfarer jeg at de haver 50 Jagter[14]. Marstallernes Fart og Handel er deri forskiellig fra andres, at deres meeste Fart er fra Michelsdag, og

heele Vinteren igiennem, saa længe et Fartøi kan gaae i Søen. I den Tid er deres største Handel med Korn og feede Vare fra Lolland, Fyen og omliggende Øer, til Kiøbenhavn og de Holstenske Stæder. Deres Skibe ere snilde, sikre, og Folket rette Søehaner. Naar andre Stæders Skibe ere aftaklede, løber Marstallernes for fulde Sejl; og naar en anden Skipper skal først i Magelighed drikke sin The og spise sin Froekost, før han letter, saa seiler Ærboen paa et stykke Ost og Brød, eller en Pibe Tobak. Jeg vilde ønske at kunde opvække en nidkier Stræben ved min Fortælling. som er sandfærdig.

Deres Fiskerie er ikke alene, til daglig Føde, ved deres egne Kyster; men med mangfoldige store Baade, som de kalde Beltebaade[15], gaaer de om Efterhøsten under Langeland, Lolland, Falster, og Fyen og fisker en mængde Sild, til Skam for Indvaanerne, der har Sildene ved deres egne Lande, og kiøber, saa at sige, deres eget af lutter Magelighed eller Vankundighed. Paa saadan en stor Sildebaad er fire Fiskere, hver har fire Garn, hver paa 40 Favne. Disse fæstes sammen i en Linie, om Aftenen seiler de ud i Strømmen, sætter Garnene ud, og binder Enden fast ved Baaden. Strømmen driver altsaa Garnene og Baaden med Folkene i den heele Nat, indtil de om Morgenen tager Garnene ind, og fører, hvad Gud har givet dem, til Land. Saadan Uleilighed underkaster sig Flittighed, i Haabet, og ofte i et uvis Haab. I et par Aar har Sildefangsten været mager; men ellers er det ikke rart, at en Baad kan fortiene i beholdne Penge 50 Rdlr. og derover i Fisketiden, som varer henved 6 Uger.

Byen har ikke for meget længe siden faaet sin egen Kirke da den førhen hørte til Riese Kirkesogn, hvortil den var et Annex, nu et Hovedsogn for sig selv. Kirken er bygget 1738, og altsaa nye, meget simpel dog smuk indrettet, uden Taarn; de gamle Dags gothiske Taarne, som man seer paa de fleste Kirker i Danmark, ere ogsaa i sig selv en meget overflødig og unyttig Bygning. Hvortil ere de nødvendige? man kunde bygge en heel Kirke for sligt et Taarn. Uagtet at Marstals Kirke er saa nye, maatte jeg dog undre mig over Prædikestolens Brøstfældighed, som kunde give en Skiemtere Anledning til at dadle enten Prædikanternes Hidsighed, eller Vedkommendes slette Tilsyn med Kirken, helst da den har smukke Indkomster. Den var saa aaben, at der læt kunde hendes en Prædikant her det Puds, som Kong Christian den 3die i sine unge Aar gjorde ved Munken til Worms, VID. OLEAR. CHRON. P. 85... Nu var det ellers i Giærde at udvide Kirken med en Sidebygning, da den er for liden for Tilhørernes tilvoxende Mængde; thi deres Tal, som fra 12 Aar betaler Extraskatten, beløber sig til henved 600; hvorved maa agtes, at nogle Bønderbyer hører til Meenigheden.

Den opvoxende Ungdom i Marstal Bye, saa mange som kunde og burde gaae i Skole, var den Tid Hundrede nogle og tyve. Der var en skikkelig Bygning til Skolen, men ingen Skolemester, eller ret Anstalt til denne vigtige Sag. Nogle Skippere 3 a 4 holdte derfor en Karl til deres egne Børn; de øvrige sværmede om paa Gaden og ved Stranden. Til Beviis paa Frugtbarhed hos Marstallerne blev mig fortalt, at en Kone, Eleonora Christen Peders, som for kort Tid siden var død, havde seet og efterladt 144 Børn, Børne-Børn og Børnebørns Børn af sit Afkom.

De seer altsaa, høiædle Ven! en Bye i blomstrende Opvækst. Gid den maa blive ved at tiltage, og ved sit Exempel opmuntre andre Steder. Gid ikke Tidernes Yppighed skulde nogensinde besmitte den til sin Undergang; thi agter min Spaadom, I gode Marstallere! naar tre S kommer i Foragt, da falder Eders Velstand, naar Mændene foragter Seiladsen, Konerne Spinderokken, Døtrene Syenaalen; og

naar tre K kommer i Agt, naar Kortspil giør Eders Forlystelser, Kroergang Eders Vellyst, og Klædedragten Eders Værdighed, da gaaer Eders Lykke Krebsgang. Speiler Eder i de andre smaae Stæder. Dersom denne Bye ved et eller andet bliver understyttet, vil det med Tiden blive en vigtig Bye.

Indvaanerne ønskede nok noget Agerjord til Byen. Jeg vilde ønske dem saa meget, at de kunde faa meere Rum til deres Huse, bedre Gader, og nogle Haugepladser, men neppe troer jeg, at jeg ønskede dem meere; thi efter mine Tanker burde ingen Kiøbstad have Agerland; det er at giøre blandede Byer; at en Kiøbstad kan undvære det, viser den folkerige og velhavende Bye Synderborg, som ikke har Fodsbred. Den havde Agerland indtil Hertug Johannis Tid. Han blev vred paa Byen, fordi en af hans Hofbetientere var ihielslaget i Byen, og Morderen ikke kunde opdages; som Straf borttog han deres Jorder. Byen har i sin Tilstand ikke tabt, men snarere vundet derved. Har de nøjomme hollandske Byer Agerland? maaske det er et af de Stykker, der fordærver vore Søestæder. Naar en Skatteborger faaer saa meget Land, der kan til Nød føde ham, legger han sig hverken ret efter Handelen, eller Haandverk. Han har for mange Jern i Ilden. Han bliver en Fuskere baade som Borger og Bonde. Vil han være Avlsmand, da lad ham flytte ud paa Marken, ud fra Byens Privillegier; hver Stand for sig er bedst, vil Borgeren ikke taale, at Bonden giør ham Forfang, bør han ikke heller falde Bonden ind i sit Brug.

De vilde vel ellers, høitærede Ven! spørge, hvorledes jeg fordrev Tiden i disse 9 Dage: jeg maa atter bevidne mit Ønske at have nydet deres Selskab; men ellers gik Tiden ret godt, naar man fatter Sindet efter Nødvendigheden, saa finder et fornuftig Menneske altid Tidsfordriv. Vores Herberge var godt, saa vi intet manglede; og ikke langt fra boede den residerende Capellan Hr. Horneman[16], en meget from stille og oprigtig Mand; han besøgte os, og vi ham i sit Huns, hvor han som MUSICUS EX PROFESSO fornøiede os meget. Han forstod at behandle adskillige Instrumenter, især Harpe, tillige med Vocal-Musikken. Hans Kiæreste[17] spillede ret artig paa Claveer, og sang derhos, saa at de to alene kunde anrette en heel Concert. Deres Høflighed og Godhed imod os var indtagende; et fromt og stille Væsen zirede dem begge, og glæder det mig meget, at han, som jeg siden har hørt, er blevet Stedets Sognepræst, da Byen Marstal er blevet et Kald for sig selv. Jeg hørte ham prædike med megen Opbyggelse.

Min brave Vært førte mig ogsaa omkring til andre af sine Naboer. Folkene ere overalt meget skikkelige, tager ærlig, aabenhiertig og velmeent imod Fremmede; store Figurer og Complimenter ere ikke deres Sag. Hvor jeg kom ind, maatte jeg beundre deres gode og ordentlige Huusholdning. Fruentimmerne ere tarvelige, huuslige og flittige. jeg saae iblant andet mangesteds, at de spandt Uld, og maatte rose den fine Traad, som de deraf kunde spinde; men det faldt mig underligt, at Ulden var at see til saa graae og skiden. Jeg spurgte om det sidste, og fik til Svar, at man i Almindelighed der paa Landet aldrig toer Faarene, førend de klippes, men alene strøer vel under dem hvor de ligger inde, naar da Ulden utoet klippes af dem, har den en Fittighed ved sig, der giør den saa beqvem til at spindes fiin, som den toede aldrig kan blive, hvilket jeg her saae Beviis paa, men ikke før har vidst. Jeg fandt den samme Grund heri som i Olie-Høren, der lader sig spinde finere end anden Hør. Den bliver ligeledes giort smidig ved at smøre lidet Olie paa Heglen, hvor igiennem den trækkes. Men at den omtalte Uld kan nu blive reen, naar den er spundet, da toes den paa en egen Maade. De kaager den i Klintelud, det er: i Forhold med Uldgarnets Qvantum tager

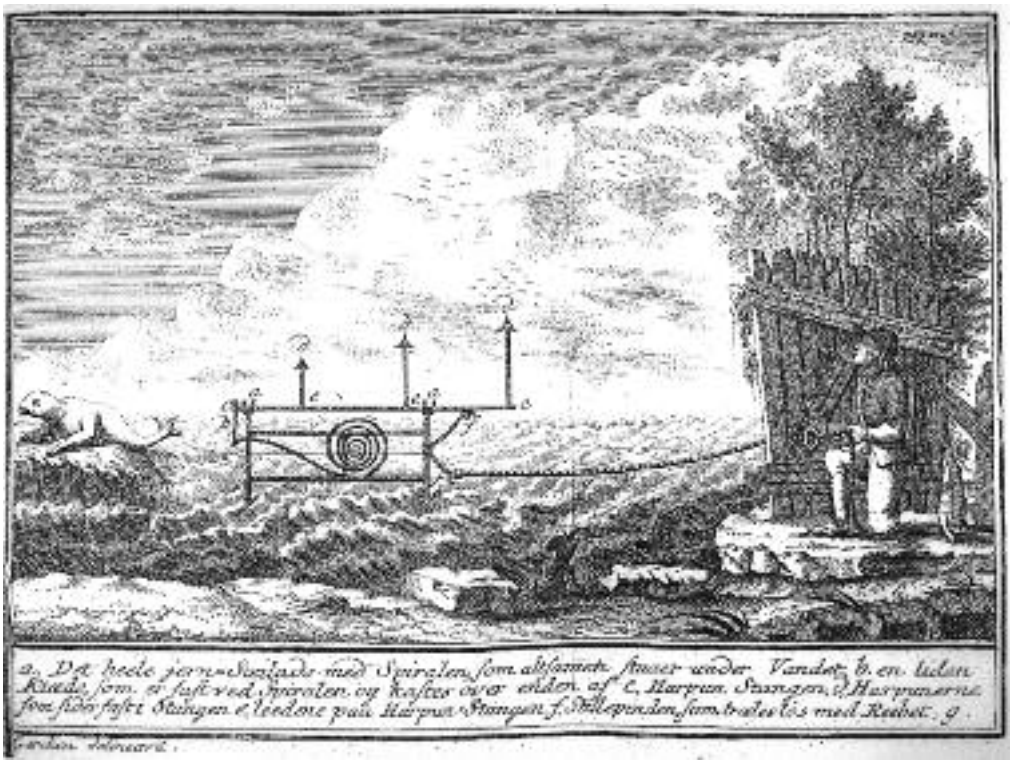
de endeel Klinte, og paa en Qværn maler den grovt, eller grøfter den, som nogle kalder det. Deraf kåges en Lud, hvori Garnet skaaldes. Blev, denne Maade almindelig, saa kunde Bonden mangesteds faae en Skilling for sit Ukrud. Seer De, min Herre! her lærte jeg jo en Huusholdnings-Regel.

Jeg lærte endvidere et Mærke, hvorpaa Marstallerne kiende, om Sviin ere brav feede; dersom Sviinene triner saa dybt, naar de gaaer paa jevn Jord, at de rører ved Jorden med de to smaae bageste Klover, saa holder de dem gode. Imedens jeg er kommet ind i den Sviine-Materie, maa jeg fortælle en Anmerkning, som jeg ingen andensteds har seet: nemlig den tugtige og artige Opdragelse, som Ærboerne giver deres Sviin. Andre Steder lader man Sviin blive Sviin; ligesom man lader Pøbel blive Pøbel, uden at tænke paa at forbedre dem. Her, hvor deres Sviin stode indelukt for at feedes, enten inden for et lidet Plankeværk, eller et flettet Giærde, saae jeg, at Sviinene vare meget reene, og, som meest besynderligt, at al deres Ureenlighed laae paa et eneste Sted i indelukket, uden at være spredet paa heele Pladsen. Jeg var nysgierrig for at vide, hvorledes det gik til, og fik at høre, at det kom af Vanen og Opdragelsen. I de første dage staaer en gammel Kielling eller et Barn med en Kiep, og saasnart det mærkes at Svinet vil: SALFA FENIA[18], faaer det Hug og jages hen til den Krog, hvor det er tilladt. Siden skal det aldrig kaste sin Ureenlighed paa anden Plet i hele Indelukket; jeg havde ikke for tænkt, at Sviin vare saa lærevillige. Men sandelig mangt et Sviin blev bedre, ifald han blev bedre behandlet og underviist. I det Slesvigske, hvor jeg boer, stiger vi lkke slet saa høit i vor Svinetugt. Vi alleneste holder dem i Tyder; de faaer ikke Lov at oprode og fordærve Græsbunden, som man seer skammelig at ske andre Steder. Jeg veed, at min Herre hverken beleer eller foragter saa smaae Fortællinger, de anføres med Flid; maaske til Nytte for Agtsomme, og jeg aflagde mine Beføjelser ikke som en ørkesløs Tilskuer.

Iblant dem, som jeg saae og talede med, merkede jeg ogsaa nogle hengivne til den Hernhutiske Sekt. Visse smilende Træk i Ansigtet udmærker dem; det skal have Skin af Venlighed og forbarmende Kierlighed, men røber tillige en foragtende Medynk over alle de stakkels Vanhellige, som er uden for deres Selskab. I Talen er strax visse Ord deres Tegn. jeg talte med et Par af dem. Den ene var af Griller ganske forvildet, ja virkelig forrykket i Hovedet; han paastod at kunde fornemme Aandens Paamindelser inden i sig ved tydelig Stemme. Med saadan en Grillefænger var det ikke værd at indlade sig. Jeg har visse Efterretninger, at ban i denne Stund sidder paa Møens Tugthuus, som det ham best passende Sted.

En af mine fornøielige Tidsfordriv var ogsaa, at jeg nogle Gange talte med, og besøgte en meget vittig og fornuftig Smed, ved Navn Mester Claus[19]; jeg fordrev nogle Timer i hans Verksted, jeg fandt ham ligesaa skikkelig og høflig, som Vittig. Han var en virkelig ESPRIT CREATEUR, som havde lært sig selv, ved blot Grunden og Tænken, mange Ting. Jeg vil ikke melde noget om det Rygte, han stod i som Læge[20], da mange søgte ham om Raad. Hvorvidt han deri systematice var grundet, kan man vel tænke; men det som jeg i denne Videnskab maatte rose, var at han fulgte nøie Weisbach[21], og ikke som andre Bedragere, eller saa kaldede Visemænd, brugte Urimeligheder, dog havde han, hvad udvortes Skade angik, en stor Troe til det sympathetiske Pulver E VITRIOLO. Og da han hørte, at jeg kiendte det, havde vi en lang Samtale derom. Men det jeg meest maatte beundre, var hans Haandarbeide og Mekanique; han havde et virkelig, og af Naturen dannet mekanisk Hoved. Fra Grovsmed-Haandverk, som han nu ikke meget øvede, havde han selv lært sig al Slags fiint Arbeide og

giorde de smukkeste og rigtigste Uhrverker, som man kunde forlange, af alle Slags Forandringer og Indretninger. Han havde til Lettelse og hurtig Arbejde i den Kunst selv opfunden endeel Redskaber, som han forsikrede mig, aldrig at have seet, og ikke heller troede at nogen Uhrmager havde. Tilsidst viste han mig nogle fortreffelige Maskiner, som han selv havde opfundet og forarbeidet, til at fange Sælhunde med. Jeg maa tilstaae min Forundring over dem. Hvor sindrig kan ikke Forstanden blive, naar den ret pønser paa noget, og Haab om Fordeel opvarmer Hiernen. Det skal neppe være mueligt, at beskrive dette Instrument for min Herre, og vilde ønske ved en Tegning at giøre det tydelig; ja gid det kunde blive almindelig i Brug ved vore Strandbredder, hvor det mange Steds vrimler af Sælhunde[22]. Instrumentet var altsammen af Jern, og bestod først af en stærk Jernstang, som kunde sammenfoldes, og udstrækkes paa tre Steder, ved saa mange modstaaende Led. Ved hver af disse Led sad et skarp Harpunejern fast paa Stangen. Dernæst hørte hertil en firkantet aflang Jernsteilads, paa hvis ene Ende var en meget stærk Staalfieder, der med en liden Lænke kunde opspændes, og kastes over Enden af den omtalte Jernstang med Harpunerne paa. Naar nu Enden af Stangen var sat. i Lænken, blev Stangen med sine Led trækket tilbage, langs ad Steiladsen, og ved den anden Ende af Steiladsen heftet med en Jern Stillepind, som meget snel sprang af, naar man trækkede paa en Snor; og derved sprang tillige den forreste Fieder ned, og hævede Stangen med saadan en Gevalt, at naar den med sit Harpunejern slog frem, maatte, efter de Prøver jeg saae, den største Tyr hugges igiennem.



Claus Smeds sælharpun. Findes i dag udstillet på Søfartsmuseet.

Er det ikke en Ynk, at man kan have et klart Begreb om en Ting hos sig selv, og ikke kan giøre det tydelig for andre. Saaledes gaaer det med denne min Beskrivelse. Er det Mangel i vort Sprog, eller i vor Forstand? hvilket det end er, saa kiedes ikke, høiædle Ven! ved min ufuldkommenhed; thi jeg forsikrer, at intet er mig selv modbydeligere, end enten at læse en Hoben Ord, eller høre en lang sammenvæved Lyd, og ved Slutningen at maae spørge: Hvad var alt det? Men følgende herom er tydelig: Naar Mester Claus havde opstillet sin Cataputte i Grunden ved de store Stene, som Sælhundene til visse Tider altid søger til, laae han selv skiult bag noget paa Strandbredden, for at trække paa sin Snoer, og naar da en Sælhund var paa Stenen, turde han vedde med en Engelskmand selv, at Hunden var Hans; burde saadant et vittig Hoved ikke være mere bekiendt, trækket frem, og drevet til mueligste Fuldkommenhed? nu er det for silde; thi jeg vedder, at han EN PHILOSOPHE vilde sige: Jeg lakker til Alder, og siden Verden ikke har seet til mig i de beste Aar, saa beder jeg, at den ikke foruroeliger mig i mine gamle Dage. Jeg har giort det jeg kunde, ved at nævne ham og hans Vittighed, til hans sande Fortienesters Belønning.

Af Naturens Merkverdigheder saae jeg intet, uden dertil kan henføres en Kilde, lige ud for Tolderens Huus. Vandet overalt til Byen er ikkun maadelig, og brak. Denne Kilde har det beste og klareste Vand; den har og dette besynderlige, at den vælder op af den flade Strandbredde, saa at naar Havets Vand voxer ved visse Vinde (thi Ebbe og Flod er ikke i Østersøen ordentlig) staaer denne Kilde under Søvandet, og er virkelig paa Havets Bund, men saasnart Havet træder tilbage, merker man ikke Spor til nogen Salthed i Kildevældet. Hvorfor er det da saa underligt, som fortælles os i de fleste Rejsebeskrivelser, som noget besynderligt, om søde Vande paa Havets Bund? saaledes anseer man det som noget forunderligt, hvad Linschot[23] siger ved den Øe Bahrem i den persiske Havbugt, og hvad Tavernier[24] ved Cap Comorim fortæller. Iblant de nyeste læser vi nu hos Kaysler ved Fiume om »süsse Wasser-Quellen an der See«[25]. Vi forundrer os over det hos Fremmede, som vi har hos os selv, om vi gav Agt derpaa. Dette maae jo findes mange Steder ved vore Øer, især ved Vesterhavet. Saaledes er der ved den Øe Sylt, over et Kanonskud ude fra Landet, mange ferske Kildevæld paa Havets Bund, som man kan finde i Ebbenes Tid; og iblant dem er nær ved Strandbredden i Morsums Sogn, en Kilde af saa stærk en Aare eller Udløb, at den endog Anno 1741 i den strenge Vinter, holdt et aabent Rendeløb igiennem Havets Iis paa en halv Miil. Jeg kan derfor med lige god Grund anføre denne Merkverdighed ved Marstal, og derved om ikke ved andet, giøre min Reisebeskrivelse merkelig.

Iblant Landets Lyksaligheder kan jeg og henregne dette, at der hverken paa Ærøe eller Als ere boesiddende Advocater. Lyksaligt Folk, der kan undvære dem! Om Indvaanerne just ere fredeligere end andre, skal jeg ikke sige; man maae dog troe det, i det mindste siden ingen Procurator har fundet Regning ved at satte sig ned hos dem, at de ere klogere heri end andre, der ofte hengiver deres hele Formue for en ringe Sags Skyld, af Trættekierhed.

Ordentlige og studerede Læger ere heller ikke paa begge Landene; Mester Claus, den omtalte, er en med de fornemmeste, om enten Indvaanernes arbeidsomme, tarvelige og ordentlige Levemaade; eller en studeret Mands ringe Levebrød har forvoldet, at ingen provincial Medicus endnu her er kommet, det veed jeg ikke. Jeg veed dog, at Regieringens milde og faderlige Omsorg for sit Folk har haft den prisværdigste Hensigt med at oprette disse Embeder i andre Provincer.

Magister Dyssel hengiver sig herefter til betragtninger over øvrighedsembeder og misbrug af magt, og afslutter således:

Men for ikke at gaae videre i saa ubehagelige Sandheder, vil jeg forlade denne Materie; ligesom jeg ogsaa forlader Marstal, og siger de gode Ærboer et velmeent Farvel..

SUPPLERENDE NOTER

1. Færgeløb: Her er der, som ovenfor beskrevet, tale om Søby-Mommark færgeruten
2. SINUS MEXICANUS... Den Mexicanske Havbugt
3. »Øen er meget frugtbar paa Rug, Byg, Havre og Erter. Kjøkkenurter og Haugevæxter, især Hvidkaal, Løg og Kommen, avles her i Mængde. Man saaer ogsaa Annis og Koriander i Haugerne.« *(Ludvig Holberg: Geographie eller Jordbeskrivelse ... Kbh., 1759-91. 5. Deel. Side 937).*
4. I Almindelighed er Ærrøe meget frugtbar paa alle Slags Korn, Jordgevæxter og Klever. På nogle Steder, især ved Ærrøeskiøbing anvendes Jorden til Kommen, Sennep, Coriander, Løg, Kaal, Gulerødder, Roer, Potatos m.m., hvoraf adskillige Ladninger aarlig sendes til Jylland og Holsten.« *(Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas ... Kbh.,1763-81. Tomus 7. Bind]. Side 445).*

Dog drives Agerdyrkningen der med saadan Lykke, at Øen ikke alene forsyner sig selv med Korn, men kan endog udføre en mængde Havre, der er saa god, at man i Holsten giemmer den til Sædehavre, og at den nu paa Øen gielder 11 Mark Tønden. Dette Overflod paa Forsørgning, denne Mængde Mennesker, som her finder Brod og Næring; denne Kornets fortrinlige Godhed, ere Frihedens Frugter.« *(Minerva. Et Maanedsskrivt. Kbh. , 1787..4rg. 2. Bind 3. Side 48).*

5. »Skove findes her ikke for nærværende Tid, men fordum har her været mange, hvorom gamle Folk endnu vide at fortælle, og tildeels endnu sees af mange Steders navne. Man har og for kort Tid siden i Windeballe Bye fundet Egetræer med fuld Rod og Top i Jorden af 18 Alens længde og derover, som tydelig kunne sees at have faldet for en Storm af Sydvest. Ligeledes fandtes og endeel Hesseltræer med Nødder, i hvilke Kiernerne vare fortærede. For 21 Aar siden var og en temmelig Skov ved Gravensteen, hvoraf nu kun faae Træer er tilovers.«
6. »Af Fuglevildt er her Mængde og deriblandt adskilligt af en rar Art, saasom Kongefuglen, tre slags Vildgies, og endnu flere Arter af Ænder og Svaner. Paa den liden ubeboede Øe Eegholm lige ud for Marstall, findes de saakaldede Bruushøns, som ere af en Dues Størrelse, og ellers meget sieldne.« *(Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas ... Kbh., 1763-81. Tomus 7. Bind]. Side 445).*
7. »Endelig skal jeg tilføje, at Ærø har til forskellige Tider været hjemsøgt af Qvægsyge, bestandigt to Aar efter hinanden: 1745-46; 1762-63; 1766-67; 1777-78. Det sidste Aar spærredes en Del af Øen ved en militair Cordon, for at hindre Smittens Udbredelse, men til ingen Nytte.« *(Jens Rasmussen Hübertz: Beskrivelse over Ærø. Et historisk topographisk Forsøg. Kbh., 1834. Side 135)*
8. »Øen indeholder 1) de kongelige, tilforn adelige Godser Gottesgabe og Søbyegaard, som udgiør den østlige og nordvestlige Deel af Øen, og staar i de Sager, som angaa de kongelige Indkomsters Oppebørsel, under Amtmanden til Nordburg. Ethvert af disse Godser har sit eget Ting. Dernæst 2) det Amt Gravenstein, som den mellemste Part af Øen, der består af tvende, af Begyndelsen adelige, men nu kongelige Godser, Gravenstein og Wuderup. Det har en Amtsforvalter, som tillige er Husfoged og Dommer ved det Ting, som holdes i Rise. Staden 7Eroeskiobing har sin besynderlige Indretning for sig selv.« *(Ludvig Holberg: Geographie eller Jordbeskrivelse ... Kbh., 1759-91. 5. Deel. Side 937).*
9. Caspar Danckwerth, fadt i 1605, død i 1672. Virkede som læge og forfatter. Mest kendt er han for sit historisk-topografiske værk »Newe Landesbeschreibung der zwey Hertogthümer Schleswich und Holstein«, som blev udgivet i 1652 som det første trykte atlas i Danmark. Værket indeholder en samling af topografiske kort fremstillet af den kendte kartograf Johannes Mejer, (1606-74). Værket var så epokegørende, at det kom til at danne grundlag for den efterfølgende tids topografiske videnskabelige arbejder i hertugdømmerne.

   »Die Insul Arröe oder Erröe / ist ausser Femern und Hilgeland das eusserste Stück nach dem Osten hingelegen / so zu dem Herzogtuhm Schleswich gehörig / ist nach Ihrer Grosse eine feine Insul / erstrecket sich in die Länge drittehalb Meil / ist aber keine halbe Meil breit, ohne allein an dem Osterende bey Marstrande.« *(Caspar Danckwerth: Newe Landesbeschreibung der zwey Herzogthümer Schleswich und Holstein. Schleswich,1652).*
10. Ak, så nær ved havn, stik imod al forventning knuste et voldsomt uvejr brat vor forhåbning. *(Pierre Corneille, fransk dramatiker fadt i Rouen i 1606, død i Paris i 1686. Citatet er hentet fra Corneilles klassiske heltetragedie, »Le Cid«, opført i Paris første gang i 1636.)*

11. »I Marstal Sogn drives der en stærk Handel med Heste. Hestene bliver for største Deelen kjøbte i Fyen og paa Thaasinge, bragte i Marstal-Skibe til Holsteen og solgte paa Markederne i Oldenborg og Lütjenborg. Mangen een er saa hengiven til denne Handel, at han derover forsømmer sin Jord og sit Huusvæsen, og kommer til Betlerstaven. Gamle Heste, som man ikke holder Vinterfoderet værd, plejede man i forrige Tider at jage ud og overlade til deres egen Skjebne. Men denne Skik er næsten ganske ophørt. Dog finder man endnu hist og her om Vinteren Styrtende Heste, der ikke have kunnet udholde Kulden og Hungeren.« *(Nyt Bibliothek for Physik, Medicin og Oeconomie. Kbh., 1802. Side 202).*
12. I Arrild Hvitfeldts »Danmarks Riges Krønike«, der udkom i 1603, omtales navnet Stegelborg kort under året 1168 (s.232): »Samme Aar lod Bisp Absalon opbygge Stegelborg / som Kiobenhaffn Slaat nu er.«
13. »Georgica«(Landliv) udkom i ar 30 f.Kr. Det er et didaktisk digt, som består af fire bøger, som hver især fokuserer på landbrug, vinavl, kvægbrug og biavl. 4. bog lovpriser arbejdsomhed og samarbejde, egenskaber som Dyssel her overfører på den marstalske befolkning.
14. »Mange af Marstal-jagterne gik med korn fra danske provins-havne til Flensborg, hvor de i stedet indtog en last af norsk tømmer og jern. I slutningen af århundredet blev transport af nordtysk og baltisk korn – især rug – til København en vigtig del af grundlaget for marstallernes fart. Og flåden voksede uafbrudt. I 1779 havde den bestået af 87 fartøjer på ialt 524 en halv læster. De fordelte sig med en enkelt galease på en snes laster, 66 jagter på mellem 3 og 17 læsler, 15 jagtsejlbåde på mellem I og 3 læster. I 1807 var Marstals flåde vokset til 149 fartøjer på tilsammen 1.6601æster-det største antal skibe efter København og Flensborg«. *(Dansk Søfarts Historie, København, 1997. Bd.3, 1720-1814. Side 72-73).*

    »I Marstal bestod flåden af små skibe og fartøjer. Her var det regelen, at skipperen selv ejede sit fartøj. Kun ganske enkelte marstallere ejede to eller tre jagter, som så sejledes af sætteskippere«

    »I Marstal med de mange små jagter var tiden derimod ikke inde til dyre havneanlæg. De søfarende sørgede selv for at sætte prikker: koste til afmærkning af de krogede sejlløb og for at hvidkalke de store sten, der markerede renderne ind til havnen. Når fartøjerne anløb hjemhavnen i sejladssæsonen, lå de i sommerhavnen ud for byen. Når de gik i vinterleje, var det lidt sydligere, hvor sandodden Halen ydede læ mod ostestormen og mod isskruningerne. Denne vinterhavn havde de selv været med til at betrygge med stensætninger af store sten, som de slæbte ud, mens isen kunne bære, og som sank på plads, nar den smeltede«.

    »I Marstal var der i slutningen at' 1700-tallet flere, der underviste i navigation. Og patentet som skipper kunne så siden erhverves enten i Skipperlavets Navigationsskole i København eller i Flensborg«. *(Dansk Søfarts Historie, København, 1997. Bd.3, 1720-1814. Side 159, side 16.5, side 187).*

Jagten CHRISTIANE OLRIKE, skibsportræt af Ole Johnsen 1823 (Søfartsmuseet).

15. »Baadejerne i Marstal gik hvert Aar i Begyndelsen af September til Lollands Sydkyst, hvor de slog sig ned for et Tidsrum af henved et par Maaneder. De opførte Tanghytter, hvor de kunde opholde sig, ved Albu og særlig ved Kramnis, hvor de paa en Ø i Udløbet af Rødby Fjord havde en udmærket Plads til at tørre og ophænge deres Garn. Om Aftenen gik de til Søs i deres Baade, der hver havde 4 Mands Besætning og 30-40 Garn, som de drev i Søen med Natten igennem. Foruden disse Drivnet havde de nu ogsaa Garn, som de, efter hvad der siges 1738, havde staaende 2 Mil fra Kramnis. Fiskene blev straks i fersk Tilstand solgt til Omegnens Beboere.« *(Erik Kroman: Marstals Søfart indtil 1925. Marstal, 1928. Side 33).*
16. Jacob Utzon Clausen Horneman, født i 1720, død i 1787. Horneman var præst ved Marstal kirke fra 1761 til 1787.11766 blev han sognepræst. Han var far til den kendte botaniker Jens Wilken Horneman, som blev fadt i Marstal i 1770. Om Jacob Horneman og hustru fremgår bl.a. følgende: »En herlig Fader; en from, retsindig Mand, med sandt Genie til Musik og Digtekunst; en god Philolog, men gammeldags Theolog; en højst ærværdig Præst, der allerede her paa Jorden var som udenfor denne Verden med Tankerne i Himlen; havde det blide Jesusind mod Alle og levede et Engleliv i søde Andagtstanker. Hustruen var over-

maade vindskibelig og sparsom.« *(Personalhistoriske, statistiske og genealogiske Bidrag til en almindelig Præstehistorie. Samlet og udgivet af S.V Wiberg. Odense, 1870. Bind 2. Side 391).*

Jacob Hornemans søn, botanikeren Jens Wilken Horneman, skriver følgende i sin selvbiografi: »Den 6te Marts 1770 blev jeg født i den som By ubetydelige, men som Opholdssted for en Mængde raske, vindskibelige og virksomme Somænd mærkelige Flække Marstal på Øen Ærø. Min Fader Jacob Horneman, gift med Margrethe Dorothea Sadolin, var dette Steds agtede og elskede Præst. Hans Minde dyrkes endnu i Marstal med Savnets Følelser. Denne fromme og gudfrygtige Mand var min Lærer til mit 14de Aar, da jeg fra mine kjærlige Forældres Huus, saa minderigt paa barnlige Glæder, og fra deres Ømhed og Undervisning, saa velgjørende for min physiske og moralske Dannelse, traadte ind i en for mig ny Verden, idet jeg forlod det skovløse, af Havet snævert indskrænkede Ærø, for at opholde mig i det større, med Naturens Skjønheder saa rigelig prydede Fyen.« *(Botanikeren Jens Wilken Hornemans Levnet. Særskilt aftrykt af Genealogisk og Biografisk Archiv. Kbh., 1842. Bind 1. Side 3).*

17. Hornemans hustru, Margrete Dorothea Sadolin, fadt i 1738, død i 1810.
18. »Falsk afføring«
19. Omtalte Mester Claus, hvis navn var Claus Clausen Fabricius, blev fadt 1722 i Ommel på Ærø og døde 1796 i Marstal. Mester Claus omtales også af Pontoppidan under beskrivelsen af Marstal: »Her boe og 1 Bager, I Bødker, I Seylmager, 4 Skoemagere, 4 Skrædere, 2 Smede, 6 Tømmer- og Muurmestere og 1 Uhrmager, som 1776 fik Præmie af Landhuusholdnings-Selskabet for den af ham opfundne Machine, til at fange SæIhunde med.« *(Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas ... Kbh.,1763-81. Tomus 7. Bind]. Side 451).*

    Foruden omtalte maskine til at fange sæler med fremstillede Mester Claus også ure, og han virkede som naturlæge og fremstillede urtemedicin. Nogle af urterne dyrkede han selv på sit lille landbrug, andre fik han leveret fra gårde rundt omkring på Ærø. »1779 imod Hosten, da Joh.urt staar i Blomst i de Tider, da skicket Laurs Therkelsen i Skovbye mig et Knippe Tusind-Gylden, nys plucket, de var gode. Jeg er skyldig at betale ham derfor« Det fremgår også, at Mester Claus ofte modtog betaling for sit arbejde i naturalier: »Den 5te October 1793 af Peter Kræmer i Ommel fik jeg et Lam. 6te November 1793 fik jeg en fed Gaas af ham. 31te Juli 1795 fik jeg af ham 24 Knipper Hør.« *(Mester Claus. Claus Clausen Fabricius. Efterladte Papirer. Marstal Museum).*
20. Det var hovedsagelig udvortes skader, som f.eks. arm- og benbrud, datidens »kloge« tog sig af. Ifølge lægen Jens Rasmussen Hübertz fandtes der ingen uddannede læger på Ærø førend 1786. En gang om året besøgte »en Fysikus« fra Sønderborg øen. Han medbragte forskelligt medicin og medikamenter, der blev fordelt rundt omkring hos øens præster, der af »Fysikus« fik vejledning i, hvorledes det skulle anvendes. *(Jens Rasmussen Hübertz: Beskrivelse over Ærø. Et historisk topographisk Forsøg. Kbh.,1834. Side 121).*
21. Christian Weisbach, tysk læge(1684 –1715). Weisbach udgav i 1711 et værk. På dansk udkom det under titlen »Retskafne og grundige Cuur af alle det menneskelige Legemes paakommende Sygdomme ... med Anmerkninger forbedret ved Carl Jensenius.«
22. I dansk topografisk litteratur findes der mange beretninger om store sælforekomster i de danske farvande. På Dyssels tid fortæller tegneren Søren Abildgaard (1718-1791) således følgende: »Men der ere Rov-dyr som inde i Vigene og Fjordene odelsægge og forfølge Fiskene, fornemmelig giør den store Mængde Sælhunde, som vrimle ved de fleste Søe-Kanter og Øer her imellem Landene, stor Afbræk og Hindring i Fiskerierne; thi de ikke alene deels optræde deels forjage Fiskene, men de sønderrive endog Fisker-Garnene. Saaledes kan de ikke ved Fladstrand drive Flynder-Fangst med deres Garn, længere end fra først om Foraaret til St. Olufs dag eller midt i Julii Maaned, thi fra den Tid og hele Høsten igiennem er der fuldt af Sælhunde, som opæde Fiskene og sønderrive Garnene.« *(Danmarks og Norges Oeconomiske Magazin. Kbh., 1757-64. Tomus 5. Side 330).*
23. linje 11:Jan Huyghen van Linschooten. (1563-1611) hollandsk opdagelsesrejsende, opholdt sig i arene 1583-89 i den portugisiske koloni Goa. Efter hjemkomsten til Holland udgav han i 1591 et stort værk om sine rejser og om opholdet i den portugisiske koloni.
24. Jean-Baptiste Tavernier. Fransk handelsmand, (1605- 1689) foretog rejser til Indien og Persien, og han fik derved et indgående kendskab til denne del af verden. Han har skrevet en række fremmedartede rejseskildringer.
25. Formentlig Johann George Keyssler, som i sit værk »Fortsetzung Neuster Reisen«, der udkom i Hannover i 1741, på side 837 ganske rigtigt skriver nogle anmærkninger om »Süsse Wasser Quellen an der See«. Byen Fiume, hvis politiskhistoriske tilhørsforhold har vekslet mellem Østrig/Ungarn, Italien og Jugoslavien, er det italienske navn for den nuværende havneby Rijeka i Kroatien.

OM JOHAN ARNDT DYSSEL

Johan Arndt Dyssel blev født 26. juni 1726 i Vrensted i Vendsyssel, hvor hans far Eiler Christian Dyssel var sognepræst. Allerede som ganske lille mistede han begge sine forældre, hvorefter han blev optaget som plejebarn i hjemmet hos provst Johs. Friedenreich i Sennels i Thy.

Da familien flyttede til Fredensborg, blev Dyssel student derfra i 1744. Derefter begyndte han at studere teologi. Bade under og efter sin studietid var Dyssel huslærer på flere herregarde i Jylland. I 1755 tog han magistergrad fra Københavns Universitet. Samme år blev han ansat som residerende kapellan i Landet og Ryde på Lolland, og i 1757 giftede han sig i en alder af 31 år med den 23-årige Andrea Cathrine Thestrup. 1 1758 fik han et embede som præst ved Nustrup Sogn i Sønderjylland. 6 år senere vendte han tilbage til Lolland, for at blive sognepræst i Sandby. I 1774 tiltrådte han et større kald i Østofte, som han i 1789 på grund af et svigtende helbred afstod til sin søn Frantz Thestrup Dyssel. Johan Arndt Dyssel døde 4. december 1795. Få dage senere, 4. december 1795, kunne man under rubrikken »Avertissements« læse følgende i Kjøbenhavnske Tidende: »At min uforglemmelige Mand Magister Johan Arndt Dyssel førhen Provst i Fuglse Herred og Sognepræst for Østofte Meenighed i Lolland, ved en rolig og salig Død er faldet til et bedre Liv Løverdagen 28de Nov. sidstleden i sit Alders 69de Aar, bekiendtgiores for fraværende Slægt og Venner, frabedende mig al skriftlig Condolence der kun vil igienkalde den billigste Sorg. – Andrea Catharina Thestrup salig Dyssel«.

Dyssel blev begravet på kirkegarden i Østofte på Lolland, hvor der i 1802 blev rejst et sandstensmonument til minde om ham.

»Mennesket er dannet fri og ei født til Slaverie« siger Dyssel i sin digtsamling »Tanker i Tusmørke«. Det var i 1791, 3 år efter Stavnsbåndets ophævelse i Danmark. Dyssels litterære produktion er ikke overvældende stor. Men gennem sine tekster bidrog han aktivt i en samfundsdebat, der pegede frem mod en demokratisering af det danske samfund.

Dyssel var et barn af oplysningstiden, og gennem sine kritiske tekster præsenterede han periodens fornuftsprægede holdning. Hans største indsats la inden for landbrugsoplysningen, idet han ønskede en mere rationel udnyttelse af landbruget. Fra midten af 1700-tallet begyndte han at deltage ivrigt i den løbende debat om landbrugsforbedringer.

I sit forord til »Forsøg til en indenlands Reise« peger Dyssel selv på forfatteren Jens Schelderup Sneedorf (1724-1764) som en af sine væsentligste inspiratorer -(»Jeg er blevet bestyrket deri ved vor ypperlige Skribent Sneedorfs Tanker«). Sneedorff var en af oplysningstidens pionerer herhjemme, og han anså landbrugs- og råstofproduktionen som de vigtigste erhverv i samfundet. Præsterne drev jo selv landbrug dengang, og fra omkring midten af 1700-tallet foregik der derfor en livlig debat om, hvorvidt deres landbrugsmæssige kundskaber var tilstrækkelige. I en af sine andre publikationer beskriver Dyssel sine erfaringer med teglstensbrænding. Det indbragte ham en guldmedalje fra Det Kongelige Danske Landhusholdningsselskab. Men han havde også andre mærkesager, som f.eks. almen oplysning. Således oprettede han et lille sognebibliotek for almuen i Østofte i 1782.

En af tidens religiøse sekter, hernhuterne, opponerede han dog kraftigt imod, som det fremgår af Ærø-teksten. Dyssels forfatterskab strækker sig tidsmæssigt over en periode i Danmarks historie, hvor der var opbrud i den statslige kulturpolitik. Indtil 1770 var det forhåndscensuren, der bestemte, hvilke boger, der fik lov at se dagens lys. Men efter Struensees love om ytring- og trykkefrihed, strømmede boger og tidsskrifter ud på markedet. Behovet for at debattere offentlige anliggender var stigende.

Men da Dyssels »Forsøg til en indenlands Reise« udkom i 1774, var reglerne for det stof, som forfatterne matte bringe, allerede blevet indsnævret, fordi et nyt regime havde overtaget magten, efter at Struensee var blevet fjernet og henrettet. Samme ar som Dyssels bog udkom, fik hans forlægger således en bøde på 500 rdl., fordi forlæggeren havde forsynet en mistænkelig forbindelse med et par Struensee-venlige skrifter, hvoraf det ene skildrede dronning Juliane Marie som en sand djævel.

»Forsøg til en indenlands Reise« er oprindelig skrevet i form af dagbogsbreve og i to tempi. Første brev (s.7-131) er underskrevet »Nustrup, den 16. December 1763«, andet brev (s.132-175) »Sandbye i Lolland den 4. December 1773«. Dyssels rejse til Ærø har fundet sted i månederne september og oktober 1763, og han har haft selskab af sin hustru, deres barn, en ung pige og en tjener. Selskabet rejste over Als, Ærø og Langeland og til Lolland, hvor de har besøgt familie og venner, inden de indledte hjemturen med et Marstal-skib, som skulle til Åbenrå. Dyssels bog indeholder mange gode iagttagelser, og den er krydret med mange kildehenvisninger, som han ofte forholder sig kritisk til.

Ærø anno 1893

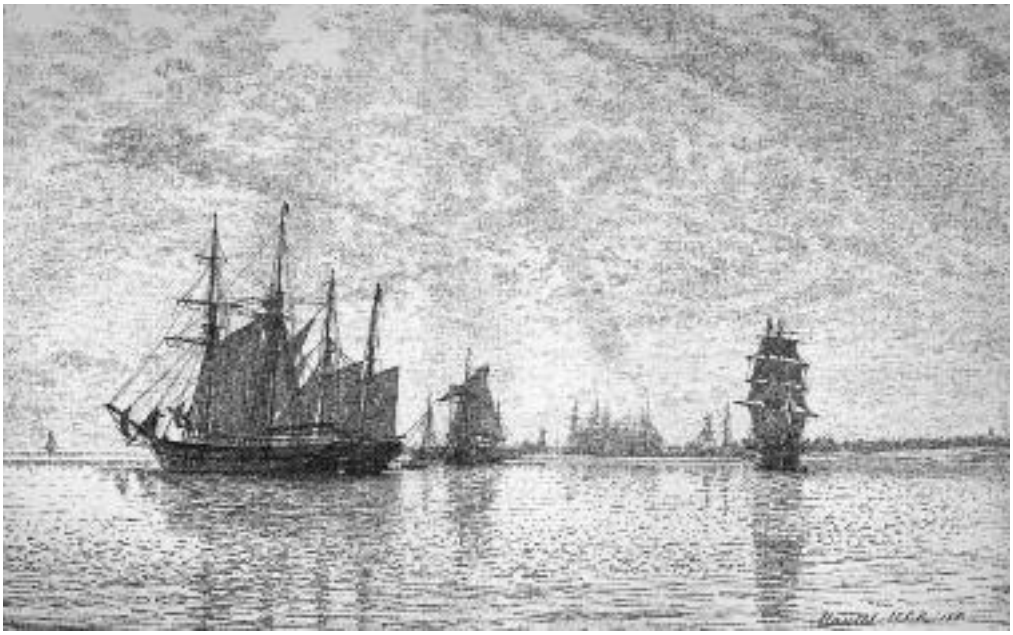
Af Carl Ewald

En noget senere beretning om Marstal finder vi i værket »Danmark i Skildringer og Billeder«, M. Galschiøt, bind 2, 1893, hvor forfatteren Carl Ewald beskriver Ærø:

Ærø er Ærøboernes egen og ikke beregnet på at være andet. Kommer der fremmede til Øen, er de sikre på en god Modtagelse, for Ærøboerne er gæstfri; men der er intet gjort for at lokke dem til. Ærø ligger uden for Turistruterne og bryder sig heller ikke om at blive indlemmet i de lystrejsendes Territorium. Det viser de to Småbyer allerbedst.

Ærøskøbing er Hovedstaden, den fornemste. Den er knap halv så stor som Marstal, men alligevel mærker man straks, at den Øens gamle Købing. Ikke just på Livet, der rører sig i den. Dens Handel er død – forrige Tiders lovløse Landprang gav den Dødsstødet. Nu er der stille i dens Gader, og man ser ikke stort andet end legende Børn. Havnen er tom og tyst. Kun når Damperen kommer fra Svendborg, samles hvad der er af Forretningsfolk og Honoratiores på Bryggen for at se, hvad den kan bringe. Hotelværten kigger efter en eller anden rejsende, der for en Stund kunde hjælpe til at fylde hans tomme Stuer. Men han kigger i Reglen forgæves.

Men over Byen med dens gamle Huse og utrolige Brolægning er der dog en Smule historisk Duft. En af de mange slesvigske Hertugsønner, der i sin Tid lyksa-



J.E.C. Rasmussen: Marstal Havn. Skibene for udgaaende om Foraaret (illustration i bogen).

liggjorde Øen med dens Regering, byggede sig et Hus i Ærøskøbing for at residere der. Og der er over Byen noget af en lille tysk Residensstad, som Hovedstaden i et inkorporeret Fyrstendømme, en hensygnende lille By, der holder sig stiv med sine hældende Huse og krumme Smågader, udygtig til at leve, fattet på at dø.

Så er Marstal af en hel anden Slags. Den er fra yderst til inderst en Skipperby. De flittige Sømænd har rejst sig et Hjem i Hast, når de en Stund lå over. Hus har føjet sig til Hus, som de kunde bedst, uden ringeste Orden og Plan. En Mur springer kækt frem over Fortovet, en anden trækker sig beskedent tilbage bag en lille Blomsterhave. De fleste Gader er så smalle, at to Vogne næppe kan passere hinanden – og der kan da også gå Dage, hvor der ikke ses en Vogn i Byen. Rendestenene løber åbent og frejdig tværs over Sidegaderne – et to Etagers Hus og et Rendestensbræt er Ting, man skal lede længe om i Marstal. Det gjaldt jo blot om at bygge sig en lille Kahyt, hvor Mutter og Rollingerne kan sidde lunt og trygt, mens Fatter er på Søen, og hvor Fatter selv kan hvile sig ud, når han kommer hjem, hvor han kan hænge sin Køje, når han bliver gammel og ikke dur til andet end at sidde stille og tære på Sparerskillingerne og drive ned til Havnen og kritisere Nutidens Sømandskab.

Og det mål er nået. Husene er indentil lige så propre og pyntelige, som de er små. Hvordan Gaden er, er ligegyldig. Søen er Vejen til Fornøjelse og daglig brød og voksende velstand. Og den er frisk og farbar Året rundt. Markerne rundt om hører ikke Byen til; de får blive Landkrabbernes Sag. Og midt i Byen løfter Kirken sit grimme, tjærede Træspir. Rundt om den ligger Skippere og Sømænd på Rad med pæne Kors over sig – alle de af Marstallerne, der ikke blev derude, hvor de levede deres meste Liv.

Så ligger Marstal der som en stille Skipperby, der År for År sender sine Børn ud i Verden og tager gladelig mod dem, når de kommer hjem igen. Den er ikke andet end sådant et Sømandshjem og vil ikke gå og gjælde for mere. Og den faste Stok, der skal plaske rundt i fremmede Farvande og bringe Velstand hjem til lille Fødeø – den rekrutteres bravt fra de små Huse.

Vil man vide lidt om Marstals Fremtid, skal man gå på Erikshale, der krummer sig, sandet og bar, kun få Alen bred omtrent en halv Fjerdingvej ud i Vandet. Den skærmer Byens Havn mod Bølgeslaget fra Syd. På Nordsiden er Vandet lavt og smult, der ligger Småbåde i Mængde, men selv har Landtungen ikke andet at opvise end Sand og strid, gråblå Marehalm.

Er man der ude en Sommereftermiddag, lidt efter at Skolen har sluppet Ungdommen løs, kan man prise sin Lykke, om man ikke bliver overrendt af den stolteste Samling Gadedrenge, nogen dansk By kan opvise. De kommer inde fra Byen som en Vestenstorm, piler langs Stranden med Hujen og Skrål, Huen bag i Nakken, alle uden Strømper og Sko, de fleste med Bukserne på Armen. En og anden sakker en Smule bag ud, men han hopper af sted, så godt han kan, på det ene Ben og haler sine Permissioner af det andet. Så pisker han efter de andre med et Vræl, svinger triumferende de lappede unævnelige over sit Hoved og skyder Genvej over det lave Vand, mens Skjorten vifter bag ud som en vims lille Hale.

De agter sig ud på Tangen for at bade. I utrolig Fart får de Resten af Klæderne smidt i Marehalmen. De kækkeste er gået til Søs i en Båd og vælter nu under et djævelsk Spektakel ud i Vandet over den vippende Ræling. I et Nu er der alle Vegne fuldt af nøgne Drengekroppe, sprællende Arme og Ben og tætklippede Hoveder, der dukker op og ned i Vandskorpen.

Hvor er de brune og kraftige!

Hvad har de for en let Gang, hvad er det for en bedårende Uforskammethed,

der stirrer dem ud af Øjnene! Den Smule Blæk, der klæber ved deres Fingre, er skyllet væk i en Håndevending.

Og hvor er ikke sådant et Pragteksemplar af en Dreng forfriskende i Nevrastheniens blegsottige Tidsalder. Hans brune Kind og hans klare Blik, hans stærke Lemmer og impertinente lille Næsetip – det er Landets og Luftens og Havets Svar til de store Kulturstæders nervøse Kæremål.

Alfr. Schmidt: I vandet!

Dansk sømand i allieret tjeneste under 2. verdenskrig

Af Flemming Rasmussen

Min farfar Rasmus Madsen Rasmussen blev født den 25. januar 1893 i Vestergade i Marstal. Han tog styrmandseksamen fra Marstal Navigationsskole i 1914. Han var ombord på skonnerten Eva af Marstal, da denne i november 1925 havarerede i Atlanten på vej fra New Foundland (Beskrevet i »Et 10 års minde« i Årbogen fra 2005). Men det var ikke den eneste dramatiske begivenhed, han var udsat for.

Den 2. april 1940 sejlede han fra Danmark og kom først hjem 5 år senere, da besættelsen var overstået. Jeg kender hverken navn på skib eller rederi, men ved dog at det var dansk, da hans efterladte familie i Ærøskøbing modtog hjælp fra rederiet under besættelsen. Skibet endte i U.S.A. hvor det ligesom de øvrige danske skibe der, blev opbragt af de amerikanske myndigheder. Først et år senere i april 1941 kom skibene igen ud at sejle, men nu ikke under dansk flag blandt andet på grund af Danmarks uafklarede stilling i de første krigsår.

Rasmus M. Rasmussen blev 1. styrmand på El Occidente et handelsskib, der sejlede under Panamaflag men under ejerskab af »The War Shipping Administration«. Det havde en besætning på 41 mand og en bruttotonnage på 6.008 tons.

Det var umådeligt farligt at færdes på havet på den tid. Man sejlede derfor i konvojer bestående af f.eks. 10-20 handelsskibe og flere ledsagende krigsskibe i et forsøg på at beskytte mandskab, skib og last.

Under krigen var der over 200 forskellige konvojruter. Af disse blev 94 angrebet af grupper af tyske U-både såkaldte Wolf packs (ulvekobler). Hver konvoj havde 2 eller 3 kendingsbogstaver, der angav navnet på henholdsvis udgangsstedet og målet. SQ var således Sydney – Quebec og QS den omvendte tur. HX var Halifax-UK og PQ Island-Nord-Rusland (Murmansk). Konvojerne blev desuden nummeret fortløbende PQ12 var således den 12. konvoj fra Island til Murmansk.

El Occidente sejlede fra Halifax i New Foundland den 7. februar 1942 i konvoj HX 174. Skibet ankom til Clyde River i Skotland den 23. februar og ankom 6 dage senere til Reykjavik. Den 1. marts sejlede skibet derfra nu udstyret med våben og engelske skytter i konvoj PQ12 til Murmansk. Der var 17 handelsskibe i konvojen, der blev ledsaget af flere engelske krigsskibe. Det mægtige tyske krigsskib Tirpitz (et søsterskib til Bismarck) ledte efter den, men fandt den ikke på grund af problemer med luftrekognosceringen, og den 13. marts ankom den uskadt til Murmansk.

Den 10. april forlod El Occidente igen Murmansk. Denne gang i en konvoj (QP 10) bestående af 16 handelsskibeskibe. Lasten, der samtidig udgjorde ballast, bestod af chrommalm. Konvojen blev ledsaget af 4 engelske krigsskibe bl.a. minestrygeren HMS Speedwell. Telegrafisten ombord på Speedwell førte dagbog, og det er blandt andet den, der ligger til grund for beretningen her. Konvojen blev allerede fra første dag angrebet af både fly og U-både. Den 11. april bestod angrebet af et stort antal tyske fly af typen Junker 88. Et britisk handelsskib, Empire Cowper, på 7164 tons blev ramt midtskibs og faldt ud

S/S EL OCCIDENTE, bygget i Newport News 1910. Steameren, deltog såvel i første som anden krig og mødte sit endeligt den 13. april 1942.

af konvojen. HMS SPEEDWELL skød et fly ned og beskadigede 3 andre. EMPIRE COWPER blev ladt tilbage eskorteret af lokale styrker. Det blev senere angrebet gentagne gange og til sidst sænket. Flyangrebene fortsatte de følgende 4 dage. Der var i det hele taget en voldsom krigsaktivitet på havet og i luften ud for Nordnorge og Kolahalvøen, hvilket vil fremgå af det følgende:

En indkommende konvoj fra Island til Murmansk kom i vanskeligheder øst for HMS SPEEDWELL. HMS SPEEDY, LORD AUSTIN og 5 handelsskibe blev beskadigede af pakisen og vendte tilbage til Island. Hele konvojen blev spredt, og 6 af skibene sluttede sig senere til QP 10.

Det var en hård tur i pakisen langs den nordnorske kyst. Den 12. april skød HMS SPEEDWELL yderligere et fjendtligt fly ned.

SPEEDWELL blev angrebet af en U-båd 60 mil syd for Bear Island men uden held. SPEEDWELL prøvede derefter at værdre U-båden, men også dette var uden held. U-båden dykkede, hvorefter man angreb med 4 dybvandsbomber. MARNE, et andet krigsskib fulgte efter med et større angreb på u-båden. Skibene cirklede rundt på positionen og så en stor olieplet på overfladen.

Den 13. april kl. 0100 blev konvojen angrebet af U-både. Kl 0129 blev EL OCCIDENTE ramt af torpedoer fra U-435 ført af Siegfried Strelow. Positionen var 78-28 N/28-30 E. Skibet blev ramt af en eller 2 torpedoer i maskinrummet og brækkede næsten midt over. Skibet sank med stævnen først indenfor 2 minutter. Så hurtigt at der ikke var tid til at sætte redningsbåde ud. De overlevende måtte springe i vandet, og blev først samlet op af det iskolde vand af HMS SPEEDWELL ca. 30 minutter senere. Man kan undre sig over, at de kunne klare sig så længe. Af den 41 mand store besætning blev de 21 reddet blandt dem R. M. Rasmussen. Man samlede også 9 lig op som senere blev begravet til havs. Der har næppe været andre danskere end R.M. Rasmussen ombord. I hvert fald var der ingen danskere blandt de omkomne.

Den 15. april blev kaptajnløjtnant Siegfried Strelow tildelt U-bådskrigsmedaljen for at have sænket EL OCCIDENTE. (Han blev senere sammen med hele sin besætning sænket i Atlanten af et britisk Wellington fly den 9. juli 1943).

Den 20. april ankom de overlevende fra EL OCCIDENTE til Reykjavik.

En dramatisk rejse, men det er ikke slut endnu. Ca. 2½ år senere var Rasmus Mad-

HMS SPEEDWELL.

sen Rasmussen 1. styrmand på Libertybåden S/S THOMAS NELSON i Leyte Golfen.

I perioden 1941 til 1945 blev der i U.S.A. produceret over 2700 Libertybåde blandt andet for at kompensere for det tonnagetab, der var resultatet af den tyske søkrigsførelse i Atlanterhavet. Libertyskibene havde en lasteevne på 10.700 tons og kunne præstere en fart på 11,5 knob. Det store antal skyldtes blandt andet en enestående rationel arbejdsgang, der gjorde byggetiden for det enkelte skib ekstrem kort. Helt ned til en uge. Man anvendte elektrosvejsning, der dengang var en uprøvet teknik, som man ikke fuldt ud beherskede, og flere Libertyskibe brækkede da også over i hårdt vejr. Adskillige af dem sejlede dog i en årrække efter krigen.

S/S THOMAS NELSON var et af de første og havde skrog nr. 30. Det blev i modsætning til de fleste andre Libertybåde ikke svejset, men nittet sammen.

I slutningen af 1944 var de japanske flådestyrker trængt langt tilbage i Stillehavet, og efter et afgørende slag i slutningen af oktober i Leyte gulfen i området mellem Fillipinerne og New Guinea, ophørte den kejserlige flåde stort set med at eksistere. På det tidspunkt introducerede japanerne selvmordspiloterne. De blev kaldt Kamikaze (den guddommelige vind) efter en tyfon, som havde reddet Japan fra en mongolsk invasion i 13. århundrede. Man forsøgte først og fremmest at ramme troppetransportskibe som for eksempel S/S THOMAS NELSON.

Der følger nu tre øjenvidneskildringer:

Rasmus Madsen Rasmussen har selv skrevet følgende i »Hvem er hvem i den danske handelsflåde« fra 1954: »1. styrmand i S/S THOMAS NELSON – da dette skib i ammunitions- og troppetransport under U.S.A.'s flag mellem Fillipinerne og New Guinea blev angrebet af en japansk dødsflyver, hvorved 260 blev dræbt og 170 såret

af en ombordværende troppestyrke på 850 måtte kastes overbord, da skibet kom i brand, men til trods herfor nåede det alligevel ved egen hjælp frem til Fillipinerne«.

Det følgende er en oversættelse af en del af et brev som ledelsen på et andet Liberty ship S/S MORRISON WAITE har skrevet til U. S. War Shipping Administration om kamikaze angrebet i Leyte gulfen søndag den 12. november 1944.

»Kl 1125 blev skibene i området angrebet af 3 japanske fly, der kom ind fra øst/sydøst. Flyene beskød dækkene kraftigt. Det første skib, der blev ramt var Leonoidas Merrit ca 2 km fra S/S MORRISON WAITE. Det næste var S/S THOMAS NELSON næsten 3 km fra MORRISON WAITE. Et fjendtligt fly var tilsyneladende landet på dækket af S/S THOMAS NELSON, der brød i brand. Skibet havde over 600 soldater fra 345. Bomb Group ombord. Mens MORRISON WAITE havde resten af gruppen. Der var mange ofre på THOMAS NELSON over 100 døde og over 100 sårede«.

Kent Sanborn var et dengang 18 år gammelt besætningsmedlem på S/S THOMAS NELSON. Han husker det således:

I oktober 1944 fik vi i Biak soldater og udstyr fra Army Air Force's 345th Bomb Group ombord og fortsatte til Hollandia, New Guinea. Der sluttede vi os til konvojen, der ifølge planen skulle være en del af invasionsstyrken på Fillipinerne. Rejsen ind i Leytegolfen skulle vise sig at være den sidste tur for NELSON det år på grund af de skader, der opstod ved et Kamikazeangreb mens vi lå for anker nær byen Dulag på øen Leyte.

Som jeg husker det, var havnen i Hollandia fyldt godt op med skibe. Der var krigsskibe, men de fleste var handelsskibe som vores. Jeg husker at aftenen før vores afsejling var meget mørk. Vi betragtede signallysene fra krigsskibene blinke i nogle timer, men signalmændene talte med hinanden i en strøm af kodede meddelelser. Lidt efter midnat stod jeg på anløbsbroen og talte med vores 2. styrmand

Libertybåden S/S THOMAS NELSON.

og betragtede flåden, der kom næsten lydløs forbi os som spøgelser. Om morgenen var de alle væk.

Turen til Leyte gik langsomt. Alle sejladser med Libertybåde var langsomme. For S/S THOMAS NELSON var 10 knob en almindelighed hastighed, når den sejlede alene, og i konvoj sejlede man oftest en smule langsommere end det langsomste skib. Da vi ankom til Leyte golfen den 29. oktober 1944 lå noget af konvojen for anker nær Dulag. Jeg husker ikke om alle gjorde det, men vi og S/S MORRISON WAITE som havde resten af folkene fra 345. Bomb Group ombord var der.

Jeg stod på styrbords kahytstrappe da en voldsom eksplosion slog benene væk under mig. En af skibskokkene var der, og det tog os lang tid at komme os over chokket. Vi gik udenfor for at se, hvad der var sket. Vi så først ned på fordækket, der var nærmest. Vi kunne ikke se noget, der kunne forklare eksplosionen, så vi løb agterud ad den udendørs kahytstrappe. Vi var tæt på toppen af en midlertidig trappe, der førte ind til det midlertidige kvarter for 345-folkene i 4. lastrum. Derfra kunne vi se en kraftig ild i agterenden af skibet. Der var kraftigst ild på bagbordssiden og lidt agter for masten mellem 4. og 5. lastrum. Jeg husker uroen, da jeg opdagede, at jeg ikke kunne se dækshuset, hvor vores marineskytter havde kvarter, og hvor der var magasiner fulde af ammunition til vores 10 cm kanoner og 22 mm maskingeværer. Der var absolut kaos i nogle minutter, der føltes som flere timer.

Da jeg fik mig samlet igen gik jeg hen til den nærmeste brandslukningsstation. Der var allerede folk, der prøvede at få slangen, der var beskadiget, til at fungere, så jeg fortsatte hen til den næste. Meget af materiellet var beskadiget. Jeg ved ikke, hvor længe det tog os at få ilden under kontrol, men det føltes som en evighed. Efter at ilden var slukket, gik jeg agterud til 10 cm kanonopstillingen og brugte resten af dagen til at tømme magasinerne og smide overophedet ammunition overbord.

Når vi gik rundt på dækket den dag, kunne vi se mange dræbte eller hårdt sårede. Vi kunne også se folk i vandet langs med skibet. Nogle var blevet blæst overbord ved eksplosionen, andre var sikkert sprunget i vandet for at undgå ilden.

Da jeg så rundt på ankerpladsen på de andre skibe, så jeg at S/S MORRISON WAITE også var blevet ramt. Det så umiddelbart værre ud end hos os. Flyet, der havde ramt os, synes at have ramt riggen nær mastetoppen agter på hoveddækket. Det meste af flyet faldt i vandet og ilden, som vi bekæmpede, var brændende brændstof fra dets ødelagte tanke. På MORRISON WAITE havde flyet ramt siden af skibet nedenfor rælingen, og havde frembragt et stort trekantet hul ind til 1. lastrum. Vi lå imidlertid ret langt fra hinanden, så jeg kan hav taget fejl. I hvert fald fik begge skibe betydelige skader, og de menneskelige tab var ubeskrivelige. Jeg har aldrig set så forfærdelige lemlæstelser som det. Det var forfærdeligt. Jeg får stadig tårer i øjnene ved tanken, og jeg glemmer det aldrig.

Jeg ved ikke hvor mange, der døde fra 345. Bomb Group. Af vores besætning blev 2 af 14 marineskytter dræbt og 2 blev bragt i land hårdt sårede. Da det var frokosttid var de fleste var af folkene inden døre, da flyet eksploderede, så ingen af de 35 handelsflådesøfolk blev dræbt.

På min farfars skrivebord lå der i min barndom et stykke gulligt, forvredet metal med et lille hjul på. Det var en stump fra det kamikazefly, der styrtlandede på dækket af S/S THOMAS NELSON i Leyte golfen på en søndag formiddag i november 1944.

Rasmus Madsen Rasmussen fra Marstal deltog således både i kampen om Atlanterhavet og i Stillehavskrigen. Han modtog, de sidste år han levede, pension fra den amerikanske stat på grund af sin indsats under krigen.

Jul i arkivet

- et studieophold på Marstal Søfartsmuseum

Af Martin Østergaard

Besejlingen af det sydfynske øhav er ikke for uerfarne sejlere, områdets mange grunde og smalle løb skal man kende for at kunne nå sikkert i havn. På en rejse fra Århus til Marstal skal der ligeledes navigeres igennem tog, bus og færgeplaners mange faldgruber og det tager næsten fem timer at nå frem, hvis alt går vel. Men et studieophold i Marstal var nødvendigt for at samle materiale til mit speciale, som jeg sidder og skriver på i min lejlighed i Århus. I løbet af 2007 boede jeg på museet i juli, august og december i en to-tre uger af gangen og sov på loftet af museets kontorbygning. Det har primært været skatteligningskommissionens protokoller og arkivkasser, som jeg har arbejdet mig igennem og tastet ind i en database for at kunne behandle tallene. Arbejdet har bl.a. resulteret i en artikel om parthaverne i Marstal Handelsplads, som kan læses i denne udgave af årsberetningen.

Det er ikke første gang jeg gæster museet, førhen har jeg skrevet en opgave om tre skibsmæglere i Marstal og deres befragtninger af sejlskibe. Jeg kendte derfor faciliteterne på museet, der både har indrettet en køje oppe under kippen og har

Museets bibliotek var min arbejdsplads. Når alle medarbejdere og frivillige var til stede, kunne det dog knibe med pladsen.

brusebad i stueetagen. Der er dog ikke noget større køkken, hvor man kan varme aftensmaden. Skal man leve af andet end rugbrød i tre uger, må man enten ud i byen at spise eller selv medbringe et blus. Jeg medbragte et sæt campinggrejer og en lille el-kogeplade, der kunne varme en gang forloren skildpadde eller en omgang suppe.

Mit seneste ophold i december 2007 varede indtil lørdag den 22., hvor jeg lukkede og slukkede som sidste mand på museet inden jul. I løbet af måneden havde der både været bogudgivelse med Karsten Hermansens *»Never give up!«* om rederiet Erik B. Kromann, foredrag på navigationsskolen med forfatteren Carsten Jensen, julefrokost på museet og juleafslutning i »messen«. Jeg oplevede også postyret, da kommunalbestyrelsen få dage før jul besluttede at omlægge øens færgefart. Desuden fandt man ligene af ægteparret Teisen, hvilket i løbet af året havde været det helt store samtaleemne såvel i Marstal som på landsplan. Kom ikke og sig at der ikke sker noget i Marstal.

Som udefrakommende er det en oplevelse at komme til Marstal, ikke bare fordi byen rummer en rig maritim historie, men også på grund af marstallerne selv. Søfartsmuseet i Marstal er mere end et museum, det har også en central social funktion i byen. Det er ikke blot de ansatte, som har deres gang her. I løbet af arbejdsdagen, der starter kl. 08.00, finder et væld af slægtshistorikere, forfattere, håndværkere, frivillige og besøgene frem til museet, og der kan af og til blive ret trangt. Særligt formiddagskaffen kl. 09.30 i messen er velbesøgt. Stolepladserne i messen indtages efter et bestemt mønster, nærmest døren sidder gerne de øverstkommanderende, hvilket er praktisk når den ustandseligt kimende telefon skal besvares.

Jeg var meget beæret over at blive inviteret med til museets julefrokost, der trak mange gæster. Maden var god traditionel julemad og Riga-balsam manglede heller ikke. Under julefrokosten blev der holdt et utal af taler, der blev stadig hyppigere efterhånden som aftenen skred frem. Dagen efter afholdt museet en festlighed i anledning af udgivelsen af *»Never give up!«*, hvor Karsten Hermansen fik brug for sin fyldepen til at signere bøger. Selv var jeg gået en tur ud på Eriks Hale for at blive luftet igennem efter gårsdagens strabadser.

Søfartsmuseets leder sidder i kommunalbestyrelsen og beslutningerne om øens færgefart betød at Marstal-færgen skulle ophøre. Søfartsmuseet blev i dagene herefter bestormet af journalister og eksalterede borgere, der ringede eller mødte op i fuld figur. Men også denne orkan kunne søfartsmuseet takle. Det kunne selvfølgelig være lidt svært at koncentrere sig om fortidens skattebetalere og partredere, når museets bibliotek blev samlepunktet for diskussionen om nutidens færgefart. Men det var trods alt interessant at følge med i »nyhedscentralen«.

Men julen nærmede sig og opholdet var ved at være til ende. Da jeg entrede Marstal-færgens agtersalon på vejen tilbage til fastlandet, tænkte jeg at opholdet også havde givet mig et indblik i Marstals nutidige beboere. Særligt har jeg fundet ud af at historien i høj grad er levende i Marstal og betyder noget for borgerne. Intet sted i den universitetsverden, jeg normalt befinder mig i, er der blevet spurgt til mit arbejde med en så oprigtig interesse, som blandt folk jeg har mødt i Marstal. Selvfølgelig handler specialet om Marstal og er derfor genstand for marstallernes nysgerrighed, men jeg fornemmer også at det *betyder* noget for folk, det jeg skriver kan de bruge til noget. Det er en vigtig motivation, at det man laver vil blive brugt og ikke bare arkiveres i universitetets kælder.

Efter at have tastet fortidige skatteyderes og parthaveres navne, erhverv og

gader ind i computeren kender jeg geografien og familierne i Marstal. Gennem mit studie af det historiske Marstal har jeg fået et forbindelsesled til byens nutidige beboere, og jeg føler mig derfor ikke som en fremmed. Jeg blev hurtigt indviet i byens nutidige forhold og aktuelle udvikling blandt medarbejdere og frivillige på museet, og nåede næsten at få en fast plads i messen.

Jeg kan kun anbefale andre studerende at tage et ophold i Marstal og udforske det righoldige søfarts- og lokalarkiv på søsøfartsmuseet. Leverer man et stykke arbejde, kvitteres der med gratis logi på sejlmagerloftet i agent Petersens gamle bolig, der i dag huser museumskontoret. Havde muligheden for overnatning ikke eksisteret, var mit ophold i Marstal blevet væsentligt begrænset af min sparsomme økonomi. Derudover råder museet over mange kyndige medarbejdere og frivillige, der kan hjælpe med alle tænkelige spørgsmål i forbindelse med arkivet, lokalhistoriske forhold eller det maritime sprogbrug. Jeg skal hermed sige museet tak for opholdet og uvurderlig hjælp i forbindelse med studiet.

Småsparere og skibsredere

- parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922

Af MARTIN ØSTERGAARD

I kølvandet på 1990'ernes IT-eventyr på verdens børser har der udviklet sig en aktiekultur blandt de danske småsparere. Det er i dag ikke usædvanligt at folk med jævne indkomster spekulerer i investeringsforeningsbeviser, obligationer eller aktier. Rundt omkring i de danske hjem er det ikke overraskende, hvis talen falder på den seneste udvikling i dollarkursen eller der udveksles tips om morgendagens hotte aktier. Omkring århundredeskiftet i Marstal har lignende samtaler om den bedste placering af skillingerne sikkert fundet sted. Hvordan udviklede de internationale valutaer sig i forhold til kronen, hvilke fragtrater kunne skibene forvente, og hvordan mon afkastet ville blive i år? Sagen var den at skibsparter i Marstals handelsflåde for en stor dels vedkommende var ejet af byens egne borgere i en grad, så man kunne tale om en partrederkultur. Der var naturligvis det store H. C. Christensens rederi med de hovedrige sønner og svigersønner af en af byens første initiativtagere til partrederier, nemlig Hans Clausen Christensen (1816-1879). Rederiet ejede byens dampskibe samt mange sejlskibe ved århundredeskiftet. Men partrederiet i Marstal havde siden starten omkring 1860 udviklet sig til en hel folkesport, der ikke kun var reserveret de rige skibsredere. Den hjemmehørende handelsflåde var næsten udelukkende baseret på lokal kapital, og verdensmarkedets konjunkturer har kunnet mærkes helt ned i tæerne på marstallerne. Hvordan så partredermiljøet i Marstal ud, hvem var partrederne egentlig?

Et partrederi består i al sin enkelthed af et antal personer, der sammen stiller med

Oplæggere i Marstal 1921. Hollandskbyggede tjalke er ved at blande sig med træskibene.

kapital til et skib og dets drift. Parthaverne deler over- og underskud i skibet i forhold til den mængde kapital den enkelte har indskudt. De første partrederier i byen bestod kun af ganske få parthavere, men efterhånden blev skibene delt op i flere mindre parter, der var til at betale for småsparerne i byen. På den måde blev både enker, blikkenslagere og boghandlere skibsredere i Marstals skibe.[1]

Dengang som i dag interesserede skatteväsenet sig for borgernes indtjening og formue, skatteligningskommissionen for Marstal Handelsplads gav sig derfor til at nedskrive alle byens parthavere til brug ved udarbejdelsen af skatteligningen. I Marstals kommunearkiv ligger tre lister over parthavere i Marstal Handelsplads fra 1896, 1903 og 1922. Listerne fra 1896 og 1922 synes at have været gældende for en årrække, da der er tilføjet og slettet enkelte parter samt nedskrevet bemærkninger om forlis og salg af skibene. 1903-listen er derimod et øjebliksbillede, der indeholder ikke bare angivelse af skibsparter, men også værdi af fast ejendom, kapital og gæld samt afkast af skibsparterne og lønindtægter.[2]

Skibene, der optræder i de tre lister, var næsten udelukkende lokale og de fleste forsikret i Søassurancen Ærø, kun enkelte skibsparter vedrørte skibe fra Ærøskøbing eller uden for øen. Den samlede Marstaltonnage i årene 1896, 1903 og 1922 steg de to første år fra henholdsvis 25.145 nrt. til 32.165 nrt., men efter første verdenskrig var tonnagen reduceret til 19.219 nrt. i 1922. I partrederlisten fra 1896 var der opført 854 parter svarende til 17.266,5 nrt., hvilket dækker ca. 69 pct. af den samlede hjemskrevne tonnage i året 1896. For 1903 var tallene 1156 parter fordelt på 13.949 nrt. svarende til 43 pct. af Marstals samlede tonnage. I alt 353 parter var noteret i partrederlisten fra 1922, der samlet udgjorde 4033 nrt. eller 21 pct. af byens skibstonnage samme år.[3]

Idet listerne for 1896 og 1922 løber over et par år, er det svært at afgøre præcis, hvor mange parter der reelt har været på et bestemt tidspunkt, og derfor er antallet af parter og skibstons måske lidt højt sat i de to år. Det kan muligvis være årsagen til at året 1896 dækker en større del af tonnagen i byen end 1903-listen. Alligevel giver listerne et meget godt billede af partrederiets grundlag, udvikling og betydning for det lokale søfartserhverv. I de første to partrederlister kan man se noget af udviklingen hen imod flere mindre parter, idet 1896-listen har færre parter fordelt på flere tons, mens 1903-listen næsten har en tredjedel flere parter fordelt på en mindre tonnage. For 1922-listens vedkommende spiller den reducerede handelsflåde naturligvis ind, men derudover var aktieselskabsformen vokset frem på bekostning af partrederiet i årene op til 1922.

Det skal i det følgende bemærkes at undersøgelsen kun dækker området Marstal Handelsplads, der svarer til bebyggelsen indenfor den stiplede linje på kortet. I

tidsrummet 1861 til 1962 var Marstal delt mellem to separate kommuner under Marstal Sogn, kommunerne hed Marstal Handelsplads og Marstal Landsogn. Til Marstal Landsogns kommune hørte foruden Bondebyen også landsbyerne Ommel og Kragnæs.[4]

Mandlige og kvindelige partredere

I figur 1 illustreres de mandlige og kvindelige partrederes andele af tonnagen målt i nettoregistertons. Selvom de tre lister ikke er fuldstændig sammenlignelige, fordi 1896 og 1922 som nævnt tilsyneladende dækker over en to-tre år, viser figuren tydeligt at de mandlige parthavere er langt i overtal, enker og andre kvinder udgør ca. tolv pct. i 1896 og 1903, mens der kun er lidt over fire pct. i 1922. For alle tre år spiller skattelovgivning dog også en rolle, gifte kvinder blev skattelignet under deres mænd og dermed kan deres skibsparter være skjult under de mandlige parthavere i figur 1. Det kunne ligefrem være attraktivt for enlige kvinder at eje parter, fordi de dermed blev et »godt parti« i et ægteskab.[5]

Det er muligt at fremdrage enkerne for alle tre år, mens det kun er listerne fra 1903 og 1922, der har nedfældet oplysninger om de øvrige partrederes erhverv. Figur 1 viser at enkerne i 1896 og 1903 var den største gruppe enlige kvinder, der ejede skibsparter.

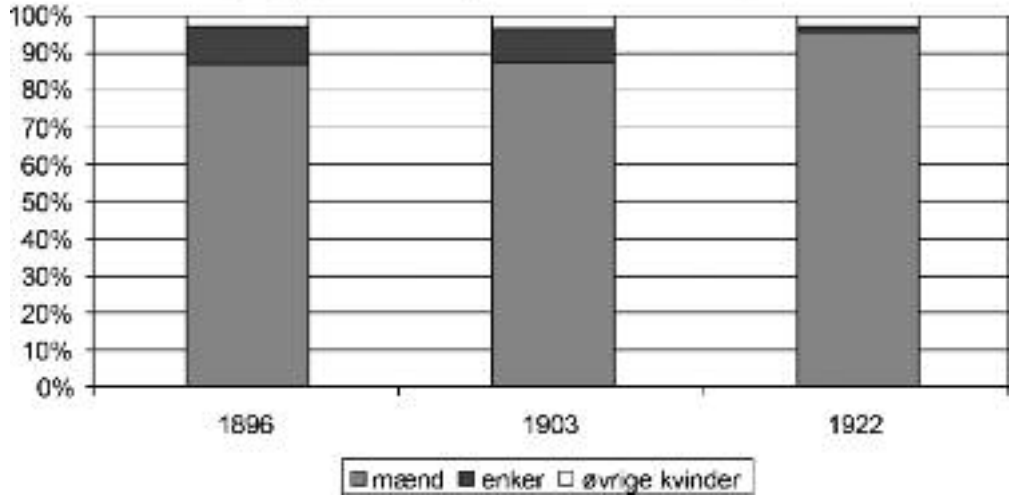
Som enke i Marstal omkring år 1900 var der ikke de store indtægtsmuligheder, mange klarede sig udover enkekassernes bidrag med lidt syarbejde, vask og strygning for folk eller et lille brødudsalg, skibsparter kunne derfor være et godt supplement til husholdningen.

Enkerne har sandsynligvis arvet en stor del af parterne fra deres afdøde mænd, men i skibs-, skøde- og pantebrevprotokollen, hvor alle handler med skibsparter er registreret, viser det sig at nogle enker faktisk købte og solgte parter og dermed aktivt deltog i markedet for skibshandel.[6]

De største partredere

Nogle få enker med ret betydelige parter i Marstals skibe adskilte sig fra flertallet, enkelte af dem kunne endog måle sig med de største skibsredere i byen.

figur 1 parter ejet af mænd, enker og øvrige kvinder (%)
fordelt i forhold til tonnage (nrt.)
(skatteligningskommissionens partrederlister 1896, 1903 & 1922)



Anna Egidia Rasmussen, der her ses omgivet af mand og børn, stod efter manden kunstmaler J. E. C. Rasmussens død i 1893 som reder for nogle skibe. Denne kvindelige partreder bidrager ikke til nærværende undersøgelse, idet hun boede på nordsiden af Teglgade, der ligger uden for Handelspladsens bygrænse. (Anna Egidia optræder for øvrigt i forfatteren Carsten Jensens to sidste værker).

I tabel 1 er de fem største partredere for de tre år stillet op, og i 1896 dukker B. Kromanns enke op på en tredjeplads, som hun stadig holdt i 1903 på trods af en reduktion af tonnagen.

Ikke overraskende findes på førstepladsen i 1896 og 1903 købmand Hans Christensen i Prinsensgade, der var søn af førnævnte H. C. Christensen. Købmand H. Christensen var ifølge skatteligningsprotokollerne den rigeste mand i Marstal Handelsplads indtil sin død i januar 1934. Det var han i særdeleshed på grund af sit medejerskab i byens største virksomhed, som faderen grundlagde. I 1903 havde skatteligningskommissionen opgjort hans formue til ikke mindre end 554.875 kr. – en uhyrlig sum penge på det tidspunkt.[7]

Tabel 1: top fem største partredere

1896.	nrt. i alt
Hans Christensen	762
N. Petersen	611
B. Kromanns enke	452
L. J. Bager	412
M. L. Madsen	309
1903	
købmand H. Christensen	539
skibsreder L. J. Bager	404
B. Kromanns enke	285
købmand Chr. Rasmussen	257
sejlmager H. Petersen	255
1922	
skibsfører Erik Christensen	631
skibsreder Erik B. Kromann	391
kæmner Rasmus K. Bager	328
bankbestyrer Kristian Albertsen	320
sejlmagermester Valdemar Petersen	98

(Skatteligningskommissionens partrederlister for Marstal Handelsplads 1896, 1903 og 1922).

Købmand og skibsreder Hans Christensen.

Den næststørste partreder i 1896 var N. Petersen, ligeledes bosat i Prinsensgade, og selvom partrederlisten ikke nævner noget erhverv, er der være tale om Agent Petersen, der boede i huset, hvor Marstal Søfartsmuseum nu har kontor.

Udover købmænd, enker og skibsredere optrådte også skibsførere og sejlmagere blandt de største partredere i byen. Alle skibsfører Christensens parter var i 1922 placeret i barken PAX, som han førte og ejede 67/100 af, mens sejlmagerne Hans Petersen og Valdemar Petersen havde henholdsvis 27 og 21 parter i forskellige skibe. Valdemar Petersen var søn af Agent Petersen, og han videreførte faderens virksomhed. Sejlmager Hans Petersen derimod boede i Skolegade, han stod for en del rederier og havde ikke noget med Agent Petersens virksomhed at gøre. Udover søfartserhverv fandtes blandt de store partredere i 1922 kæmner Rasmus K. Bager og bankbestyrer Kristian Albertsen, begge er dog også kendte som

skibsredere og for øvrigt også skibsførere. Rasmus K. Bager var bestyrende reder for »Havrebarkerne« som talte bl.a. førnævnte PAX og han ejede selv 33/100 af havrebarken CLAUDIA. Kristian Albertsen var udover skibsreder også skibsmægler, som nævnt også skibsfører og medlem af havnekommissionen, han blev desuden borgmester i Marstal.[8]

Kristian Albertsens bror Rasmus Albertsen var kompagnon med skibsreder Erik B. Kromann i skibsmæglerfirmaet Herman C. Boye. Rasmus Albertsen forlod mæglervirksomheden i 1914, og Erik B. Kromann måtte således køre firmaet alene gennem første verdenskrig. Det blev en periode, hvor spekulationen i skibstons nærmest udviklede sig til en nationalsport, idet krigen drev prisen på tonnage lodret op.

Efter krigen var Erik B. Kromanns formue vokset til den fjerde største i Marstal Handelsplads, og den nyvundne rigdom blev genplaceret i endnu flere skibe, hvilket gav ham en andenplads blandt de største partredere i 1922.[9]

Som gennemgangen af de fem største partredere i de tre lister viser, var det ikke altid den samme investeringsstrategi man placerede sine penge efter. Man skulle måske synes at Erik Christensen burde have fulgt et gammelt råd om ikke at placere alle sine æg i den samme kurv, men det kunne også bero på andre forhold. Det var normalt at føreren af partrederiets skib selv havde en større part, på den måde kunne partrederne sikre sig at der blev taget vare på last og skib. Det er et investeringsprincip man også bruger i dag, når pengene skal placeres; hvis bestyrelsen f.eks. ikke ejer en eneste aktie i sel-

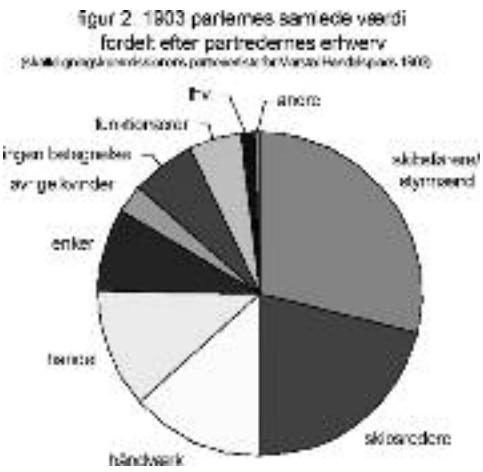
Havrebarken PAX af Marstal, en af Marstals og dermed Danmarks sidste store windjammere.

skabet, kan man så som investor være sikker på at de tager hensyn til kursen på ens aktier? Datidens skibsførere fik naturligvis del i et eventuelt overskud, så lønnen af og til kunne suppleres med et klækkeligt afkast. At Erik Christensen ejede to tredjedele af så stort et skib som Pax på 942 nrt. må alligevel siges at være usædvanligt. For sejlmagere og andre sejlskibshåndværkere var det ligeledes en almindelig praksis at man fik en skibspart i stedet for kontant betaling for et udført arbejde.[10]

Partrederiernes kapitalgrundlag

Den samlede partrederkapital i 1903 udgjorde 2.593.878 kr. svarende til ca. halvdelen af formuen i byen, den anden halvdel var fordelt på fast ejendom, kapital (inkl. aktier) og varelagre.

Partrederkapitalen er illustreret i figur 2, hvor den samlede værdi af parterne i 1903 er fordelt efter partredernes erhverv. Skibsførere/styrmænd og skibsredere udgjorde 51 pct. af partrederiernes kapitalgrundlag, 25 pct. kom fra enten håndværkere eller handelsfolk, mens de sidste 24 pct. var placeret hos funktionærer, enker og andre enlige kvinder samt folk uden erhvervsbetegnelse, forhenværende erhverv og andre (fiskere og particuliers).



figur 2: 1903 parternes samlede værdi fordelt efter partredernes erhverv

For håndværkernes vedkommende var lidt over halvdelen sejlskibsrelaterede, som f.eks. sejlmager, rigger og skibsbygmester. Indenfor gruppen af funktionærer var 84 pct. af erhvervene skibsrelaterede hovedsagelig i form af skibsmæglere. Lægges alle søfartsrelaterede erhverv sammen, var 61 pct. af finansieringen bag byens partrederier baseret på søfartens umiddelbare aktører, mens 39 pct. af partrederne ikke havde et direkte erhverv indenfor søfarten. Det er dog ikke sikkert, at denne opdeling holder i virkeligheden. Som tilfældet var med de to herrer R. K. Bager og K. Albertsen, havde nogle borgere i byen gerne en hel vifte af beskæftigelser både i og uden for søfartserhvervet. Mange folk, der betjente et job i land, havde sejlet til søs på et tidligere tidspunkt. Skatteligningskommissionens stillingsbetegnelser afspejler således ikke altid hele billedet af de enkelte borgeres levned. Pointen er, at langt de fleste partredere var involveret i skibsfarten, hvilket ikke var så mærkeligt, da hovedparten af byens befolkning havde deres levned på havet. Bemærkelsesværdigt var den vigtige rolle de enlige kvinder i byen spillede for finansieringen af den lokale søfart. Tilsammen bidrog enker og øvrige enlige kvinder med elleve pct. af partrederkapitalen i 1903.

I figur 2 er der ikke skelnet mellem parthavere og selvejende skippere. Selvejernes kapital udgjorde ca. femten pct. af den samlede værdi af parterne. Selvejerne var så godt som alle skibsførere og hører derfor til under gruppen skibsførere/styrmænd i figur 2.

Partredermønstret for Marstal er ganske typisk i forhold til hvad man så andre steder med partrederier eller en lignende organisering af skibsfarten. Initiativtageren til et partrederi havde som regel ikke selv penge nok til at få bygget skibet, derfor spædede familie og venner til og købte parter i rederiet indtil kølen kunne strækkes. Det var også almindeligt at låne pen-

gene i f.eks. Marstal Spare- og Laanekasse, men der skulle stadig kautioneres for pengene, hvilket dog ikke var det store problem i perioder med højkonjunktur. Når skibet skulle bygges og udstyres, aftog skibsbyggeren, sejlmageren, riggeren, mægleren eller andre der havde medvirket til at få søsat foretagendet også gerne skibsparter. Bagere, slagtere, købmænd og isenkræmmere kunne ligeledes findes blandt partrederne, når der skulle træffes aftaler om proviant, kabysgrej og andre former for udstyr til skibet. Derimod fandtes sjældent menige søfolk blandt parthaverne, udover skibsførere ejede kun tre styrmænd parter i byens skibe i 1903.[11]

Året 1903 repræsenterer en periode omkring århundredeskiftet, hvor Marstals handelsflåde kulminerede. Tiden indtil første verdenskrig blev på mange måder retningsvisende for sejlskibsteknologiens fremtid. Dampskibe overtog for alvor de store fragtruter, og sejlskibsflåderne blev overalt afviklet. I Marstal faldt sejlskibstonnagen også, men trods alt ikke i samme forhold som i resten af landet. Allerede ved århundredeskiftet havde Marstal provinsens største sejlskibsflåde, en position byen holdt helt indtil anden verdenskrig, ikke fordi man indkøbte sejlskibe, men fordi alle andre havde afhændet deres.[12]

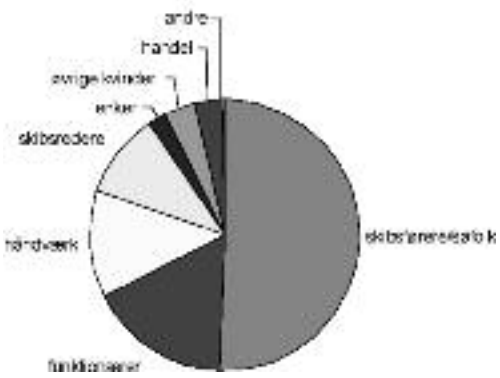
Efter første verdenskrig

Første verdenskrig skulle vise sig at blive en rigtig god forretning for spekulanter. Børsen i København summede af aktivitet, og investorerne kunne hente enorme gevinster ved spekulation i krigens behov for bl.a. skibstonnage. For de mindre og mellemstore spekulanter var særligt sejlskibstonnage interessant, fordi det var til at betale i modsætning til den dyre dampskibstonnage. Prisen på sejltonnage kunne fordobles fra den ene måned til den næste, og kursernes udvikling var nærmest eventyrlig. Efterspørgslen på skibstonnage faldt naturligvis kraftigt med krigens ophør, og således sluttede første verdenskrigs børseventyr også i 1920. Skibstonnage var ikke længere så efterspurgt, prisen var alt for høj og styrtdykkede i løbet af få måneder.[13]

Under første verdenskrig havde marstallerne solgt mange af skibene til de tonnagehungrende spekulanter. Det var flere årslønninger, man kunne tjene på én gang ved et sådant salg. Man forstår noget af det dilemma partrederne stod overfor; i Marstal mistede man omtrent hver anden uge i 1917 et skib som følge af torpederinger og miner, men samtidig var der mulighed for at indløse en enorm gevinst ved salget af et skib. Skibsejerne stod mellem tre valg: enten mod god betaling at løbe risikoen for skib og liv, oplægge indtil mere sikre tider indtraf eller tage gevinsten ved et salg. At mange valgte det sidste, kan man ikke bebrejde dem, for hvem vidste hvor længe krigen ville vare?[14]

Sejlskibe og partrederier var efterhånden en saga blot, og partrederlisten fra 1922 viste med al ønskelig tydelighed denne udvikling. Partredertonnagen var reduceret med over 70 pct. i forhold til 1903, men nogen kapital var der trods alt tilbage i partrederierne, og redernes erhvervsfordeling er på samme måde som i figur 2 illustreret i figur 3.[15]

figur 3. 1922 parternes samlede værdi fordelt efter partredernes erhverv



Oplagte sejlskibe med hjælpemotor og dampere i Marstal Havn i den sløje tid i 30'erne. Dampskibene er N. J. OHLSEN, ENIGHEDEN og inderst den største DORTHEA, der sejler med ind i næste beretning her i bogen.

Første verdenskrig vendte op og ned på mange ting også kapitalgrundlaget for de lokale partrederier. Nu kom over halvdelen af pengene fra skibsførere/søfolk.[16] Medregnes skibsredere, søfartsrelaterede håndværk og funktionærstillinger, var 82 pct. af partrederierne baseret på folk inden for søfarten. Selvejerne sad på 38 pct. af de samlede parters værdi og udgjorde dermed den største enkelte partredergruppe. Den store andel af funktionærkapital skyldtes førnævnte Kristian Albertsen og Rasmus K. Bager, der tilsammen besad knap tretten pct. af byens partrederikapital. Håndværkerne havde stadig en forholdsvis høj andel, mens skibsredere og handelsfolk var blevet reduceret. Enkerne og de øvrige kvinder udgjorde seks pct. af kapitalgrundlaget, og må dermed siges stadig at have været en væsentlig gruppe investorer uden direkte relationer til søfartserhvervet.

Investering i lokalsamfundet

At investeringslysten blandt partrederne i Marstal efter første verdenskrig var kraftigt reduceret er ikke så underligt. Mange havde taget gevinsten hjem under krigen, og markedet for sejlskibstonnage efter krigen så mildest talt ikke lovende ud. Fremtiden tilhørte maskindrevne skibe, og den teknologi var væsentlig dyrere end sejlene. Partrederiet var ikke nogen bæredygtig organisering af kapital i den størrelsesorden, men partrederiet havde på mange måder været opskriften på den lokale søfarts succes og byens vellevned, man slog skillingerne sammen og fandt en vej frem.

Marstals partredere muliggjorde storskibsfarten som skabte grundlag for en lang række erhverv i byen; bagere, købmænd, skibsmæglere, håndværkere osv. Alle havde en interesse i succes'en. Ved at købe parter sikrede borgerne sig deres egen overlevelse også selvom man ikke var direkte beskæftiget i søfartserhvervet. Succesen havde dog også en bagside, for i dårlige tider har det ikke været morsomt at investere sine beskedne sparepenge i skibsparter. Når hele byen i den grad var baseret på lokalt finansieret skibsfart, slog det rigtigt hårdt, når dampskibene efterhånden fik overtaget de givtige fragter og sejlskibene måtte nøjes med nichefragter, som ingen andre ville røre. For en by som Marstal, der ikke havde andre erhverv end skibsfart at falde tilbage på, blev det svært at fortsætte.

Alligevel holdt nogle få partredere stadig fast på sejlskibene – også efter første verdenskrig. Det var hovedsagelig de klassiske partredere, der selv var involveret i erhvervet som figur 3 viste. Handelsfolk og skibsredere havde trukket en stor del af deres kapital ud af partrederierne og nød et otium som velhavende particuliers, andre flyttede til København, hvor nogle af pengene sandsynligvis havnede i børsnoterede aktieselskaber, som bedre kunne modstå kriser og benytte sig af stordriftsfordele. Naivt, ville hovedstadens professionelle investorer måske sige til de små partredere, der blev ved, men motivet for partrederne har måske ikke været at forrente pengene på bedste vis. Det gjaldt først og fremmest om at sikre lokalsamfundet en fremtid ved at investere og reinvestere lokalt og ikke flytte pengene til et stort børsselskab, hvor beslutningerne blev taget af en professionel bestyrelse fjernt fra investorerne.

Noter

1. Boye (1975) s. 32-33.
2. 1903-listen er muligvis ikke helt komplet idet Enighedsstræde og Teglgade ikke er opgjort i listen.
3. Kroman (2001) s. 292-295.
4. Rausgaard (1989) s. 7-10.
5. Henningsen (1972) s. 106.
6. Skibs-, skøde- og pantebrevprotokollen 1894-1951 (RA) 1494.
7. Skatteligningskommissionens partrederliste i 1903 er egentlig en kladde til skatteligningsprotokollen, derfor er varelagre, kapital, gæld og fast ejendom også noteret. Værdien af Hans Christensens medejerskab af familien Christensens virksomhed samt kapital er opgjort til 344.000 kr. I skatteligningsprotokollerne for Marstal Handelsplads 1914-15, 1919-20 og 1924-25 havde Hans Christensen den største formue i byen.
8. Kromann (2001) s. 203-204, 223-224, 259-261. Hermansen (2000) s. 28.
9. Hermansen (2007) s. 12-45. Skatteligningsprotokollen for Marstal Handelsplads 1919-20.
10. Henningsen (1972) s. 102-104.
11. Henningsen (1972) s. 101-104.
12. Dansk Søfarts Historie (1998) s. 15-16.
13. Dansk Søfarts Historie (1998) s. 225-238.
14. Kühl (2004) s. 78-91.
15. Partrederlisten fra 1922 angiver ingen værdi af parterne, men kun andelen. Ved hjælp af Søassurancen Ærøs taksationssummer er det muligt at beregne værdien af de forsikrede skibes parter, mens f.eks. havrebarkerne Pax og Claudias værdi ikke kendes og derfor heller ikke er medtaget i figur 3.
16. Kun en maskinist, en matros og en styrmand var at finde blandt partrederne i 1922. Som tilfældet var i figur 2, var langt størstedelen skibsførere.

Litteratur

Boye, Albert E. *Marstalleren Albert E. Boyes erindringer*, trykt v. Martin Boye, Marstal 1975.

Henningsen, Henning. *Part i skib,* i årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Kbh. 1972.

Hermansen, Karsten (red.). *Marstal Søfart 1925-2000*, Marstal 2000.

Hermansen, Karsten. *Never give up! – Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007.

Kroman, Erik. *Marstals Søfart indtil 1925*, Kbh. 2001(1928).

Kühl, Mikkel. *Marstallerne solgte væk – Marstals handelsflåde 1914-1918*, i Erik Gøbel (red.) Maritim Kontakt 26, Kbh. 2004.

Møller, Anders Monrad m.fl. *Sejl og damp*, Dansk Søfarts Historie bd. 5 1870-1920, Århus 1998.

Rausgaard, Gitte Lundager m.fl. *Registratur over arkivet Marstal Handelsplads, Marstal Kommune 1825-1987*, Odense 1989.

Kilder

Marstal Søfarts museums arkiv.

30/1 skatteligningskommissionen for Marstal Handelsplads forhandlingsprotokoller, heri ligger partrederlisterne for 1896 og 1922.

30/42 1903 kladde til skatteligningsprotokollen for Marstal Handelsplads.

30/53 1914-15 skatteligningsprotokollen for Marstal Handelsplads.

30/58 1919-20 skatteligningsprotokollen for Marstal Handelsplads.

30/63 1924-25 skatteligningsprotokollen for Marstal Handelsplads.

135A19-1 Søassurancen Ærø, årsregnskaber og taksationslister.

Rigsarkivet

Skibs-, skøde- og pantebrevsprotokoller 1894-1951, (proveniensnr. 1494 1894-1951).

Til søs med DORTHEA af Marstal

Af KARL HANSEN

Fra foråret 1935 til foråret 1937 sejlede jeg med damperen DORTHEA fra Marstal. Vi sejlede med træ, kul og jernmalm. Vi har lastet og losset i Sovjetunionen, Frankrig, Spanien, England og i flere andre lande.

Rederiet hed »Hans Christensens Rederi«, det havde syv skibe, og DORTHEA var for øvrigt det største.

Jeg startede som letmatros og blev senere matros. Som det fremgår, lavede jeg også tømmerarbejde ombord.

Når vi gik gennem den norske skærgård, havde vi lods hele vejen. Min første tur gennem skærgården var i de sidste dage i Maj 1935. Vi var lidt for tidligt på den og lå til ankers ud for Honningsvåg den 28. maj, på min fødselsdag – i en halv snestorm. Hvis vi gik ud i det nordlige Ishav før 5. juni, ville vi ikke kunne få isbryderhjælp uden selv at skulle betale, men senere ville den være gratis, hvis det blev nødvendigt. Der var godt nok en del is, men da ikke

DORTHEA blev bygget på »Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft« i 1921. Den var et firluget »trunkbygget« stålskib med en lasteevne på 2100 tons eller 750 stander træ. Der var to kedler, maskinen var en langsomtgående dampmaskine med firbladet skrue, som gav en fremdrift på 11 knob under normale forhold. Styringen foregik med en dampdrevet styremaskine, som blev aktiveret af et lille rat på broen, det store rat agter, er et reserverat, som kan kobles til, hvis rorkæden skulle knække. Her ses damperen med trælast i Bristol Kanalen.

mere end vi selv kunne gå igennem. Det er mærkeligt, at man på nogle få dage kunne komme fra en dejlig forsommer og ind i en snestorm.

På denne rejse til Arkhangelsk i september havde vi tåge hele vejen igennem Ishavet, det var strengt at skulle høre på dampfløjten både dag og nat.

Grundstødningen

Ved middagstid d. 22.9. skete det, som ikke måtte ske. Jeg stod til rors, pludselig råbte udkigsmanden »props forude«[1], samtidig med han slog på klokken. I tågen kunne det godt ligne en bunke tømmer, men det var altså en flad klippe. Der blev slået bak omgående, men det hjalp kun lidt. Med et ordentligt brag og tre store hop sad DORTHEA med næsen helt oppe i luften. Vi havde i lang tid hørt en anden damper, der tudede lige i vores kølvand, så lige så snart vi var grundstødt, gav styrmanden faresignalet med dampfløjten. Tro mig eller ej, tågen lettede så hurtigt, at vi så den anden damper dreje rundt. Efter den første forskrækkelse fik skipper og styrmand en snak og blev enige om, at skipper skulle over og snakke med dem på den anden damper, som var blevet liggende på stedet.

Vi satte en jolle i vandet, matrosen Rasmus og jeg roede skipper over til det andet skib. Der blev omgående smidt en lejder ud over siden, og skipper gik ombord. Der blev lavet den aftale, at den anden damper skulle hale DORTHEA af grunden, og man begyndte straks at rigge wirer til.

Da vi var kommet halvvejs tilbage, rejste skipper sig halvt op i jollen og sagde, nu vælter den – når vi roede, sad vi jo med ryggen til – vi fik hurtigt drejet hovedet og så, DORTHEA glide sidelæns af og blive liggende halvt på siden.

Da vi så kom ombord, blev vi sat til at pejle[2]. Vi fandt frem til, at vi havde fået en stor læk i bagbords side. Da vi så fik taget bundplankerne op, viste det sig, at der var sprunget nogle nagler, og at et par pladehjørner var blevet revet fra hinanden. Det var en temmelig stor læk, men ikke værre end at pumperne kunne klare det. Skipper og styrmændene blev enige om, at vi skulle sejle videre, og den anden damper fik et praj. Det varede ikke længe inden den passerede os, det var en finne – noget større og hurtigere end DORTHEA, så den så vi ikke mere til.

Reparationen

Vi lå 8 dage i Arkhangelsk, og i den tid skete der en hel masse.

Vi fik med det samme en dykkerbåd[3] på siden. Dykkeren lå og rodede nede under bunden og fandt ud af, at der ikke var revet hul ind til ballasttankene. Der blev så sat et par store bolte i dér, hvor naglerne var sprængt. Jeg fik et par store møtrikker, som jeg skulle skrue på indvendig, når dykkerne havde sat boltene i. Da dykkeren fjernede naglehovedet, fik jeg vand, så det kunne forslå. Trediemester[4] Rosenbæk grinede godt, da han smed en stor svensknøgle ned til mig, og møtrikkerne blev spændt godt. Konstruktionen var dog langt fra tæt. Da jeg havde fået noget tørt på, kom andenstyrmanden og forklarede mig, at jeg skulle lave et dæk over lækagen, og at der skulle støbes med cement ovenpå dækket, så lækagen blev lukket på den måde. Jeg mente, at det ville blive vanskeligt, da plankerne skulle skæres skrå i begge ender, men der var ikke så meget mere at snakke om, det var jo faktisk en ordre. Dækket blev lavet af 1½" planker. Da det efter stort besvær var overstået, blev vi tre mand sendt ned i lasten igen, det var Hans Skov, Paul Pettersen og jeg. Der blev firet både grus, cement, vand og et par skovle ned til os. Vi var godt trætte, da vi havde fået det hele dækket til og fået stampet cementen sammen. Nu skulle det så hærde et par dage.

Billedet er taget foran bakken med døren ned til lugaret. Fyrbøder Andersen sidder med ryggen til. Stående tv. matros Rasmus Rasmussen, som var fast lampemand, dvs. han skulle sørge for lanterne, som var petroleumslamper – et særligt betroet arbejde. Nummer to er mig selv. Nummer tre er letmatrosen Harry, som ikke var med på det her omtalte tidspunkt. Nummer fire og fem er henholdsvis messedreng og dæksdreng. – jeg kan desværre ikke huske deres navne. Foto: Karl Hansen.

Stalins Rusland

Vi fik dårligt nok tid til at rydde op, før den første stander træ[5] blev firet ned i lasten foran lastningen var for længst begyndt i agterlasten.

Det var mest kvinder, der stuvede træet. Der var som regel 24 i et sjak, de gik to og to i en række, og så gik der sådan en skiderik af en soldat med pikhue[6] og bajonet på geværet bagefter. Det var værre, end når man driver en flok køer. Kvindernes klædedragt var også under al kritik, store vatfrakker, som mange gange var lasede med vattet hængende ud af hullerne. Så havde de nogle enorme filtstøvler på, hvordan, de kunne styre støvlerne, var næsten ikke til at forstå. Der var også en anden ting, vi skulle sørge for ikke at komme i læ af dem, det var nemlig langt fra dem alle, der lugtede lige godt. Så længe de var i lastrummet, mærkede vi det jo ikke, men når de begyndte at lægge dækslast kunne det blive lidt stramt. Vi skulle jo blive ved spillene, selvom det ikke var den bedste duft – selvfølgelig var det ikke altid lige slemt.

Noget af det, der irriterede mest, var, at vi ikke kunne gå 100 meter hen ad kajen, før vi havde sådan en pisok[7] i hælene på os. Der var ikke mange steder, vi kunne gå uden at blive jaget væk, men en gang imellem blev vi inviteret på en rundtur med bus og havnede gerne i noget, de kaldte »Internationale«[8], der blev vi budt på noget, de kaldte kaffe – jeg kan næsten ikke forstille mig noget kogt på »Fandens mælkebøtte« kunne være værre.

Vi blev også ved en lejlighed inviteret

ombord på en russisk damper. Vi så ikke deres køjer, men vi så det, de kaldte deres fælles opholdssalon, den var flot med plys måtter, flotte stole, blankt bord med frugtskål og dug – det misundte vi dem virkelig. På en senere rejse blev jeg det, man kaldte »taljemand« det vil sige, vi blev sat til at tælle hvor mange stander træ, der kom om bord. Jeg kom til at tælle sammen med en russisk dame, hun var vel 50-60 år, ualmindelig pæn i tøjet, meget høflig og talte godt skandinavisk. Bl.a. nævnte jeg de fine forhold på det russiske skib, hun smilede og sagde, at det havde været propaganda. Hvis der overhovedet kom nogen i den salon, så var det højest kaptajnen, ellers var den låset og kun til fremvisning.

Høj sø i lugaret

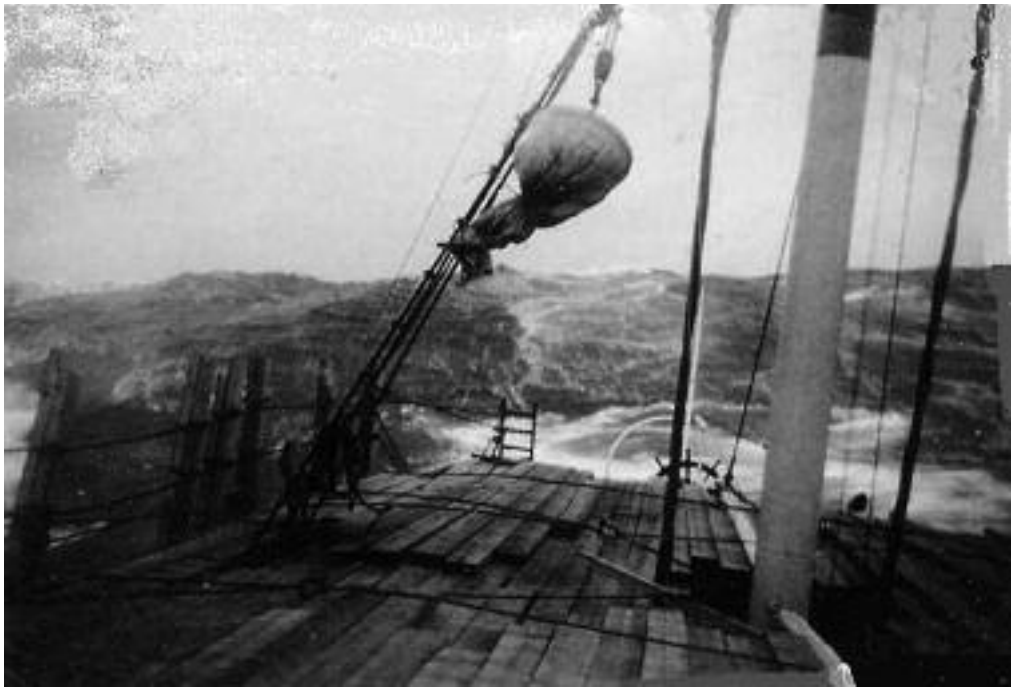
Vi fik lastet og var klar til at afsejle om morgenen 6.10. Vi fik temmelig dårligt vejr i Hvidehavet med så meget sø ind fra bagbord, at skibet fik slagside, fordi træet på dækket dér trak mest vand. Rasmus og jeg havde tværkøjer og fandt ud af, at vi så måtte vende dem[9]. To af dem, der havde langsgående køjer, spurgte, om jeg ikke kunne lave dem en sengehest, for de var bange for at trille ud. Det dårlige vejr fortsatte, da vi var kommet tilbage til skærgården. Vi fik lods ved Honningsvåg. På denne rejse gik vi meget længere ned gennem skærgården end ellers på grund af det dårlige vejr. Da vi havde ligget for anker og stod ud fra skærgården, var det stadig utroligt dårligt vejr, og maskintelegrafen stod på halv kraft.

En nat stadig med et rigtigt møgvejr og på halv kraft stod jeg til rors, og gamle matros Rasmussen gik udkig. Da Paul og Rasmus kom for at afløse os, videregav vi bare kursen og gik intetanende forud til vores lugar. Sikke en redelighed, dæksdrengen og jungmanden var ved at hælde vand ud igennem døren, og fyrbøder Andersen sang af fuld hals. Rasmussen blev gal i skralden og råbte til ham: »Hold kæft dit fulde svin«. Hvad var der sket? Jo, det var gået sådan til, at den fordrukne fyrbøder havde skullet op på dækket for at lade vandet, og så ikke havde fået lukket døren hurtigt nok, da DORTHEA stak næsen under. Så var han væltet ned af trappen sammen med al vandet. Donkeymanden[10] var ædende gal – på grund af slagsiden var vandet løbet ind til fyrbøderne, så det var gået op i deres køjer. Der var bare ikke noget, der bed på den fulde fyrbøder, han sad på røven på kanten af sin køje med et par lange gummistøvler på. Så sagde han ligeså sørgmodig: »Da Vor Herre så Jerusalem græd han, hvis han havde set mig nu, så ville han have tudbrølet«. Vi fik efterhånden styr på den værste redelighed, vi hjalp donkeymanden og den anden fyrbøder med at få deres køjetøj hen og få tørret det over kedeltoppen[11]. Ham drukmåsen måtte klare sig selv.

Stormens ødelæggelser

Rejsen forsatte stadig med dårligt vejr. Så en dag kom Rasmus ned og purrede mig ud. »Ud af køjen kammerat, men du får sgu ikke noget at æde lige straks«. »Hvad mener du med det?« spurgte jeg søvndrukkent. »Det får du nok at se«, svarede han og gik igen. Jeg blev paf, da jeg kom op på dækket og så, at det halve af broklædningen var væk og ikke nok med det, storbåden var smidt hen oven på maskinskylightet og havde fået slået hul i siden, et tremmeskab var smadret. I kabyssen var ilden i komfuret blevet slukket og maden ødelagt. Henne agter så det heller ikke for godt ud, wirerullerne var totalt krøllet sammen, og en tønde MASUT – noget der lignede tjære, som vi brugte i bunkersrummene[12] var slået flad, og al det sorte stads var løbet ind i dækslasten, så en del træ ikke længere var brugbart.

D. 27. okt. kom vi i smult vande. Lige så hurtigt det kunne lade sig gøre fik vi taget hætterne af lugarets ventiler og skorstene[13] vi fik lukket døren op og fyr på



Dårligt vejr i Nordsøen på vej til Rouen – november 35. Billedet er taget fra midtskibs mod agter. I riggen ses »kødsækken«, den bestod af en rund træplade, hvori der sad nogle kroge, endvidere var der en dug udenom, som kunne snøres sammen om kødet. Hvis man f.eks. hang et stort stykke oksekød op og lod det lufttørre, kom der en hård skorpe på overfladen, og kødet kunne holde sig i meget lang tid – det var selvsagt før køleskabenes tid. Foto: Karl Hansen.

kakkelovnene, så al den varme fugtige luft blev blæst ud. Herligt, herligt, det havde været et elendigt, indelukket, usundt hummer i mange dage, nu glædede vi os til at komme en tur i land.

Vi fik lods ombord fra en lodsbåd. Så snart vi var kommet op ad floden til Rouen, begyndte vi at fjerne surringer og alt, hvad der var i vejen for at komme til at losse – vi kaldte det Rouenreviret, men det må jo have været Seinen.

Søforhør med tømmermænd

I Rouen gjorde vi klar, så vi kunne påbegynde losningen næste morgen. Vi glædede os til, at komme i land. Vi kom i landgangstøjet og ville finde et sted, hvor der var musik og havnede på en beverding med liv og glade dage – »Saut Wales Bar«. Efterhånden gled der jo lidt inden for vesten, og klokken blev næsten 5, inden vi atter kom ombord – en oplevelse rigere, men et par skillinger fattigere og en hel del dummere, end vi var i forvejen. Vi kom til køjs, men skulle tørne til allerede kl. 7. Vi kom på dækket temmelig klatøjede. Førstestyrmand kom og sagde, at gamle Rasmussen og jeg skulle møde hos den danske konsul til søforhør om grundstødningen kl. 10 sammen med skipper og ham selv. Vi var klar, da tiden kom, han så mistænksomt på os og sagde: »Nu opfører I jer vel ordentlig?«

Vi skulle med en såkaldt »hængefærge«[14] over på den anden side af floden. Hos konsulen blev Rasmussen og jeg pla-

ceret i et lille forkontor. De andre kom ind med det samme. Så blev Rasmussen også kaldt ind. Lidt senere var det min tur. På et tidspunkt ville jeg tage mit lommetørklæde op af lommen og hev derved en hel del småpenge med op, som blev spredt på gulvet, dem ville jeg så bøje mig med og samle op. Jeg kunne hurtigt mærke, at det ikke gik, at bøje mig ned og samle mønterne op, så jeg lagde mig i stedet på knæ for at samle dem sammen. Konsulen grinede højt, og skipper skulede. Rasmussen gav mig et puf i siden, da jeg igen havde sat mig, han og jeg var nær ved at grine. Vi blev da færdige.

Et par gode dybe stole

Da vi igen kom udenfor, sagde førstestyrmanden: »Nu går I lige ombord, ingen svinkeærinder, skipper og jeg skal først hen på et forsikringskontor.« Det var fuldstændig, som var vi nogle uvorne unger. »Hører I?« sagde han.

Nå, vi gik så hen og ventede på hængefærgen og snakkede om, at det ville være godt at få skyllet halsen, men var enige om, at det bare skulle være et enkelt glas. På den anden side af floden gik vi hen samme sted, hvor vi havde været aftenen før og bestilte et par glas rødvin. Dem sad vi så temmelig længe over og var ved at falde i søvn. Så kom Rasmussen i tanke om, at vi skulle sætte os til at sove, det var jeg ikke meget for, selvom jeg havde lyst. »Nu går jeg hen og bestiller et par stykker mad og et glas øl, så ser vi, hvad der sker«, sagde han. Det gjorde han så, vi fik øllet og maden. Jeg blev selvfølgelig endnu mere søvnig, så jeg hørte mere efter Rasmussen end efter min samvittighed. Der stod et par gode dybe stole, der måtte vi gerne sove. Vi skulle så vækkes kl. 3.30, det blev vi og var rigtig friske, for nu havde vi fået flere timers søvn. Rasmussen, som havde sejlet med Havrebarkerne[15] i flere år og talte flydende fransk, havde sagt til hende, jeg kaldte »bordelmutter«, at hvis vi fik lov at sove der et par timer, så kom vi igen til aften alle sammen, ellers kom ingen af os – han var lidt af en gavtyv. Men nu begyndte min samvittighed at plage mig, så jeg sagde til Rasmussen, hvad tror du, der sker, når vi kommer ombord. »Du holder bare fuldstændig kæft«, sagde han, »skal der svares på noget, så gør jeg det«.

Tak skal du have, sikken et uvejr da vi kom op ad landgangen. Førstestyrmanden skældte ud, han troede sikkert, at vi var fulde. Der var ingen af os, der sagde noget, for han havde jo ret. Så sagde han, at vi skulle tørne til næste morgen kl. 7, og gik. Om aftenen var vi lige et smut i land og gik hen for at få et glas øl, men var ombord og gik til køjs kl. 10, så vi fik en god lang nats søvn.

Vi lastede gammelt jern i Rouen, det skulle til Polen.

I dok i Svendborg

Vi udlossede i Gdynia og efter en ganske kort forhaling, lastede vi kul til Århus. Efter Århus, gik vi så til Svendborg i dok. Dér havnede vi i et sandt helvede af spektakel, for nitterne arbejdede jo døgnet rundt, så vi dårligt kunne opholde os i lugaret.

Da de så tog bundplankerne op ned til cementen, var vi et par stykker, der stod og kikkede på, da de skulle til at hugge det op. Vi kunne høre, de begyndte med at bande og regere. En af dem så, at vi stod og grinede, så han råbte op til os, at de, der havde lavet dette her, skulle hænges og tærskes fordærvet. Rasmussen råbte ned til dem, at det var noget, russerne havde lavet. »Ja gid fanden havde de russere«, svarede han, vi morede os og gik. Selvfølgelig blev cementen fjernet, og der blev monteret 32 plader og 13 bundstokke – jeg regner med at de fleste bøjede plader og bundstokke blev rettet og igen pånittet[16]. Selvom vi stoppede ørerne, fik vi aldrig sovet rigtig. Det varede tre lange uger,

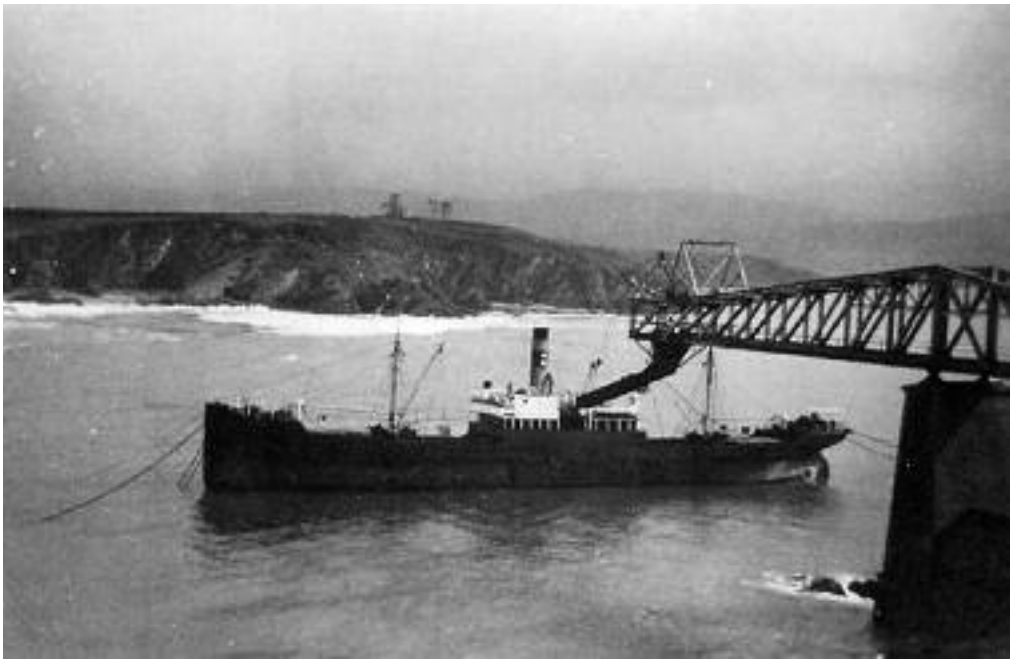
og en dag blev Rasmus og jeg enige om, at vi ville gå op og se, om vi kunne finde et sted, hvor vi kunne komme til at sove en god rolig nat. Vi gik så ind på et hotel i nærheden af havnen, og Rasmus spurgte om, vi kunne leje et dobbeltværelse, en mand gloede på os og sagde ikke noget. Så sagde Rasmus: »Lejer I værelser ud, eller lejer I ikke værelser ud. Vi er nødt til at skal finde et sted at sove, for det er helt umuligt at få udsovet i det spektakel, der er ombord«. Lige pludselig kunne vi så godt få et værelse. »Skal det være nu med det samme eller hvordan?« Næste aften, så snart vi havde spist, blev vi vasket og klædt om og gik op på hotellet. Vi havde fået en aftale om, at vi skulle purres ud kvart over seks, så kunne vi lige nå at få morgenmad ombord, inden vi skulle tørne til kl. 7. Det var en skøn nat, vi sov i omtrent 12 timer. Den tur tog vi 3 gange i de 3 uger vi lå i dok. Næste gang vi spurgte på værelse, blev der bare sagt, at vi kunne få det samme som sidst. Gud ved, hvad den stodder tænkte første gang, vi spurgte på værelse! Da vi gik derfra sidste gang, sagde vi farvel og tak. »Ja, selv tak«, sagde han, »kom igen en anden gang«. Der var smuttet over en halv månedsløn for at sove godt 3 nætter, men vi var enige om, at det alligevel havde været pengene værd.

DORTHEA i dok. Man ser »lastemærkerne« foran. Man kalder et gammelt misligholdt skib for en »plimsoller«. Det er helt uretfærdigt, for Plimsol er faktisk navnet på den mand, der med flid og stædighed fik gennemført, at der internationalt kom lastemærker på alle skibe over en vis tonnage. Vandets bæreevne afhænger af dets saltindhold, derfor læses forskellige tegn efter, hvor skibet befinder sig. Foto: Karl Hansen. (Samuel Plimsoll (1824-98) burde faktisk hædres for sin indsats. Som medlem af det engelske parlament kæmpede han i årevis imod skruppelløs overlastning af skibene, hvilket har forårsaget mange skibsforlis. Det lykkedes ham at få indført lastliniemærkerne også kaldet plimsollermærkerne (Red.))

Vi blev da færdige på værftet og slap til søs igen. En dejlig stille og rolig fornemmelse i forhold til de sidste 3 uger. Hvor vi så gik hen de følgende rejser, husker jeg ikke, jeg ved bare, at der ikke skete noget særligt.

En dårlig juleaften

Vi nærmede os jul, hvor vi lastede træ i Jakobstad i Finland i en hundekulde. Vi lå på en ankerplads og lastede fra pramme og havde et gevaldigt besvær med at få prammene på siden på grund af is. Vi skulle ifølge oplysninger fra rederiet komme til København juleaftensdag for at tage bunkers ombord. Maden var kold risengrød, kokken var så fuld, at han ikke kunne stå på benene, men lå og kravlede på knæene – så der blev ordentlig rav i den. Jeg var da selv godt sur, men da min mor havde skrevet, at der lå en pakke med en stegt and og en hel del andet godt, når



DORTHEA under spouten afventer på at laste jernmalm via et transportbånd i Vivero i Nordspanien. Vejret var så uroligt, at skibet kørte frem og tilbage i det meget kraftige tovværk, det var fortøjet i. Det var under den spanske borgerkrig kort før fascisterne indtog hele Nordspanien. Foto: Karl Hansen.

vi kom til København, tog jeg det ganske roligt. Da vi så kom ind til bunkers julenat og omgående gled igen, så røg humøret ned under 0. Jeg skulle til rors, da vi sejlede ud, og jeg kunne høre, at der var ballade nedenunder, derfor forventede jeg, at der ville ske et eller andet. Da jeg så fik frivagt, fortalte de andre, at skipperen havde sagt, at han ville sørge for, at kokken kom til at lave den bedste nytårsaften, der kunne skaffes. Det forventede vi så, og kokken han fik stikpiller, så snart vi kom i nærheden af ham. Men ak og ve, nytårsaften lå vi ude i den Engelske Kanal, havnede i »en halv pelikan« og kunne dårligt styre de tørre klemmer. Men alt får jo som bekendt en ende, og de fleste er da heldigvis gode til at glemme den slags fortrædeligheder, så efterhånden gik alting i den sædvanlige rolige gænge, »vagten drejer og kokken bakker op«, som man siger.

En ny kok

Hvorfor så DORTHEA gik hjem, og vi blev afmønstret 27. marts og så udmønstret igen 13. maj, husker jeg ikke, men jeg kunne forestille mig, at det havde noget med maskinreparation at gøre. For mig var det en lille kærkommen, lad mig kalde det ferie. Jeg kom hjem og fik gjort lidt ved min mors hus og fik ordnet hendes store have, hvad hun dårligt kunne magte selv, da hun ikke var så rask mere.

Da jeg udmønstrede igen, fik vi en ny kok. »Gud ved, hvad vi får af mad i år, han ligner én, der har levet af væggelus«, sagde Rasmus – kokken var så mager, at tøjet hang på ham, dertil havde han nogle briller, der var ligeså stærke som linserne i et fyr.

Men »Man skal ikke skue hunden på hårene«, lyder en gammel talemåde, vi tog faktisk meget fejl ud fra kokkens udsende,

han var rar, og han kunne lave mad. Lige så snart vi havde forladt havnen, kom han og sagde: »Hør nu her folkens, hvis I nu levner kartofler, pålæg med mere, så lad være med at smide det ud, men kom hen til mig med det, så laver jeg noget af det«. Det må jeg sige: brasekartofler, biksemad, jo selv pandekager af gule ærter, alt velsmagende og veltillavet. En ting mere: når vi var vagtmand, havde han altid sat smørrebrød til os i kabyssen plus æg, så vi kunne lave os et eller to spejlæg. Det var den slags, vi satte enorm stor pris på – især på en kold nattevagt. Så I forstår jo nok, at hvis han manglede hjælp til noget, når vi skulle have proviant ombord, var vi mere end villige til at give ham en hånd.

Jul i Riga

Det blev efterår, og snart nærmede vi os atter jul. Vi begyndte at snakke om, hvor mon vi skulle holde jul. Vi håbede på, at det blev i havn og var så heldige, at vi kom til Riga juleaftensdag kl. to om eftermiddagen. Jeg fik fri med det samme, for jeg skulle nemlig starte kl. 7 som vagtmand. Det var bittert, faktisk var det heller ikke min tørn – det var vi enige om forude, men det var jo noget styrmændene bestemte. Vi havde den forrige jul i frisk erindring. Men det blev en uforglemmelig aften, først fik vi at vide, at vi skulle spise henne i messen midtskibs sammen med fyrbøderne. Da vi kom derhen, var bordet dækket med hvid dug og med juleservietter, der var både rød og hvidvin på bordet. Så kom maden ind, to fade med ande- og flæskesteg, der var alt tilbehør, derefter risalamande. Det var simpelthen bare så flot. Senere kom der et stort fad juleknas, to flasker dessertvin og lagkage til kaffen. Da vi havde spist, sad vi og snakkede om, at vi ikke kunne have fået det bedre hjemme.

DORTHEAS endeligt

Rasmus og jeg afmønstrede d. 20.2. 19.3 en måned efter lå DORTHEA på 40 meter

Artiklens forfatter Karl Hansen, fotograferet i sin hjemstavn ved Lindelse Nor 70 år efter afmønstringen fra DORTHEA. Karl er nu ved at være en ældre herre, idet han er årgang 1909. Foto: Jørgen Jensen.

vand oppe ved Læsø. Det var en skam, DORTHEA var ikke noget nyt skib, men et rigtigt godt søskib så at sige i alt slags vejr. Forliset skete i tæt tåge, hvor en finsk damper brasede ind i siden på DORTHEA om natten 19.3. Ingen kom til skade, men ingen fik andet end det tøj, de havde på, med sig fra borde. Det gjorde mig ondt, da jeg hørte det, jeg havde alligevel haft mange gode timer ombord, og vi lærte jo hinanden at kende ud og ind, når vi var så tæt sammen til hverdag, nå, men jeg var da kommet hjem. Hvis der dengang havde eksisteret radar, var DORTHEA sandsynligvis hverken grundstødt eller forlist. Jeg tog ikke til søs mere, selvom jeg fik flere forespørgsler. Det var lidt af de oplevelser, jeg havde ombord på DORTHEA af Marstal i 35-36-37.

Noter:

1. Props er tømmer beregnet til afstivning i kulminerne.
2. I en snor firer man en såkaldt pejlestang ned gennem et dertil monteret rør, så man kan måle, om der er vand i skibet.
3. Specialbyggede både med dykkerpumpe og diverse andet udstyr.
4. Betegnelsen »mester« er vedrørende officererne i maskinen.
5. Kvantum. Jeg ved at DORTHEA lastede 750 stander, andet mål kender jeg ikke. *(DDB:* deals, battens and boards (savede planker og brætter) udtryk når man slutter x antal standard træ i løs vægt. 1 standard: 6,116 kubikmeter eller 216 kubikfod. Når et skib kunne sejle med et antal stander træ, der svarede til 1/3 af dødvægten regnedes det for at være godt, eksempelvis et skib på 300 dw, der kunne »stå med« 100 standard træ (Red.)).
6. En pikhue var en rund kalot med en stor spids oveni. Soldaternes uniformer var skidengrå.
7. Vi kaldte soldaterne for »pisokker«. Jeg har kigget lidt i et par bøger for evt. at finde betydningen af ordet *pisok*, som antagelig er et slangudtryk. Det nærmeste, jeg er kommet indtil videre, er ordet *pechota*, som betyder fodfolk el. infanteri.
8. Samlingssteder i bygninger fra zartiden, enormt flot udstyret med store statuer og malerier – kun til propagandaformål.
9. Lugarforholdene var meget dårlige. Vi boede otte mand i et lille hul henne foran – fem dæksfolk og tre fyrbødere. I det hummer, hvor vi fem boede, var der så snævert, at vi skulle trække maven ind for at komme forbi hinanden. Køjerne var sådan nogle trækasser, der var sømmet op, og så var der en madras i. Men det gjorde ikke så meget, vi sov såmænd meget godt i dem. Madrassen og vores køjetøj skulle vi selv møde med.
10. Toiletforholdene var under al kritik. Der var et vaskerum med udløb til hver side. Når så det var dårligt vejr, og DORTHEA stak næsen nedenunder, så kom vandet ind i stedet for ud. Det var det samme med WC´et. Der skulle være en klap nede, som faldt for, og som lukkede for slagvandet fra søen, men den var rustet fast.
11. Donkeymanden var ham, der skulle sørge for damp til spillene, når vi lastede og lossede – en slags »førstefyrbøder«.
12. Toppen af kedlerne hvor der var op til 100 grader varmt.
13. Rum til opbevaring af kul til eget forbrug.
14. Hverken skorsten eller ventiler kunne bruges i høj sø.
16. En meget kraftig konstruktion bygget tværs over floden, hvori der var ophængt en stor platform, som kørte frem og tilbage som en anden færge.
17. Danmarks sidste storsejlere, der var partsejet af skibsførere i Marstal og et rederi i Le Havre, med fart på Ostindien.
18. Bundstokke er de kraftige skillerum, som er monterede i ballasttankene, der ligger mellem skibsbunden og bunden af lastrummet.

Fra storhed til fald

- Svendborgrederiet *Falkens* historie i afslørende nyt lys

Af Karsten Hermansen

Første Verdenskrig (1914-1918) var en farlig tid for danske søfolk, men det var også en tid med gode muligheder for at tjene virkelig store penge. Muligheden blev naturligvis grebet af de fleste i rederi- og skibsmæglerbranchen, og resultaterne udeblev ikke. Fragtraterne steg, og flere og flere fik mod på at investere i skibe. Spekulationen lagde et voldsomt pres på skibspriserne, og prisstigninger på 50 og 60 procent af skibenes oprindelige værdi forekom. Selv hvis skibene forliste, kunne krigsforsikringssummen gøre investeringen rentabel, men naturligvis aldrig så lønnende som en gennemført rejse.[1]

Men højkonjunkturer har det med at slutte, og da Første Verdenskrig endte i en våbenstilstand i november 1918, var branchekendte folk udmærket klar over, at søfartens gyldne tid var forbi. Inden længe ville fragtraterne falde drastisk, og det samme ville skibspriserne, men til forskel fra krigsårene ville der ikke længere være rift om skibene, som for de flestes vedkommende var købt alt for dyrt, den gang ingen anede, hvornår eller hvordan krigen en skønne dag ville ende.

Svendborg-rederiet »*Falken*« A/S gjorde kometkarriere under forretningsfører A. C. Rasmussens ledelse fra 1917 til 1919. Rederiet dukkede for første gang op i *Danmarks Skibsliste* i januar 1918 og om-

Svendborg Havn i slutningen af første verdenskrig, hvor så mange spekulationsforetagender opstod bl.a. rederiet Falken i Svendborg.

fattede på det tidspunkt syv mindre sejlskibe. Året efter var flåden vokset til 16 skibe, og dertil kom Sejlskibsselskabet »*Energi*« A/S med otte skibe, som Rasmussen også bestyrede. I januar 1920 stod Rasmussen for ti skibe i sejlskibsselskabet Energi, men alle Falkens skibe var kommet i andre hænder, idet skibsreder Erik B. Kromann fra Marstal havde overtaget forretningsførerposten. Ved udgivelsen af næste skibsliste i januar 1921 var sejlskibsselskabet Energi svundet ind til tre skibe, som A. C. Rasmussen bestyrede. Rasmussens rolle var imidlertid ikke helt det, den lignede, og det kom tydeligt frem i skibslisten fra januar 1922, hvor der under Rasmussens navn stod »værge: E. B. Kromann, Marstal«. Dermed var både Falken og Energi i realiteten overladt til skibsreder Kromann i Marstal, medens Rasmussen var helt ude af billedet.[2]

Men hvad var der sket? Hvorfor havde Kromann fået alle Rasmussens opgaver overdraget? Hvad gemmer der sig bag skibslistens nøgterne oplysninger om skibene? Ja, det får man en forklaring på i rederiet Falkens årsregnskab for driftsåret marts 1919-1920, som indledtes med nedenstående bemærkninger:

»Fremlæggelsen af omstaaende Regnskab har Bestyrelsen ønsket at ledsage med følgende Bemærkninger:

Det forløbne Regnskabsaar har for Rederiet »Falken« været et umaadeligt vanskeligt Aar. Dette skyldes for Størstedelen den rent ud fortvivlede Stilling, som fhv. Skibsreder A. C. Rasmussen viste sig at have bragt Selskabet i, men Strejker og Haverier har dog ogsaa hæmmet Driften meget.

Som Aktionærerne bekendt fratraadte A. C. Rasmussen Ledelsen af Selskabet ved den sidste Generalforsamling, hvorefter Skibsreder Erik B. Kromann overtog Ledelsen og indtraadte i Bestyrelsen tilligemed Sagfører Elmquist. Desværre viste det sig imidlertid efterhaanden som Skibsreder Kromann og Bestyrelsen kom til Bunds i Rederiets Affærer, at Rasmussens Dispositioner havde været af en saa meningsløs Karakter, at der skulde lang Tid til at bringe Orden i Rederiets Virksomhed. Som et enkelt Eksempel kan nævnes, at adskillige af Rederiets Skibe var sluttede under dobbelte Certepartier.

Til at bringe Orden i dette, maatte der selvfølgelig kræves Tid, og Skylden for Underskudet paa Regnskabet skyldes især disse Forhold, idet der nødvendigvis maatte gaa Tid, inden man fik en saadan Orden i Skibenes Dispositioner, at Rederiet kunde komme til at tjene Penge. En saadan Orden maa nu siges at være tilvejebragt, og er det herefter Bestyrelsens og den korresponderende Reders Haab, at man, saafremt de nuværende Fragter holder sig, og Striker og Havarier ikke griber altfor ødelæggende ind i Driften, kan se det kommende Aar forhaabningsfuldt i Møde.

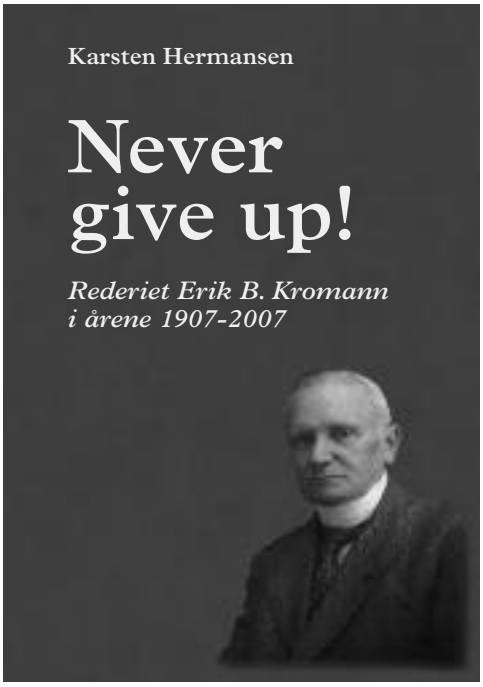
Desværre har Rasmussen imidlertid ogsaa foruden disse indirekte Tab paaført Rederiet store direkte Tab. Efter hans Fratrædelse er der nemlig i Aarets Løb bleven gjort det ene Erstatningskrav gældende efter det andet imod Rederiet for Certepartibrud, som han havde gjort sig skyldig i, Oprettelse af dobbelte Certeparter osv., ligesom Rederiet har lidt Tab paa Tab grundet paa urigtige Opgivelser fra hans Side om Rederiets Stilling. Disse Tab, som er blevet debiteret A. C. Rasmussen ifølge en Overenskomst, der inden hans Tilbagetræden blev oprettet mellem ham og den daværende Bestyrelse, hvorved han paatog sig Ansvaret for saadanne Tab, der maatte skyldes Forsømmelse eller uberettigede Handlinger fra hans Side, er foreløbig opgjort til ca. 1,200,000 Kr., hvoraf Kr. 942,102,04 er indbefattet under diverse Debitorer, medens Restbeløbet først vil fremkomme i næste Aars Regnskab. Da Dividenden i Rasmussens Bo desværre maa forventes at blive meget ringe, vil

Bestyrelsen paa Generalforsamlingen stille Forslag om Nedbringelse og eventuel Afskrivning af dette Beløb.

Endelig skal det bemærkes, at Rederiet i det forløbne Aar har bortsolgt en Del Skibe, ligesom nogle Skibe er forliste. Ved disse Skibe er der indvundet ca. 90,000 Kr. mere end disses bogførte Værdi. Paa den anden Side er der ved Skibe, der er solgt i det indeværende Regnskabsaar, indgaaet betydelig mindre end den bogførte Værdi.

Efter de saaledes stedfundne Salg maa Gennemsnitskvaliteten af Rederiets Flaade anses for at være bleven betydelig forbedret, men er det dog Bestyrelsens Mening, at Selskabets Flaade endnu trænger til nogen Reduktion. Naar dette er sket og Rederiets Virksomhed derefter er bragt endelig i Orden maa det ventes, at man kan se Rederiets videre Udvikling roligt i Møde.«[3]

Man skulle tro, at en sådan historie kunne vække de fleste søfartshistorisk interesseredes opmærksomhed, men det kan man ikke just påstå. I *Fra Sejl til Diesel*, som udkom i årene 1951-1953 bemærkede F. Holm-Petersen blot, at det svendborgensiske rederiaktieselskab overgik til Kromann i 1920.[4] Oplysningen er antagelig fundet i E. Kromans bog om *Marstals Søfart indtil 1925* (1928),[5] da oplysningerne næsten er lige så beskedne her. I Holm-Petersens lille bog om *Maritime minder fra Svendborgsund*, (1978) er Falken end ikke nævnt, og det samme gælder om hans bog om *Maritime minder fra Marstal og Ærøskøbing* (1979). H. C. Røders *Dansk skibsfarts renæssance* fra 1962 har heller ikke nævnt et ord om Falken, selv om Røders hang til detaljer synes ganske omfattende. I Erik Møller Nielsens samlende værk fra 2003 om *Svendborg Søfarts Historie siden 1253* har Falken heller ikke fået nogen form for opmærksomhed, men i det femte bind af *Dansk Søfarts Historie*, som udkom i 1998, omtaler Hans Christian Johansen rederiet Falken. Johansen har sine oplysninger fra bemærkningerne til regnskabet for 1919-1920, som er citeret i det foranstående.[6] I *Marstal Søfart 1925-2000* (2000) har undertegnede omtalt Falken på baggrund af Johansens oplysninger i *Dansk Søfarts Historie*,[7] og flere kendsgerninger har der så vidt vides ikke foreligget.



Under arbejdet med bogen *Never give up!* (2007) om rederiet E. B. Kromann i årene 1907-2007 dukkede der ganske uventet nye oplysninger frem fra skibsreder Erik. B. Kromanns skrivebordsskuffe, som stadig står på rederikontoret i Kongensgade i Marstal. Det var egentlig bare et lille skrivehæfte, som ikke påkaldte sig større interesse, men efter en hurtig gennemlæsning stod det klart, at her forelå afgørende nyt om Falkens mærkelige historie. Hidtil har vi kun haft Falkens bestyrelses udlægning af sagen, som den fremstod i det citerede forord til regnskabet for driftsåret 1919-1920. Men i den lille notesbog beskrives Falkens historie set fra forretningsfører og skibs-

reder A. C. Rasmussens synsvinkel, og det er i høj grad en historisk nyhed. Rasmussen forsøger ikke at løbe fra noget ansvar, men har trods alt følt et behov for i nogen grad at retfærdiggøre sig over for Kromann, som han må have sendt den lille redegørelse til. Takket være dette overraskende fund i Kromanns skrivebordsskuffe bliver sagen ikke bare nuanceret, men vi får også kendskab til en bestyrelse, der – for at redde deres eget skind – benyttede sig af nogle barske, ja nærmest umenneskelige metoder, da rederiet Falken havde lidt økonomisk forlis.

Rasmussens oplysninger er refereret i bogen *Never give up!*, hvor man også hører, hvad der videre skete,[8] men her neden for kommer Falkens historie som A. C. Rasmussen opfattede den:

»Mit Arbejde for Falken. Min Kamp for godt Resultat. Mine Vanskeligheder med Penge. Vaabenstilstandens Forandring af Tiden. Mit store Fejlgreb ved Omsvøb. Mit Fald i Kampen for Falken og dermed Ruin og de fleste Venners Svigten.

Marts 1918 da Falken sluttede sit første Regnskabsaar, saa Tidernes for Skibsfarten ret lyse ud og Formandens Ord ved Falkens Middag 1918 i Marts Maaned var at saa lang Tid man kunde købe Manufakturvare kunde man ogsaa købe Skibe.

Vi havde i 1917 haft en meget lille Kapital, faa Skibe, adskillige Uheld og ikke gennem Starten nogen virkelig god Indtægt, da det først var i Slutningen af 1917 vi havde nogen ordentlige Skibe, som dog først maatte udrustes og provianteres, forinden de fuldt ud var skikkede til Sejlads, men et stort Udbytte maatte vi have. Formanden mente 100%, dette modsatte jeg mig, men det kunde ikke være mindre en[d] 85% og Følgen blev at f[or at] faa dette Udbyttesum sammen med lovformelige Afskrivninger Tantiemer m m blev der taget en hel Del afsluttede Certepartier med, der enten ikke var fuldførte eller paabegyndte, saaledes at disse kom til at staa paa Indtægtsiden, dette Beløb var paa 400.000 Kr., hertil kom senere, at vi manglede Forstaaelsen af de Udgifter der kom i de forskellige Havne, som heller ikke var medtaget ligesaa med forskellige andre Regnskaber sammen med forskellige Assurancer alt dette skulde også indtjenes i det nu afsluttede Aar 1918-1919.

Resultatet blev, at vi maatte udvide Aktiekapitalen med 800.000 Kr. for at kunde skaffe Penge til Udbytte, Tantime, Lønninger og forskellige Skibskøb. Følgen blev, at de indkomne Penge ingenting forslog og jeg kom straks til at arbejde under et Tryk. Straks efter Generalforsamlingen var jeg klar over dette frygtelige Fejlgreb og jeg gjorde Bestyrelsen opmærksom her paa med alle de Penge der først skulde indtjenes nu og som absolut vilde forvolde mig megen Fortræd. Men Aktierne skulde i Vejret, de maatte efter Generalforsamlingen ikke sælges under Kurs 250%, jeg sagde at det var for højt sat, under Kurs 200% maatte de dog ikke sælges. Jeg sagde at til vore nærmeste Venner maatte vi da sælge dem for hvad vi havde givet, dette gjorde jeg til mange. Jeg maatte nu se saa godt jeg kunde at oprette denne forfærdelige Fejl, og jeg købte da Skibe og atter Skibe fik sluttet en Del gode Fragter og fik ogsaa gjort enkelte for Falken gode Forretninger med Skibe.

Imidlertid begyndte forskellige Uheld, enkelte af Skibene krigsforliste og det end[d]a et Par af dem der i det afvigte Aar var opført med Fortjeneste, der skulde indtjenes af dem i dette Aar.

»Kamma« var under stort Havari, »Nanna« og »Nordtrafik« ligesaa, hvad skulde jeg gøre for at redde det mest mulige? »Orient« blev meget fordelagti[gt] sluttet, men desværre forliste den under Færøerne uden at være assureret for mere end dens bogførte Værdi. De nye Skibe vi allerede paa Sommeren forventede færdig, blev ikke

To af rederiet Falkens skibe oplagt i Marstal. Længst væk i billedet, tremastet motorskonnert AGNES *side på firmastet motorskonnert* POLARSTJERNEN. *I forgrunden ses en dykker, der er ved at tjekke beddingsskinnerne.*

færdige, disse krævede stadig Kapitaler baade Rater og Renter. Straks efter Generalforsamlingen blev der talt om, at vi næste Gang maatte give mindst 50%, dette kom paa tale flere Gange i Aaret til hvilket jeg dog sagde, at kunde der bare blive 30-35% maatte vi være glade, men for dette var der ikke Ørenlyd. Jeg blev ofte ringet op, hvor Hovedspørgsmaalet var hvordan gaar det, kommer der nogle ind i Kassen, jeg maatte svare, at det gik langsomt, for hvordan skulde der indgaa Penge [til] flere Skibe under Havari, de nye var ikke som forventet blevet leveret. Skibene var sluttet godt nok, f. Eks. Nanna til 350 Kr. pr. St[an]d[er]. Odin med Kul til 200 Kr pr Tons o.s.v. men hvad kunde det hjælpe, naar de enten var under Haveri eller de forliste. Det hele begyndte at virke trykkende paa mig, der gik ingen Penge ind stadig ud af Kassen paa de nyerhvervede Skibe skulde betales Raterne og Renterne. Ogsaa sammen med Lønningerne og andre forskellige Krav paa Falken. Jeg havde paa dette Tidspunkt Udsigt til at kunde afsætte en Del af de købte Skibe, men pludselig kommer Vaabenstilstanden og dermed Købernes Tilbagetrukkenhed. Børsen blev svag, Bankerne som før uden videre udbetalte Penge begyndte at holde igen, Penge skulde der bruges. Bestyrelsen havde enda været i København og set paa Bark »Sivah«, der paa dette Tidspunkt syntes at være billig, jeg fik af Bestyrelsen Fuldmagt til at købe den, som den var for 775.000 Kr jeg fik den enda bragt ned til 625.000 Kr, da jeg ikke kunde faa Pengene i Svendborg, sagde jeg til Formanden at han maatte skaffe dem. Min Hustru blev da en Dag ringet op af Formanden, hvor denne sagde til hende, at det var noget forfærdeligt jeg havde gjort, idet jeg ved Købet af »Sivah« havde bragt Falken paa Fallittens Rand, men nu var det ordnet. Vi kan bede paa at faa den ret hurtig i Fart, men desværre hengik der tre Maaneder med Reparation, det havde jo kun været godt om vi havde faaet den

Bark SIVAH. Illustration hentet fra Holm-Petersen firbindsværk »Fra Sejl til Diesel« – et absolut uundværligt værk i alle maritime sammenhænge.

ind i det gamle Aars Regnskab. »Emil Stang« havde legget under store Vanskeligheder i Newcastle med Reparation ogsaa den var fordelagtig sluttet, men ogsaa dette bristede, endelig forliste den paa Vejen hjem, hvor der ved Folkenes Afmønstring var vanskeligt at skaffe Penge.

Bestyrelsen havde strakt sig saa langt den kunde med Penge, saa det var næsten umuligt at Øjne Udvej for Penge, og Penge skulde der bruges, hvor skulde komme fra, alt hvad jeg ejede af Kontanter var gaaet, jeg greb der til det forfærdelige jeg havde lært, udstedede da Vexler baade personligt og for Falken, endvider havde vi den gamle Bark Orient liggende i Frederikshavn, ogsaa her skulde skaffes Penge, og da Vaabenstilstanden var inde var hermed dette Skibs Værdi sunket betydelig i Pris.

Vi søgte nu at faa solgt en Del Skibe,

dette var umuligt, der var ingen Handel med dem. Jeg tav da, som jeg aldrig skulde have gjort.

Hele Forholdet blev mere og mere pinligt, jeg havde ikke Ro mere [end] en Time i Døgnet, jeg havde ingen paa Stedet og kunde gøre mig fortrolig med og jeg greb til de fortvivlede Ting for at skaffe Falkens Penge, i denne haabløse Tilstand kom jeg ind i de usandfærdige Omsvøb af Sandheden i den tro at der endnu var mulighed for Redning, dette var umuligt og min Tilstand endnu mere frygtelig. Jeg havde ingen Penge alle var de gaaet til Fordel for Falken.

Jeg kunde ikke faa flere Penge i Banken og Fragterne kom ikke ind, og kom der nogen, da var de slugt med det samme. Saaledes strammede det mere og mere for mig og endelig forliser »Philip« under Island uforsikret, uagtet der allerede i November var meddelt Selskabet der havde forsikret den, at den skulde til Reykjavik, men vi havde ikke faaet noget Telegram derom at den var afgaaet, endvider havde Selskabet faaet at vide at den skulde overgaa i Søforsikringsselskabet Svendborg og dette var noteret, men uagtet dette, meddelte Selskabet at dette ikke kunde anerkende den som lovligt anmeldt. Vi var alle paa Kontoret af den Opfattelse, at vi havde ikke mere at anmelde. Var den ikke forlist skulde Selskabet nok have taget Præmie for hele Tiden. Skibet forliste to Dage efter at den var udløbet.

Det blev stadig mørkere og mørkere for mig. Vexlerne forfaldt enkelte blev fornyede igen andre protesterede af Mangel paa Penge, jeg saa ingen Udvej for Hjælp, saa pludselig forlanger forsikringsselskaberne at faa Præmierne betalt forud, det gjorde Forholdet endnu mere trykkende alle begyndte nu at presse paa for Penge, uagtet der var Værdier nok gode Folk i Ryggen. Pengeknapheden mærkedes alle vegne.

Der var jo ingen der ønskede at sætte Penge til, for saa lang Tid der var Penge at tjene var alle venlige, men nu gjaldt det om at redde hvad reddes kunde. Jeg følte mig nu bundet paa Hænder og Fødder.

Vi fik et Bestyrelsesmøde og der fremkom Formanden med den Tanke at faa Rederiet slaaet sammen med Kromann og denne havde allerede skrevet med Kromann herom, og det var da saa vidt jeg tror Bestyrelsens Mening at Kromann og jeg skulde arbejde sammen, der var intet jeg saa hellere end dette, samtidig forlangte Banken en forandring i Ledelsen af Falken og hermed blev det hele ikke med Kromanns gode Villie overdraget ham og jeg følte da efter dette at nu var jeg færdig ikke at Kromann vilde det saadan, men overfor Kromann var jeg lig Nul som Forretningsmand paa Skibsfartens Omraade, saa al den Snak om at jeg skulde være Kromann en Støtte og kommiteret var jo kun for endnu at give mig en Smule Udseende af, at jeg ikke var sat helt ud af Spillet. Ved Kromanns Tiltræden reddes baade Falken og mine Venner, men jeg blev endnu mere forpint og maatte sige at Kromann maatte tage det hele fuldt ud, og dermed var jeg sat ud af Forretningen. Det var et haardt Slag for mig, jeg som før var vandt til at gøre Forretninger og slutte Skibene kom da til at begaa forskellige Ting ved fragtslutninger jeg ikke burde have gjort, jeg havde stridt bittert for at holde os oven Vande, dette var glippet, den forkerte Maade vi begyndte det nye Regnskabsaar med havde hævnet sig, sammen med at Konju[n]kturerne nu var paa Retur. – Jeg tror naar Hr Kromann gik ind i falken, da skyldes det ene dette, at jeg var i et saa nært Venskabsforhold til Kromann som jeg var. Da Kromann overtog Falken fik jeg bevilliged et Pengebeløb, men med dette kunde jeg kun dække »Villiam« og de forfaldne Præmier og jeg stod da blottet for Penge, uagtet jeg ellers altid havde givet falken af min Lomme, naar den manglede, nu lukkede Bogholderen Kassen for mig, der var intet

at faa. I min fortvivlelse kom jeg dybere ind i Omsvøben, var mig ikke helt længere bevi[d]st hvad jeg svarede ja og nej til. –

Saa kom Generalforsamlingen, hvor jeg først mærkede, at jeg var lukket ude af alt vedrørende Falken, den eneste jeg mærkede som Ven var Kromann, de fleste af de andre nærmest beklagede mig. Geismar var vist den der følte mest for mig og om han kunde også gerne havde hjulpet mig. Efter Generalforsamlingen hvor jeg nærmest var kommet ind i fuldstændig ligegyldig Sindstilstand blev jeg forespurgt om mange Ting, men var i en saadan Tilstand af alt dette, jeg næsten ikke viste hvad jeg skulde, eller hvad jeg maatte og hvordan Fremtiden vilde forme sig for mig, de kunde faa mig til alt, der blev da forlangt at jeg skulde skrive under paa en Umyndiggørelse af mig og i min fortvivlelse skrev jeg under og tænkte min stakkels Hustru mit Barn mit Hjem. – Jeg havde ellers den bedste Udsigt til et nyt Selskab under mindre Forhold men med Erfaringerne fra Falken var jeg klar over, at jeg kun vilde have 25% Bank Laan i Skibene ingen Vexler eller andre Laan og et ordentlig Regnskab fra Begyndelsen. Jeg havde begaaet den Uforsigtighed at tage Søren Nielsens Navn med paa Indbydelsen uagtet han ikke bestemt havde lovet det. Havde jeg efter Anvisning skudt de daarlige Skibe ud og kun faaet nogle færre Skibe og Bestyrelsen vist mig den Tillid at tegne hver en 20,000 Kr da kunde det have gaaet, dette er min faste Overbevisning, og da havde jeg været reddet.

Imidlertid var Konju[n]kturerne ikke gode men som da falken blev startet, der var ikke Udsigt til det store Udbytte og dermed ingen Hjælp at faa. – Havde Konju[n]-kturerne holdt sig, Skibspriserne med saa er jeg sikker paa, om de Skibe jeg havde købt og var blevet afhændet med Fordel, da var jeg blevet lovprist, som en dygtig Mand. Nu var de Nedadgaaende og

Bark ORIENT, en af rederiet Falkens sejlere.

ingen ønskede Tab, og i Haab om at kunde have klaret ved Anulation(?) tav jeg med Skibene der var købt, jeg haabede at kunde bære Tabet selv, men det viste sig, det kunde jeg ikke. –

Et stort Udbytte maatte der til, Revisorerne saa det kneb, Bestyrelsen med, men Udbytte skulde der til, da Aktierne ved Bestyrelsens Hjælp var jobbet op i en saa stor Højde. Revisorerne mente vi maatte have 45%, det kunde der ikke blive. Jeg tog da ganske rolig og svarede, saa kan jeg tage dette og dette Tab paa min Konto, ingen Rente ingen Rejsepenge kurs halv Løn og saaledes fremdeles (her var der ingen Vrøvl her var jeg efter deres Mening klar nok da det gjaldt om at bære Tabene og faa et godt Udbytte) og det ender med at der faar et Regnskab frem med et Overskud paa en Million og dermed var de 35% sikret, hvilket ellers havde været en Umulighed. Da Formanden saa Regnskabet sammen med Bestyrelsen blev der hurtig kalkuleret og de 35% fastslaaet. Hr. Kromann sagde, at nu maatte jeg passe, at faa alt med, men her var ikke mere at gøre alt var som det skulde være, og jeg maatte skrive under paa at alle Ting der skulde have været med i det gamle Aar, skulde jeg betale og dermed var jeg færdig.

Efter Generalforsamlingen var jeg i højeste Grad nedtrykt og paa Erichsens Værelse udtalte Hr. Erichsen at nu kunde de ikke have mere med mig at gøre, de kunde godt undvære mit Navn paa Vexlerne, og jeg kunde ingen Andel faa i de laante Penge, men i øvrigt var nu Bestyrelsen reddet saa. Rasmussen maatte da ogsaa reddes. Jeg var nu nærmest ligegyldig for alt ræsonnerede lad dem gøre ved Dig hvad de vil. Endnu har jeg intet trods mit Offer mærket til, at Bestyrelsen vilde redde mig eller hjælpe mig nej nogle af de nærmeste Venner var efter alt dette de første til at sende Hr. Elmquist Regning over hvad jeg skyldte dem.

POLARSTJERNEN afgår Marstal.

Hr. Ericksen havde sagt at han godt vilde tage mine Aktier der tilkom mig, saaledes hvis jeg kunde afhænde nogen, da kunde jeg faa dem hos ham, saaledes at jeg kunde faa den eventuelle Fortjeneste. –

Det var ikke nok at jeg maatte skrive under paa, at jeg var gjort umyndig, jeg maatte vente paa at dette blev fuldbyrdet til Falken havde overstaaet Emissionen, der var jo ingen der maatte vide noget før alt med Falken var vel overstaaet. –

Jeg har henvendt mig til Hr. Ericksen om at faa de af mig for et Laan i Kolding(?) deponerede Aktier udleveret, men dette kunde han ikke [to ulæselige ord], jo Bestyrelsen kunde om den vilde, der var kun en der fuldud ragte mig Haand, det var Hr. Kromann. Jeg vilde gerne have ordnet noget med disse Aktier, men dette kunde ikke lade sig gøre. –

Bestyrelsen kom til Svendborg nogle Dage efter Generalforsamlingen. Bestyrelsen havde da ikke Brug for mig indsige hilse paa mig, det eneste jeg fik at vide var at den havde kaldt min Hustru op hos Hr. Elmquist hvor det da blev bestemt at vi skulde til Norge, heller ikke her, var jeg medbestemmende, flere af Bestyrelsens Fruer var med, de værdigede ikke min Hustru en Telefonsamtale, endsige besøge hende, uagtet hun beredvillig havde aabnet sit Hjems Døre baade med Mad og Hygge mange Gange nej nu maatte hun forlade det Hjem hun elskede med de faa Venner hun havde i Svendborg, alt saa saa lyst ud for hende for et Aar siden, nu maatte hun forlade alt det hun havde faaet bygget sammen. En sen Nat Kl 2½ maatte vi med vor lille Pige flygte fra Svendborg i denne forfærdelige Tilstand syntes jeg og først nu her vaagner jeg og ser alt det frygtlige der er sket, lad os saa se om Løfterne om at redde os bliver opfyldt. –

Jeg har ikke været Herre over Uheldene, og jeg har ikke kundet fremskynde Bygningen af Skibene. Jeg er faldet som et Offer for min egen Dumhed at værne og hjælpe til at Falken, for Løfte med Hensyn til Udbytte uadtil saaledes dem der lovede det store, kunde staa frit over for dem de havde lovet hen imod et bestemt Udbytte. –

Jeg har paa mange Punkter administreret forkert dette vedkender jeg mig, men ventet min Ruin for Arbejdet med Falken havde jeg aldrig ventet.
A.C.R.

Hvad gav Falken Udbyttet 1918-1919.

I At jeg tog saa meget af Tabene paa min Konto
II At vi solgte Damperen Phonix
III At »Emil Stang« var saa godt ascureret
IV At Falken fik Polarstjernen
V At jeg ved Vaabenstilstanden tog og sluttede »Agnes« og »Polarstjernen« med Kork fra Lissabon saa vi derved vandt Sagen med de 90,000 Kr.

Hvad jeg ikke burde have gjort eller gaaet med til

I Tage 400,000 Kr med som Fortjeneste i fjor for at indtjene dem i 1918-1919, havde passet paa at saa mange Regninger og Ascurancer ogsaa var gaaet med som muligt i 1917.
II Aldrig gaaet ind paa at bære alle de og de Tab af forskellig Art ej heller have beskaaret min Gage i 1918.
III Aldrig slutte to Certepartier paa et Skib, og om jeg havde gjort det, da i Certepartiet indført eller Substitueret, hvor der oprigtig kunde være tale om at stille en saadan.
IV Have om aldrig saa mørkt ud altid talt fuldud Sandhed.

Skibskøbene

Vi havde faaet for mange og særlig angre jeg et vi købte »Astor«, men da den var købt mod Besigtigelse og vi fik den fineste Raport af Veritas fra Nevcastle, var der intet at gøre, uagtet vi allerede da, havde hørt den var ufordelagtig.

Jeg havde af Bestyrelsen faaet Fuldmagt til at købe forskellige andre Skibe, som det fremgaa af Forhandlingsprotokollen, og da vi var samlede ved en Middag i Kolding var Formanden meget opsat paa at kontrahere et Skib mere i Kolding og et paa Fanø til de da svimlende Priser alt dette modsatte jeg mig, dette skreves kun for at vise at jeg ikke var gaaet helt blindt med paa alt.

Ligeledes Skibene vi købte dem lod jeg besigtige saa vidt mulig baade af Albertsen og en af de kongelige Ascurances Experter.

Men det gaar jo saaledes naar man holder saa skyder alle paa saa man vælter, og naar man er væltet og ikke kan rejse sig saa gaae det som det gik Manden, der var faldet blandt Røvere, at der er ingen Barmhjertighed, man er nok Genstand for Beklagelse, men dette er kun mest for at faa noget at snakke om, de fleste kommer ikke længere end til at beklage de fleste passere og lader en ligge væltet man kunde jo have set sig for, saaledes siger de.

<u>Mine Fejl staar mejslet for mig,</u> og jeg maa lide derfor, men jeg har ikke i nogen Maade pønset paa at vilde forudrette nogen, mit Liv har indtil i Dag været optaget af at hjælpe andre, dette har været min store Glæde og er nu som det ser ud blevet hjælp til mit Fald, dog der er Gud i Himmelen der har sagt »giver saa [skal] der gives Eder« vel, har jeg paa mange Steder hjulpet forkert, men alt kan ikke være gjort omsonst det tror jeg da, kun ser jeg Hr Kromann i Øjeblikket som den barmhjertige Samaritan imod mig og min Hustru.«[9]

Noter

1. Mikkel Kühl: »'Marstallerne solgte væk'. Marstals handelsflåde 1914-1918«; i: *Maritim Kontakt 26*, København 2004, s. 75-92.
2. *Danmarks Skibsliste* 1918 s. 137; 1919 s. 133; 1920 s. 138; 140; 1921 s. 149; 1922 s. 152; 154.
3. Svendborg og Omegns Museum (Søfartssamlingerne): 1919-1923. Regnskaber for Aktieselskabet Rederiet »Falken«.
4. F. Holm-Petersen og A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel. Dansk Skbisfart, Søhandel og Skibsbygning*, bd. II, København 1951-1953, s. 59.
5. E. Kroman: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928/Marstal 2001, s. 227.
6. Ole Feldbæk m.fl. (red.): *Dansk Søfarts Historie, bind 5. Sejl og damp*, København 1998, s. 238.
7. Karsten Hermansen (red.): *Marstal Søfart 1925-2000*, Marstal 2000, s. 95.
8. Karsten Hermansen: *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007, s. 46.
9. I forbindelse med en fremtidig aflevering af rederiet Kromanns arkiv vil A. C. Rasmussens notesbog antagelig få en plads i arkivet på Marstal Søfartsmuseum.

Marstallerne på nettet

Af FLEMMING BOYE

For godt fire år siden strandede jeg i Spanien. Ikke under så dramatiske omstændigheder som nogle af vores sejlende forfædre, men blot i en lufthavn pga. et SAS-fly med defekt hydrauliksystem. Vi fik med jævne mellemrum at vide, at vi skulle vente et par timer mere, så mit bedste tidsfordriv i cafeteriet var at kigge i Marstals folketællinger fra det 19. århundrede, som jeg nogle dage forinden havde kopieret fra internettet til min bærbare PC, fordi jeg var begyndt at forske i min egen slægt. Jeg kiggede på udviklingen i byens befolkning, sammensætningen af husstandene og meget mere, og jeg fik den idé, at en samlet persondatabase for hele byen – ikke blot for min egen familie – ville være interessant, omend det ville blive en gigantisk opgave. Efter ti timers venten kom jeg af sted hjemad og et par dage senere nåede jeg til Marstal og ned på museet, hvor jeg fik lov at se det arbejde, der allerede var lavet af Ove Pedersen og flere andre igennem en længere årrække. Jeg

Grafisk fremstår hjemmesiden efter opdateringen den 10. november 2007 meget brugervenlig med bl.a. mange søgemuligheder. Brugerne skal nu registrere sig for at få adgang til databasen, men dette er ganske gratis.

foreslog at lave en bydatabase, der i princippet skulle være komplet, og museet bakkede op om initiavtivet, selv om man nok i grunden mente, at det var et enormt og tvivlsomt projekt, jeg kastede mig ud i. Efterhånden som det skred frem skulle jeg da også erkende, at arbejdet voldsomt oversteg, hvad jeg havde forventet, så det blev ikke blot timerne i Malaga, som jeg fordrev, men nok et par tusind timer i de følgende år. Når det i det hele taget skulle vise sig muligt at realisere projektet, skyldes det også, at flere andre med interesse i Marstals personalhistorie har »joined forces« med mig og lavet det meste indtastningsarbejde samt nogle vigtige analyseopgaver. På *www.marstallere.dk* finder man en liste over alle bidragydere, der har behandlet oplysninger, som ligger ud over deres egen familie, og det er svært her at fremhæve nogle frem for andre.

Den første udgave

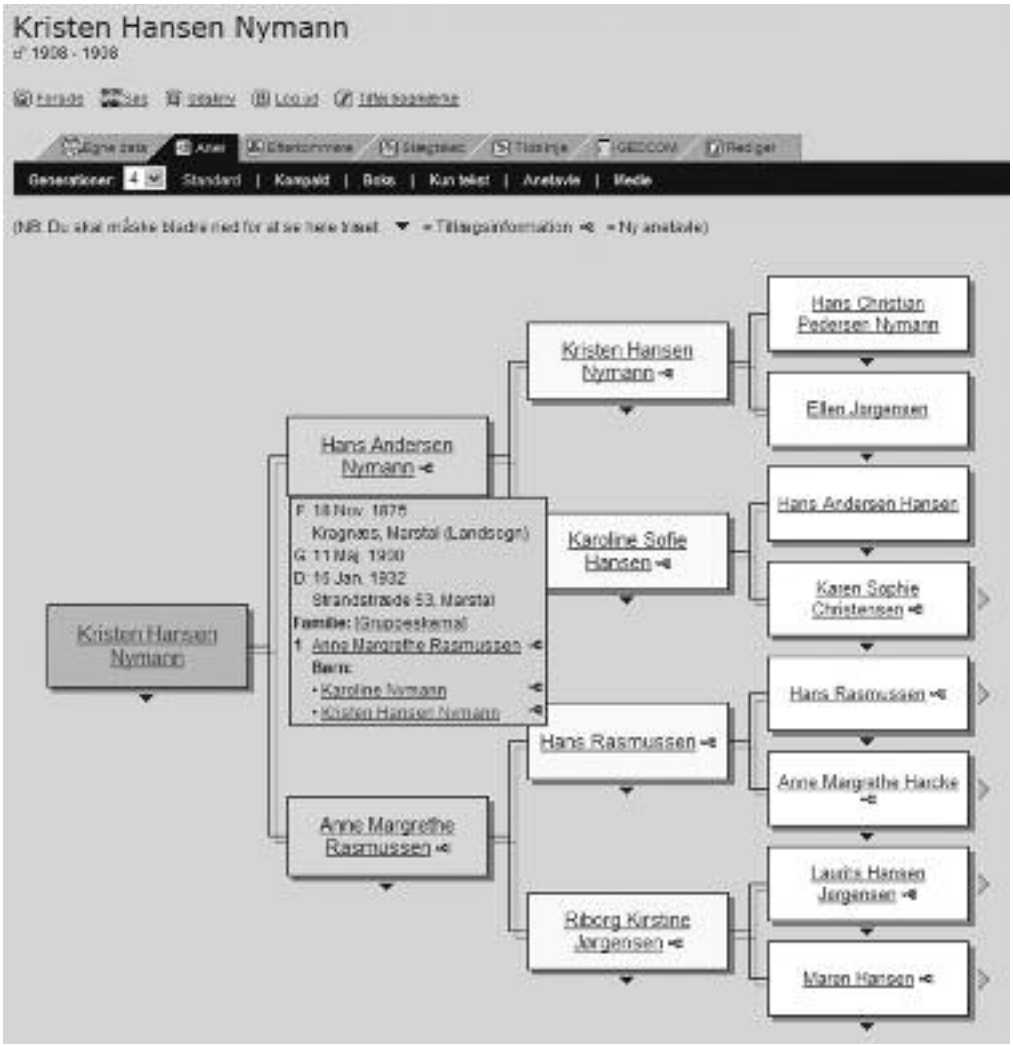
I oktober 2004 blev den første udgave af *www.marstallere.dk* omhandlende ca. 16.000 personer lagt ud på internettet, og i maj 2005 erstattedes den af næste version med ca. 23.500 mennesker. Sideløbende med dette foregik der et omfattende arbejde med at affotografere over 5.000 sider kirkebøger til brug for indtasterne samt med at indtaste bl.a. alle personer, som er født i Marstal i årene 1800-1933 eller døde her i tiden 1803-1990. Ligeledes

Ved hjælp af menupunktet »Datoer & Årsdage« på forsiden fandt jeg Kristen H. Nymann frem, fordi han, hvis han havde levet, ville være fyldt 100 år i dag, hvor jeg skriver dette. Desværre kom han aldrig til at opleve sin første jul, men vi vil her vise ham lidt opmærksomhed ved at bruge ham som eksempel på disse sider – udvalgt blandt 32.967 andre i databasen.

blev folketællingen fra 1921 indtastet og korrekturlæst.

Relanceringen den 10. november 2007
De første udgaver lå på internettet i tre år, idet jeg undervejs besluttede at målrette mine kræfter på analyse og sammenkædning af alle dataene i stedet for løbende små opdateringer af netudgaven. Det blev efterhånden også klart, at der fandtes bedre og mere tidssvarende programmer til formidling af slægtsforskning via internettet, og at et af disse fremover skulle bruges.

Sommeren 2007 bød meget belejligt på 1½ måneds »efterårsferie« i juli-august, og



Lille Kristens aner ser vi her i fire generationer. Pilene helt til højre angiver, at der på disse konkrete grene kan gås længere tilbage. Pilene nedenfor kasserne giver mulighed for hurtigt at se flere data om personen. Ovenfor er pilen under Kristens far, Hans Andersen Nymann, aktiveret, og vi ser bl.a., at Kristen har en søster, Karoline.

det gav mig arbejdsro til at få taget tilløb til den endelige sammenkædning og relancering af *www.marstallere.dk*

Præsentationen fandt sted på »Arkivernes Dag 2007« den 10. november, hvor også mange udenøs interesserede var kommet til arrangementet på Marstal Søfartsmuseum. Det blev en spændende og lærerig dag for os alle sammen.

Jeg vil gerne følge brugen af den nye database og har derfor opbygget det sådan, at brugerne skal lade sig registrere med navn og adresse, men det er fremdeles gratis og uforpligtende at bruge hjemmesiden. Siden relanceringen har 425 tilmeldt sig som brugere, og der kommer dagligt nye til, nogle af dem så fjernt fra som USA og Australien.

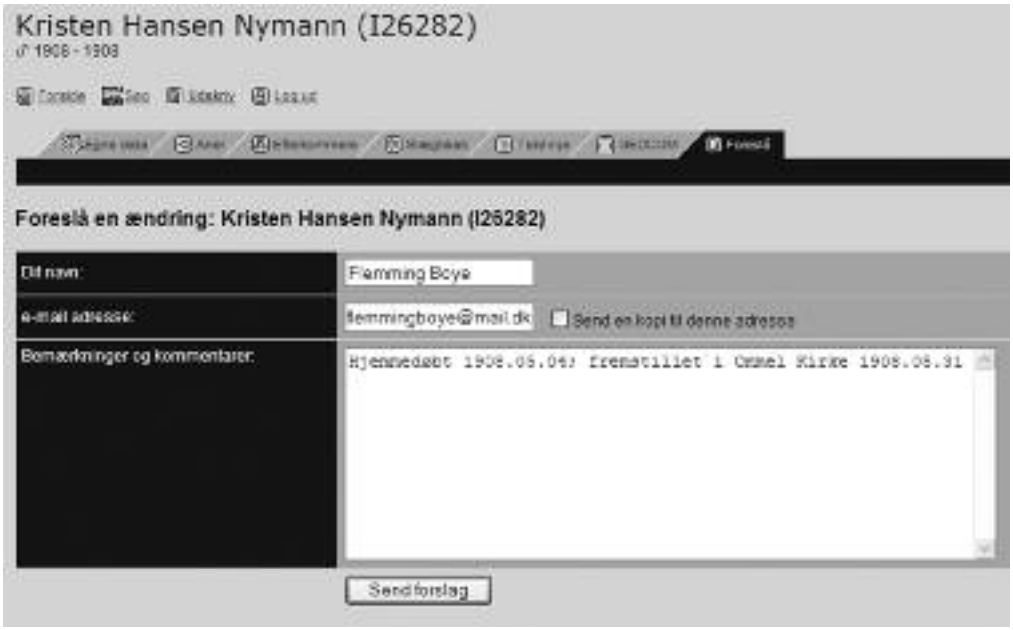
Meget af initiativet til de forbedringer af databasen, der efter relanceringen nu jævnligt lægges ud på nettet, skal fremover komme fra brugerne selv (se illustrationerne). Siden november har jeg behandlet op imod 500 e-mails med rettelser og tilføjelser, og det har bl.a. bevirket, at 625 dublet-personer i databasen er blevet identificeret og sammenføjet med et væsentligt kvalitetsløft til følge.

Hvordan finder man ud af mere?

Efter at have besøgt marstaller-databasen har nogle sikkert fået »blod på tanden« og vil gerne vide mere. Dette kunne nemt være emne for en selvstændig artikel eller for den sags skyld for en hel bog, så her nøjes jeg med nogle få indledende råd:

Hvis du har mulighed, er et besøg på museets egnsarkiv altid givtigt, da arkivet er en sand skatkiste af informationer: Hvilke skibe sejlede de med? Hvad ved vi om deres huse? Findes der billeder af dem?

Et alternativ kunne være »Nyttige links« på forsiden af *www.marstallere.dk,* der



De fleste brugere vil finde fejl og mangler i forbindelse med deres slægt og fanebladet længst til højre »Foreslå« giver en nem mulighed for at indsende et bidrag til databasen. Hvis Kristen var blevet voksen og familiefar kunne f.eks. oplysninger om hans vielse, hustru, børn, bopæl, erhverv, død og begravelse have været værdifulde i databasen.

henviser til mange relevante hjemmesider, og især til sådanne, der er væsentlige for netop marstalsk personalhistorie.

På *www.marmus.dk* (»Egnsarkiv«) kan du f.eks. finde flere vigtige opslagsbøger, som er søgbare direkte via internettet, det gælder bl.a. *Marstal Vejviser 1904*, *Ærøs Vejviser 1932* samt flere Skatte- og Telefonbøger.

Databasens udvikling fremover

Ud over den løbende dialog med brugerne om rettelser og tilføjelser arbejdes der stadig med mere generelle udbygninger af informationerne i databasen. Nogle af de vigtigste planer er:

Fødsels- og dåbsregistreringerne i kirkebøgerne for 1.500-1.600 marstallere født i både handelspladsen og landsognet i perioden 1933-1957 blev offentligt tilgængelige 2. januar 2008. Materialet på ialt ca. 375 kirkebogsopslag er blevet affotograferet og er under indtastning i øjeblikket, hvorefter det senere i 2008 vil blive indarbejdet systematisk i net-databasen.

Gennemgangen af andre kirkebøger fra det 20. århunderede er ikke helt afsluttet, idet de stadig gennemgås for at finde ægteskaber, som ikke er i databasen endnu, samt andre vigtige informationer.

Konfirmationerne er p.t. næsten ikke med i databasen, men indtastningen er så småt begyndt. Hvis der ikke kommer flere hænder til, bliver det dog et meget langstrakt projekt...

Der findes et landsdækkende projekt med kirkegårdsfotos og fotograferingen er for Marstals vedkommende foretaget af undertegnede i 2004, men igen ligger det nok stille indtil en interesseret frivillig melder sig under fanerne til registreringsarbejdet.

Der er et behov for bedre vejledninger, menutekster m.v. på *www.marstallere.dk* og dette bliver een af mine opgaver her i 2008.

Summa summarum håber jeg, at der med *www.marstallere.dk* er skabt en indholdsrig og fornøjelig hjemmeside, som vil blive brugt og videreudviklet af mange marstallere, hvad enten de lever i byen eller i eksil.

Årsberetning 2007
fra Øhavsmuseernes Fællessekretariat

Af Tanja Millinge, Øhavsmuseernes Fællessekretariat

Øhavsmuseerne satte i 2007 fokus på museumssamarbejdet, hvilket særligt udmøntede sig i to fælles projekter, nemlig *Øboliv* og *Saltvand i blodet*.

Formålet med projekt *Øboliv* var at undersøge de kulturelle betingelser for livet på de mindre øer i Det sydfynske Øhav. Disse øer hører naturligt ind under Øhavsmuseerne ansvarsområde. Der er mange myter om livet på øerne – ikke mindst blandt folk, der ikke bor på øerne. Men er det nu så anderledes at leve på de mindre øer, end i resten af landet? Hvilke forskelle er der og hvilke ligheder? Og hvordan har udviklingen været i de sidste 50 år? Ofte hører man blandt fastlandsboere, at der er et specielt fællesskab på småøerne. Det hedder sig, at man kommer hinanden ved, men kender og hylder øboere myten om et særligt fællesskab? En anden myte er, at øboere har et specielt forhold til naturen, men bruger man naturen på en anden måde på øerne end på fastlandet? Og giver det sig udslag i ha-

På togt til de sydfynske øer med Viking, Erik Kromann og Thomas Bretton Meyer, som var skipper på turen. Foto: Svendborg Museum.

verne omkring husene? En tredje myte er, at den moderne teknologi har givet nye erhvervsmuligheder til øerne? Eller er det i virkeligheden infrastrukturen med færgetider og sejladslængde, som er afgørende? Er det en myte, at der er specielt mange traditioner på øerne? Er det gamle traditioner eller er de i virkeligheden opstået inden for de sidste 50 år? Eller eksisterer der de samme traditioner som andre steder i landet?

Øhavsmuseerne besluttede, at den bedste måde at undersøge de mange myter på, var ved at besøge nogle udvalgte øer. Museumsinspektører fra alle fem museer drog derfor i maj måned på tur, med Svendborg Museums toldkrydser VIKING, til 5 udvalgte øer: Drejø, Bjørnø, Lyø, Strynø og Avernakø. For at få så bredt et sammenligningsgrundlag som muligt, var der på forhånd sendt et spørgeskema rundt til samtlige husstande på de fem øer. På trods af at vejret ikke viste sig fra sin bedste side, var turen rundt til de sydfynske øer en oplevelsesrig tur for Øhavsmuseerne. Resultaterne fra spørgeundersøgelsen og feltarbejdet vil blive præsenteret i form af en udstilling om *Øboliv* i foråret 2008. Der vil endvidere blive udgivet en publikation.

Øhavsmuseerne fortsatte i 2007 i det maritime spor og valgte med *Saltvand i blodet* at sætte fokus på børn og unge i søfarten. Formålet med projektet var at skabe et nyt digitalt skolemateriale, der fokuserer på børn og unges opvækst og rolle i søfartssamfundet samt livet til søs. Samtidig har formålet været at tegne et mere generelt billede af søfartens udvikling frem til i dag.

Undervisningsmaterialet henvender sig til 7.-10. klassetrin. For at styrke projektets pædagogiske kompetencer og for at inddrage projektets målgruppe aktivt i selve projektet, har Øhavsmuseerne samarbejdet med lektor Carsten Dilling fra CVU-Fyn og historielærer Jacob Skjernaa Hansen.

Projektets deltagere har udarbejdet et rigtig spændende materiale, som kan ses på adressen *www.saltvandiblodet.e-museum.dk.* Siden indeholder masser af tekst- og billedmateriale om de 4 epoker: Sejlskibe, dampskibe, coastere og containerskibe. Til hver epoke hører nogle udfordrende opgaver og quizzer, og der er udarbejdet lærervejledninger. Sidst men ikke mindst kan man på hjemmesiden opleve ægte sømandsmusik samt en film om en coaster på langfart.

Øhavsmuseerne består af: Ærø Museum, Marstal Søfartsmuseum, Langelands Museum, Svendborg Museum og Faaborg Kulturhistoriske Museer. Besøg museerne på *www.oehavsmuseerne.dk.*

(Tanja Millinge er nu fratrådt som sekretær (Red.)).

Årets gang i SAMKA

Af LEIF ROSENDAHL

Det forgangne år blev et meget aktivt år for det gode skib SAMKA. Over vinteren lå den og pyntede i Ærøskøbing, mens en gruppe asylansøgere skrabede rust og primede i lastrummet. Et meget stort og vigtigt stykke arbejde. Samtidig lagde de svejsekyndige medlemmer af bevaringsforeningen et fint arbejde i at svejse nye stykker spanter og dæksbjælker, hvor det var tiltrængt.

Tidligt i foråret hentede vi skibet tilbage til hjemhavnen, hvor der stod to store opgaver forude.

Først skulle den store klasning overstås, og det gik over al forventning, og takket være den store indsats fra medlemmerne, kom skibet ud med helt rene klassepapirer. I forbindelse med dokningen blev lastrummet malet op i en lys grå farve og der blev monteret fast lastrumsbelysning, mange stikkontakter og en helt ny strømtavle.

Næste store udfordring var Søfartsstyrelsens syn for at få tilladelse til at sejle med passagerer. Også her gik alting fint uden problemer, og vi har nu tilladelse til

Et par af de stabile slidere i det frivillige hold omkring det gode museumsskib SAMKA, Jens »Tolder« som rorgænger og Preben Skov i bestiklogaret. Carolineren er her på vej gennem Kielerkanalen.

To præsentable og kønne danske skibe, SAMKA og DANNEBROG, i sluserne i Brunsbüttel, Kielerkanalen.

at sejle med 18 personer (inkl. besætning) i dagsejlads.

Hen over sommeren havde vi den traditionelle tur til havnefødselsdagen i Laboe, et arrangement som blev lavet i samarbejde med Maritimt Center Ærø. Ligeledes var skibet i Bagenkop for at hente og bringe deltagere til harmonikafestivalen i Marstal.

Den helt store begivenhed i 2007 var uden tvivl sejladsen som GalatheaDanmark ekspeditionsskib. Vi afgik fra Marstal mandag den 27. august bound for Esbjerg. I Kielerkanalen, som vi passerede den 28., fulgtes vi i øvrigt med kongeskibet DANNEBROG i begge sluser og hele vejen i gennem kanalen. Efter en nat med meget slingerage i frisk vind agten for tværs, anløb vi Esbjerg onsdag morgen, hvor de næste dage skulle bruges til at opbygge udstilling i lastrummet.

Lastrummet blev meget flot og moderne indrettet til foredrag og filmforevisninger, mens der på kajen blev opstillet akvarier og telte. Selve GalatheaDanmark togtet blev officielt indviet lørdag den 1. september med taler, kanonsalut og optræden af det lokale shanty kor Capstan. Tilskuere var der til gengæld ikke så mange af, da vejret var rigtig elendigt. Tirsdag den 4. pakkede vi sammen og gjorde søklar. Det var et hestearbejde at få alt på plads og surret, og da vi var færdige, måtte vi ligge og vente med nordvestlig kuling, som det ville være hasard at sejle ud i.

Det betød så, at tidsplanen nemt kunne begynde at skride, hvis der fortsat var dårligt vejr, så efter aftale med projektledelsen besluttede vi at springe Hirtshals over og i stedet gå ind gennem Limfjorden. Onsdag kom vi så af sted i næsten stille vejr og havde en fin tur i kraftig

medstrøm op gennem Slugen inden for Horns Rev, hvor vi var passende imponerede over den store vindmøllepark på revet. I løbet af dagen tiltog vinden fra sydvest, mens vi stadig havde en kraftig nordvestlig dønning. Da vi skulle ind gennem Thyborøn kanal var det regntykning og store rullesøer, som gjorde styringen vanskelig, så vi var glade for det elektroniske søkort. Efter en nat i Thyborøn sejlede vi videre mod Aalborg, mens vi foretog lidt forsøgsfiskeri undervejs. Vi fangede dog stort set kun mudder!

Efter en nat i Aalborg med udskiftning af et par folk, gik vi videre mod næste havn Randers, hvor udstillingen igen skulle bygges op. Vi var nu lidt foran tidsplanen og kunne slappe en smule af. I Randers og de efterfølgende havne var programmet stort set ens: Akvarierne blev opstillet på kajen sammen med telte. Vi havde et mindre bassin om bord, hvori vi transporterede fisk fra havn til havn, mens vi fra en stor medbragt gummibåd foretog fiskeri med ruser af områdets fisk. Udstillingerne på kajen blev besøgt af de mindre skoleklasser fra området, mens forskere og andre fra den »rigtige« Galathea ekspedition holdt foredrag for gymnasieklasser i lastrummet. Her var der også adgang for offentligheden om aftenen – men dog ofte med begrænset succes, idet der simpelthen kom for få tilhørere, desværre for foredragene var rigtig gode og spændende. I hver havn havde jeg som skipper også de små på visit i styrehuset, hvor de fik fortalt røverhistorier og hørte lidt om skibet. Det store nummer var at fortælle – med passende dyster stemmeføring – om dødemandsknappen, samt at demonstrere håndjernsknobet. Efter et par dage sejlede vi så videre til næste havn. Da tidsplanen fremover var ret stram, havde projektet meget fornuftigt besluttet at leje en lastbil til transport af akvarier mv., så vi fra skibet blot skulle gøre søklar og sejle skibet.

Der var altid to personer med fra projektet, og på de korte ture op til 6. Primært skulle de »forske«, dvs. der blev talt fugle og sæler, vi fiskede efter den berygtede dræbergople samt målte temperatur og saltholdighed. Fiskeri efter fisk med de medbragte redskaber fra skibet var derimod ingen succes. Dertil var vejret for dårligt og SAMKA også uegnet. Men det var nu meget sødt at se glæden og ophidselsen hos en ung kvindelig forsker, da hun så sit livs første marsvin.

Efter Randers sejlede vi til Horsens, Fredericia, Sønderborg, Svendborg, Kerteminde, Helsingør for endelig at slutte af i København. Overalt havde vi stort set samme program. I København, hvor vi lå ved Amaliehaven lige neden for Mærsk hovedkvarteret, havde vi »fornemt« besøg, idet undervisningsminister Bertel Haarder besøgte udstillingen og selvfølgelig også SAMKA. Jeg havde ham en tur oppe i styrehuset og fortalte ham om det gamle skib, og efterfølgende smagte han en Riga balsam i salonen. Han undslog sig til at begynde med, men da jeg nævnte, at jeg også havde nydt den udmærkede drik sammen med Dronningen, kunne han ikke undslå sig, og han nød den da tydeligvis også. Den formelle afslutning af togtet blev markeret på samme måde som indledningen, nemlig med sang og musik af shantykoret fra Helsingør.

I København blev hele udstillingen og alt grejet rigget af, og vi kunne nu dampe sydover i Øresund bound for Marstal. Vi havde vel nok turens flotteste vejr og anløb vores plads ved honnørkajen onsdag morgen den 3. oktober. Med på den lange tur var undertegnede som fast skipper, Preben Skov som suveræn hovmester/ubefaren matros og desuden på skift Jens Christensen, Jørgen Kromann, Laurits Nielsen, Svend Vølund Hansen, Jørgen Petersen og Mogens Bøeg Jensen, og alle gjorde en kæmpe indsats. Der var der også som nævnt konstant deltagere fra

Kig ud over SAMKAS dæk gennem artiklens forfatters fotolinse: GalatheaDanmark-ekspeditionen i aktion.

projektet med på sejlturene, så vi var til tider rigtig mange mennesker om bord – ikke mindst i havnene, og det var en stor udfordring for hovmesteren, når de skulle bespises, men det klarede han til bravur.

Årets sidste rejse blev et nyt initiativ, nemlig deltagelse i julemarkedet i Nyhavn. Arrangementet var kommet i stand i samarbejde med Maritimt Center Ærø og Ærø Foreningen i København og fandt sted første weekend i december. SAMKA var lastet med juletræer, turistinformationer og mange gode tilbud fra Ærø, og selv om vejret var ret elendigt, var turen en succes.

Traditionen tro var årets sidste arrangement afhentning af julemanden og hans familie, som igen i år var »nødlandet« med kanen ude på bredningen. Vi fik dem bragt sikkert i land og afleveret dem på paketkajen til de mange ventende børn. Dagen sluttede i lastrummet med et jazzarrangement og servering af gløgg og æbleskiver.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

2007 blev et af de bedste år for museet i nyere tid, også forskningen udmærkede sig og resulterede i nye oplysninger om vor søfart. Tilstrømningen af besøgende fra såvel ø som udenøs og udenlands har været i fremgang. Dette, sammen med en justering af billetpriserne, har medført et godt løft i entréindtægten til 568.000 kr (hertil kommer kompensation fra staten for børne/ungdomsentré). Carsten Jensens værk »Vi, de druknede« er fortsat medvirkende til en øget interesse for Danmark som søfartsnation med Marstal som galionsfigur og deraf afsmittende bevågenhed for museet. Carsten Jensens næste roman, der blev udgivet efteråret 2007 har marine- og grønlandsmaler Jens Erik Carl Rasmussen som hovedperson, hvilket igen

Museets fremgang skyldes selvfølgelig den store opbakning, vi møder fra Fonde og andre velyndere samt de mere end 1200 medlemmer, der bakker op om foretagendet. Men uden den stærke indsats fra den forhyrede besætning og frivillige gik det naturligvis ikke. Her ses størsteparten af besætningen, forhyrede som frivillige, og folk fra bestyrelsen samlet til den årlige julespisning på museet.

har givet øget interesse for Søfartsmuseet. Museets i forvejen omfangsrige samling af den lokale store maler blev i 2007 forøget med to Rasmussen-stykker. Det første forestiller »Marstal set fra Langholm« malet i 1891, det andet »Skibe i høj sø« er et umanerligt godt søstykke med en bramsejlsskonnert i frisk luft og malet i 1882. Det blev erhvervet på Bruun Rasmussen auktion formedelst 55.000 kr. + omkostninger, hvoraf vi fik 25.000 kr. fra Albani Fonden. Maleriet er gengivet på forsiden. Sidst på året gik planerne om restaureringen af skonnert BONAVISTA i orden. Nationalmuseet skrev efter EU-udbud kontrakt med Ebbes Bådebyggeri om istandsættelsen, der skal foregå på Eriksens Plads frem til søsætningen Pinselørdag 2012. Nationalmuseet har Søfartsmuseet som aktiv medspiller på formidlingssiden. Det forventer vi vil give et løft til havneområdets seværdighedsgrad og til museet.

Ved projektet opnås flere mål:

Bevaring af et stk. ærketypisk dansk sejlende kulturarv.

Tilgængelig formidling af dansk skibsbygnings- og sejlskibskultur i et af de absolutte arnesteder for den engang så store danske skonnertflåde. Formidlingen bidrager til at holde et stykke levende eksisterende havnekulturmiljø intakt. Projektet blæser supplerende iltforsyninger til en autentisk skibsbygningsplads med rødder tilbage til dansk sejlskibsepokes guldalder. Skibsbygningspladsen ligger klos op af Marstal Søfartsmuseum, der forestår formidlingen på pladsen. Projektet vil være med til at gavne forståelsen for det Blå Danmark.

Udbrede kendskab til Danmark som søfartsnation. Projektet er med til at synliggøre søsiden af danmarkshistorien og dermed rette op på slagsiden af danskernes historiebevidsthed. Derigennem er projektet med til at understøtte Marstal Søfartsmuseums mangeårige bekæmpelse af den maritime analfabetisme.

Når BONAVISTA er søklar, kan den rundt omkring vise flaget som gesandt for dansk skibsbygning og dansk søfart. Selvom dette skrift dækker 2007, har vi på bagsiden tilladt os at rykke ind i det nye år, hvor BONAVISTA er trukket på land.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Drivkvasen ANNE KAROLINE er blevet udrustet med ny stormast og nye sejl fra Ebbes Bådebyggeri og Sejlloft. Museumscoasteren SAMKA har, som andetsteds nævnt, haft et godt år. Via tilførsel af eksterne midler og en solid og prisværdig frivillig indsats er skibet blevet klasset på Marstal Værft og opgraderet til at medtage passagerer, som det fremgår af artiklen om det gode skib. Toldkammeret har fået en helt gennemgribende overhaling, der indbefatter kraftig understøtning med jernbjælker, tyk isolering af ydervægge og tag, inderklædning, opsætning af væv og spartling og efterfølgende maling af det hele. Materialerne hertil er sponsoreret af Per Maler og er udført af vor egen besætning, hvor ikke mindst indsatsen fra vor frivillige medarbejder Peter Arne har været helt formidabel. Håndværkerne har været i gang med elarbejde og tømmerarbejde til det ny loft. VVS og blikkenslagerne var ved årets slutning i fuld gang med installation af klimaanlæg og pålægning af skifertaget, ligesom murerne har været i gang med nye gulve, hvor der er isoleret underneden, og bl.a. renovering af skorstenene. Toldkammeret er klar til indflytning i vinteren 2008 efter alarminstallationer og opfylder dermed et stærkt pladsbehov for ting og sager samt arkivalier, der er gode at have inden for rækkevidde. Derfor også positionen. Museet er i udvidelserne gennem årene helt målbe-

Tommy Christensen, Peder Arne Christiansen og Jens Peter Groth i gang med de svære jernbjælker til forstærkning af magasinloftet i Toldboden.

vidst gået efter bygninger, der ligger i nabo- eller genboposition. Denne adressesamling er praktisk og ressourcebesparende og resulterer i at vi kan holde helårsåbent i hele komplekset, også i den tyndt gæstebesatte tid, idet butik, udstillingsbygninger og øvrige bygninger kan passes fra én overvågningsposition.

På de øvrige museumsbygninger har der været løbende vedligehold – igen takket være solid indsats fra besætningen.

Formidling

Som resultat af et større og særdeles grundigt forskningsarbejde foretaget af museets historiker Karsten Hermansen, udsendte vi i slutningen af året bogen »Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007«. Bogen fortæller om et rederi der disponerede over adskillige sejlskibe, og rent faktisk ejede den sidste rene fragtsejler under dansk flag og op til nutidens coastere. Bogen er godt bemandet med mennesker såvel i rederikontor, som om bord og i familiehjemmene. Værket er rigt illustreret.

Særudstillinger

I starten af 2007 havde vi fortsat en marinemaleriudstilling af Sune Willum Nielsen. Den blev den 19. maj afløst af Valerie Loubet & Jacques Berg: »Ærø/Yeu« – en udstilling med billeder fra Ærø og den franske ø Yeu – set gennem en kunstnerisk fotolinse. Fra 7. juli til 1. september viste Rita Lund: »Nymalet«, malerier fra havet og øen, udstillingen var en dobbeltudstilling, idet der samtidig åbnedes en udstilling i Rita Lunds store nyerhvervede naboejendom til museet i Prinsegade Fra 9. september til 21. oktober vistes Emil Westmann Hertz og Asmund Havsteen-Mikkelsens »Supernumeral – Ekspedition til containerland« – kunstneriske indtryk fra containerfærd i fjernøstlige farvande sponsoreret af rederiet Erria (= Ærø).

Resten af året havde vi som særudstilling suppleret museets Carl Rasmussen-samlinger med ekstramalerier lånt bl.a. fra det nu nedlagte Troense Søfartssamlinger.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

Forskning i det maritime bragte opsigtsvækkende nye oplysninger for dagen. I forbindelse med granskningen af rederiet Erik B. Kromanns hundredårige sejlads dukkede der et dokument frem som bringer afgørende nyt om et ellers stort set overset kapitel i den turbulente tid i slutningen af den første verdenskrig og tiden der fulgte. Karsten Hermansen beretter her i skriftet om rederiet Falkens skæbne. Karsten er en af de universitetsstuderende, der har øst af de maritime kilder på museet i forbindelse med uddannelsen. Det samme gælder for Martin Østergaard, der ligeledes

Museets tre Carl Rasmussen-rum var godt og vel tæt stuvet med godtfolk, da rederiet Erik B. Kromann og Søfartsmuseet afholdt en kombineret reception og bogudgivelse i anledning af rederiets 100-års jubilæum. Forfatteren til værket om rederiets historie »Never giv up!« Karsten Hermansen, fik sat sit navnetræk i en betragtelig bunke af nyudgivelsen den dag. Til venstre i billedet ses skibsreder Boye Kromann fra rederiet.

Blandt de besøgende i anledning af rederiet Kromanns 100-års dag var en del nuværende og tidligere søfarende i rederiet. Det lykkedes at samle de fleste af denne kategori til ovenstående foto i museumsgården.

bidrager til nærværende skrift. I forbindelse med Martins gennemgang af gamle skattelister åbenbarede det sig, at Marstallerne havde store parter i de såkaldte Havrebarker. For hidtil har den gængse opfattelse været, at det var rederiet i Le Havre, der stort set ejede storsejlerne og at de marstalske skibsførere havde en lille part. Af skattelisterne fremgår det imidlertid eksempelvis, at skibsfører Erik Christensen ejede broderparten af barken PAX, som der berettes om her i bladet.

I årets løb indløb der igen mange relevante gaver til museet. Fra den omfangsrige gaveliste plukkes her: Stor maritim bogsamling, modtaget fra Jan Simonsen, bl.a. Basil Lubbock-bøger og årgange af »Sea Breezes« og »Blue Peter« i indbundne udgaver. En samling på 28.500 fotos af skibe, udenlandske som danske,

Blandt årets gaver var ovenstående foto af H. C. Christensenrederiets dampskib H. H. PETERSEN af Marstal i Helsingør januar 1936 med en last kul fra Gdynia. Det var hård frost, og besætningen brugte tre dage på at hugge lugerne fri, således, at skibet kunne blive udlosset. Personerne er fra v. (ude i borde): letmatros Henrik fra Mols, unavngivet, unavngivet, bådsmand Daniel Christensen, Reberbanen, matros Simon Hansen, Rise. Skipperen (ikke på fotoet) var Jensen fra Møllevejen. Han kom den efterfølgende sommer syg i land i Tromsø, da damperen var på en af sine sædvanlige sommerrejser i ballast på vej til russisk havn (Zorka?). De havde som regel tre sådanne rejser til Rusland/Arkhangelsk til England. Der påmønstredes så en norsk 2. strmd. Og de andre officerer rykkede op i graderne. Da damperen anløb Tromsø igen på returrejsen med trælasten var Jensen død, og en ny skipper Laurits Christensen, Græsvænge, Marstal var rejst op for at overtage førerposten, og nordmanden kom i land igen. Oplysninger fra giveren af fotoet Holger Kristensen, der var påmønstret skibet som messedreng. Han var 16 år og fyldte 17 om sommeren.. 1. styrmanden var Rasmus Nielsen, Brøndstræde, 2. strm. Hans Drejer, Ommelsvejen og 1. mester Heine Fabricius, Vestergade, Marstal, 2. mester Meyer, København.

En af årets fotogaver: Svendborg Havn i fordums tid. Den lille klinkbyggede jagt, der ligger og losser eller laster, er paketten ELINE *af Marstal.*

mange maritime værker og opslagsbøger samt en flåde på 100 blyskibe og model af fregatten JYLLAND blev modtaget fra Niels Faber Petersen, Nykøbing F., en spidsgatter-model fra Jørn-Bent Jensen, Nykbg. F., en samling indrammede fotos modtaget af skibsreder Per Henriksen, Mercandia, to meget flotte skibsmodeller modtaget fra missionshuset »Bethesda«, jagtbygget barkentiner BETHESDA, bygget af skibstømrer Jens Chr. Nielsen, »Jens Liløe« og skibsfører Hans Hay i 1930, og klipperbygget bramsejlsskonnert EDEL, bygget af skibsfører Peter Hansen, Reberbanen 1936. En samling tyske maritime bøger blev foræret af skibsreder Horst Jansen, Elsfleth. Et nyt kontormøblement til hele kontoret blev modtaget fra Fionia Bank. En skrogmodel af skonnertbrig C C HORNUNG senere GUDSGAVE blev skænket af Flemming Eriksen, Drejø, efterkommer efter skibsbygmester Hans Lind Hansen, Skibhusene, Odense, der har bygget såvel skib som model. Sejleren har været hjemmehørende i Marstal under begge navne. Fra det fynske blev hjembragt en skibsmodel af en bark i montre og et stykke sømandsflid i form af en model af M/T GJERTRUD MÆRSK fremstillet om bord i 1960'erne af, dengang jungmand, Peder Pedersen, desuden fik vi foræret et af de oprindelige navnebrætter fra FULTON af Fionia Bank, der som Marstal Sparekasse i sin tid modtog det fra skonnerten som tak for økonomisk assistance, et H. A. Hansen-maleri af skonnert UFFO af Ommel og et stort Albert Riisemaleri af barkentineren HANS, der strandede ved Rio Grande del Sul i 1907 og hvor besætningen på nær én blev reddet med lasso af lokale gauchos. Begge malerier havde havari på lærredet, men skaderne er udbedret via vores konserveringsordning. I den store tilgang af effek-

ter kan også nævnes skibstømrerværktøj, skorstensmærke fra Carolineren RIO, et par breve til hjemmene i Marstal, der skulle vise sig at blive det sidste livstegn fra de pågældende søfolk, Petrine Jørgensens (Den le' Petrine nede fra Sølvgade) rejsedagbogsoptegnelser over rejse til Staterne, fotosamlinger, skibsportrætter og en mængde andre værdifulde effekter og arkivalier.

Blandt de nytilkomne effekter er også det nævnte Carl Rasmussen-maleri fra 1891, som skolekommissionen i Marstal bestilte som afskedsgave til Andenlærer Saul, der det år flyttede til Ærøskøbing, hvor han havde fået embede. Bestillingen lød på et maleri af Marstal Skole. Bestyrelsen var dog knap så begejstret for maleriet, idet skolen ikke fik den fremtrædende rolle på lærredet, som man havde forventet. Carl Rasmussen sejlede i sin selvbyggede jolle til Langholm og malede by og havn med sit eget fartøj i forgrunden, og det er jo nok så interessant et motiv, målt med almenhedens tommestok. Den dengang temmelig nye skole står dog nogenlunde kendeligt i maleriets baggrund. Torun Gjelstrup, skriver i bogen »Visdommens Kilde – skole i Ærøskøbing i 350 år« fra 1996: *Frederik Richard Saul født 1855 i Frørup, død 1915, 1877 hjælpelærer i Marstal, 1878 andenlærer i Marstal og 1. maj 1891 overlærer ved Ærøskøbing skole. Saul huskes bl.a. fordi han havde træben, og jeg har selv omkring 1972 hørt et par gamle mænd fortælle om ham. Han havde temperament, og engang forfulgte han en uartig elev rundt om katederet for at afstraffe ham. Da vendte eleven sig og sagde: »Saul, Saul; hvi forfølger du mig?«. De mere bibelstærke vil vide, at dette var de ord, som fik Saul (Paulus) til at omvende sig til kristendommen. Hvordan lærer Saul reagerede, ved jeg ikke, men historien er ganske vis. De ældre herrer fortalte også, at børnene fandt Sauls træben på loftet og legede med det, – formentlig efter hans død! Den historie har jeg hørt fra anden side også. Ved skolejubilæet i 1989 ledte vi efter benet, men fandt det ikke. Sauls yndlingsskælsord skulle være: »Din filister og fiskespiser!«. I hjemstavnsbladet »Ærøboen« fortæller lods H. Boye om Saul, da han var lærer i Marstal: »Vi sa ætter« sammen i aftentimerne hos Saul for historie og geografi sammen med en halv snes andre lidelsesfæller. En munter historie fra sådan en ellers traurig aften: Capt. Carlsen fra Græsvænge kommer hjem med aftendamperen. Fruen (»Dronningen«) er mødt til modtagelse med børneflokken og Mads Bagers brudekaret – men Christian mangler – han »sitter ætter«. Kusken får ordre om at holde for overlærer Jeppe Lauritzens dør. Sammen møder de to herrer i klassen. – Saul studser, for capt. Carlsen siger i djærvt og myndigt sømandssprog: »Hvad er dette for kunstner at lade Christian 'sitte ætter', når jeg kommer hjem og skal tages imod?«. Efter nogen palaver og overlærerens beroligende iblanden siger Carlsen til Saul: »Hva sitter de ætter for?« – »Ja, det er geografi!« – »Ja, drenge«, siger Carlsen, »det er noget I skal kunne for at blive sømænd.«. Til Saul: – »Hvad er det så de ikke kan?« – »Det er bjergene i Asien.« – Carlsen blusser op – dasker Saul på skulderen, så han vakler: »De må jo være gal, mand! Bjergene i Asien – der kommer de sku' aldrig op at sejle, – fortæl dem nu noget de får brug for – om Marseille, London og Liverpool, Rotterdam – og skal de endelig langt bort – så ta' Calcutta og Batavia: det er noget drengene skal lære og forstå – men det andet pjat!«. Overlæreren mægler og beroliger: »Gamle ven, vi gi'r hele klassen fri for i aften!« Carlsen til Christian: »Spring ned i vognen og hent en kasse kiks og en kurv figner op.« Disse bliver rundelig delt ud til os alle fra Carlsens brede og gavmilde næver – med ordene: »Ka I så ellers helse ejes movre (jeres mødre) – a je kommer rundt og besøger dem!« Lærerne får hver en flaske Malaga.*

J. E. C. Rasmussens »Marstal set fra Langholm« 1891.

Carlsen blev »hurraet« til vogns. – Således beretningen om lærer Saul, foranlediget af maleriet »Marstal set fra Langholm«. Den i denne forbindelse omtalte Mads Bagers brudekaret har Carl Rasmussen for øvrigt foreviget i maleriet: »Marstals første hvide brud«, 1881, der hænger på museet og er mangfoldiggjort i reproduktion.

Økonomi

Museet har i årets løb modtaget adskillige tilskud, hvilket vi er meget glade for, idet det er med til at holde et godt aktivitetsniveau og bygninger og inventar i forsvarlig stand. Således kom der 5.367 kr. fra SuperBrugsen – 1 kr. pr. solgt flaske Marstal Vin. Til restaureringen af Toldboden er modtaget følgende: 25.000 kr. af Hans Henningsen, Marstal, 100.000 kr. fra rederiet NORDEN, 100.000 kr. fra Augustinusfonden og desuden er 330.000 kr. fra anonym fond bevilliget som lån, der fuldtud betales af fonden. Vi har modtaget svar fra Friluftsrådet med tilsagn m 65.000 kr. til tilrigning af skure m.v. på Eriksens Plads i forbindelse med Bonavistaprojektet.

Til udgivelse af bogen »Never give up!« er modtaget 10.000 kr. fra rederiet Erik B. Kromann og 5.000 kr fra Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel. Fra Marstal Skipperforening er modtaget 3.000 kr. og fra Marstal Navigationsskole 3.475 kr., og fra Lizzie og Ejler Ruges Kunstfond fer modtaget 12.500 kr. til erhvervelse af J.E.C. Rasmussenmaleri.

Personalia

Den 1. marts stoppede Pernille Skærning, der var ansat til registreringsjob, og Ejnar Vestergaard, der har været frivillig bibliotekar på museet gennem de sidste 7 år. Den 1. maj gik regnskabsfører Jens Lindholm på halvtid, og fra 15. maj tiltrådte Gert Orup Pedersen halvtids. Bjørn Hansen startede som frivillig og er p.t. beskæftiget med avisarkivet fra Fyns Amts Avis. Inge Skov tørnede til som frivillig i forbindelse

med sømandskoneprojekt. Carl Rosenkvist har også været inde på bemandingslisten i 2007, og Eigil Petersen fratrådte, til gengæld er Bo Raahauge tørnet til.

Dødsfald

Fhv. skibsfører Niels Chr. Nielsen, der var frivillig mand på museet gennem mangfoldige år, indtil sygdom forhindrede ham i at fortsætte, fhv. skibsfører Arne Ryager, der bl.a. har vist rundt på museet en overgang og fhv. krigssejler og skibsreder Erik Albertsen. Erik har været i museets bestyrelse, en overgang som formand, og han var lige til det sidste stærkt interesseret i museets ve og vel. Alle tre var altid god for en rask bemærkning og en drøj beretning fra De Syv Have.

Andet

Inge-Lise og Erik og Kromann deltog i Nationalmuseets 200 års jubilæumsfestligheder i hovedstaden. Erik har været på inviteret besøg hos skibsreder Aksel Nielsen, »Nielsen & Bresling«, Faaborg og skibsreder Per Henriksen, »Mercandia«, Charlottenlund og har holdt foredrag om Marstal søfart på Samsø og i Schiffergesellschafft i Lybæk. Der blev indgået samarbejdsaftale med Nationalmuseet vedrørende formidling af Bonavistaprojektet. Karsten Hermansen har været til Coastal Shipping-møde i Rostock, hovedaktørerne bliver fremover: Søfartsmuseerne i Groningen, Wishafen og Marstal. Tremastskonnert Grossherzogin ELISABETH har været på besøg med 36 medsejlende gæster fra venskabsbyen Elsfleth med modtagelse i Carl Rasmussen-rummet. Skibet havde på returrejsen gæster med fra Ærø. Museumsudflugten foregik 2007 igen i Henning Terkelsens og Tommy Christensens fartøjer. Destinationen var denne gang Søfartssamlingerne i Troense for at besigtige disse en sidste gang kort før afrigning af samlingerne. CAROLINE S havde igen i 2007 adskillige anløb med museumsgæster med sidste besøg den 2. december.

Museumsflåden blev i årets løb udvidet med en større samling blymodeller.

Benny Weber og hustruen Lis på broen af M/S LIS WEBER med platte af skibet fremstillet i ét eksemplar af Royal Copenhagen. Platten blev overdraget til Marstal Søfartsmuseum i forbindelse med at coasteren blev afhændet til Chile. Benny Weber er for øvrigt på udkig efter ny tonnage. Platten er udstillet i museets coasterrum.

Taget udskiftes på Toldkammerbygningen.