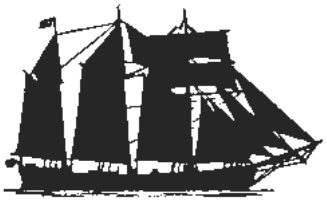
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2008



18. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

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

ISBN 978-87-89829-37-1 · ISSN 1398-7844

Tryk: Mark & Storm Grafisk A/S, 5960 Marstal

Forside:

En af årets erhvervelser: »To eskimoer på jagt. Grønland«
J. E. C. Rasmussen 1878, olie på lærred med målene 47x70 cm.
Et rigtig godt stykke til museets Rasmussen-grønlands-afdeling.
Kendt fra Carsten Jensens bog »Sidste rejse«.

Bagside:

Den 16. september havde Ærø royalt besøg.
Her ses Dronning Margrethe – ledsaget af borgmester Jørgen Otto Jørgensen – tydeligt fornøjet over Bonavistaprojektet.

INDHOLD

Henrik L. Larsen:
Familien til søs 4

Flemming Knudsen:
En skibsmæglers erindringer 10

Karsten Hermansen:
En lille brik i et stort spil
– englændernes angreb på Marstal i 1808 59

Karsten Hermansen:
Sejlskibsfart fra Marstal omkring år 1900 88

Erik B. Kromann:
Årets gang 103

Kristian Albertsen:
En oplevelse for livet i godt selskab 118

Artikler fra årbøgerne 1990-2007 135

Familien til søs

Af HENRIK L. LARSEN

Den 6. november 1979 kort før tre-kaffen blev alle rutiner på coasteren ERIK BOYE af Marstal på et øjeblik sat ud af kraft. Et stort skib på 24.000 tons sejlede med fuld kraft direkte ind i bagbord side, og vandet fossede ind til kartoffelsækkene i lastrummet. Ti minutter efter forsvandt skibet under havets overflade. Om bord var en besætning på otte, men også skibsførerens kone, Lonny Hansen, og deres fem-årige søn Per. Kort tid efter befandt Lonny Hansen og Per sig i en redningsbåd, mens nogle af de andre ombordværende endte i vandet. Meget hændte, inden familien Hansen godt to døgn senere atter sad hjemme i stuen i Marstal i god behold.

Lonny og Harry Hansen om bord.

På vej mod Middelhavet

Coasteren ERIK BOYE lastede i slutningen af oktober 1979 kartofler i den lille havn Beverwijk i Holland bestemt for Algier. Lonny Hansen og sønnen Per rejste fra Marstal til Beverwijk for at sejle med sydover sammen med sin mand og Pers far, skibsfører Aksel Harry Hansen. De 900 tons kartofler blev lastet planmæssigt. Det var en meget almindelig last for et skib som ERIK BOYE, og tilsvarende rejser var udført mange gange før. Rejsen sydover startede, og den første del af rejsen forløb, uden der skete noget specielt. Det var efterår, men turen over Biscayen forløb uden vanskeligheder. Den ene dag tog den anden og alt om bord foregik efter de samme uskrevne regler som i andre mindre skibe. Styrmanden havde eftermiddagsvagten og nattevagten. Skibsføreren tog formiddagsvagten og aftenvagten. Kokken havde hver dag morgenmaden klar kl. 8. Kl. 10 var der formiddags-kaffe og frokosten var klar kl. 12. Eftermiddagskaffen var brygget kl. 15, og kl. 18 blev der for sidste gang bakket op i messen.

Da ERIK BOYE nåede indsejlingen til Middelhavet, løb de ind i tæt tåge. Sigtbarheden var meget ringe, og der blev navigeret efter radaren. De så slet ikke noget til Gibraltar-klippen. Vel inde i selve Middelhavet blev kursen sat direkte mod Algier. Denne kurs var noget sydligere end den gennemgående skibstrafik, som går gennem Middelhavet fra Gibraltar mod Suez-kanalen. ERIK BOYE kom derved til at skulle sejle skråt på tværs af hovedsejlruterne i det trafikerede farvand.

Forlis

Ved middagstid den 6. november overtog styrmand Poul Erik Kromann som sædvanlig eftermiddagsvagten, så skibsfører Aksel Harry Hansen kunne få et hvil, inden han skulle overtage vagten igen kl. 18. Lonny Hansen fik sig også et hvil og Per var på dækket sammen med dæks-

mandskabet. Ved kaffetid omkring kl. 15 var ERIK BOYE nået til en position ca. 50 sømil øst for Gibraltar. Fem-årige Per kom ind fra dækket for at få en ekstra trøje på. Det var koldt ude i tågen. Som altid havde han også redningsvest på, når han var på dækket. Kort tid efter kom der et opkald fra broen. Der var et stort ekko på radaren, og det nærmede sig uden at gøre tiltag til at ændre kurs. Skibet havde ERIK BOYE på sin styrbord side og skulle ifølge de internationale søfartsregler vige for ERIK BOYE. Før skibsfører Aksel Harry Hansen nåede at få rejst sig, lød der et voldsomt brag, og alt om bord rystede. Aksel Harry Hansen greb straks Per og kom op på båddækket. Lonny Hansen fortæller: »Jeg rakte reflektorisk ud efter mine briller, og løb ud af salonen og hen til trappen op til styrehuset«. Da hun var kommet nogle få trin op væltede vandet ind i sidegangen agter og ind ad døren til gangen ved salonen. »Jeg nåede lige akkurat at blive våd«. Bulbstævnen af GOLDEN MIRANDA sad dybt inde i bagbord side af ERIK BOYE ude midtskibs. Set fra dækket af ERIK BOYE var det et meget stort skib, der havde ramt dem. Der var meget højt op til lønningen.

Det meste af dæksbesætningen var på dækket i kollisionsøjeblikket, men ingen blev ramt eller kom til skade. I løbet af kort tid var alle ti ombordværende samlet på båddækket agter. Besætningen satte flåden i vandet og fik den udløst. Lonny Hansen fik en redningsvest på. Først var det planen at bruge flåden, men Lonny protesterede. I stedet blev redningsbåden klargjort. Lonny Hansen, Per, kokken og fire af de andre ombordværende kom om bord, og båden blev sat i vandet af skibsfører Aksel Harry Hansen og styrmand Kromann. Vandet var roligt. Kort tid efter bakkede GOLDEN MIRANDA og kom fri af ERIK BOYE. Straks efter begyndte ERIK BOYE at synke, og få minutter efter måtte de sidste tre ombordværende springe i søen, men kom hurtigt op i jollen. De kunne hele tiden se det store skrog af GOLDEN MIRANDA.

Den kinesiske besætning på GOLDEN MIRANDA satte et faldreb ud, og kort tid efter var alle fra ERIK BOYE uskadte om bord. Den kinesiske besætning forstod ikke meget engelsk, men om bord var også en norsk supercargo. Besætningen fik noget tøj, og der blev, efter opfordring fra Aksel Harry Hansen, serveret hajsuppe. Lonny Hansen var kommet barfodet fra borde, men den norske supercargo gav hende et par badetøfler no. 42, og i et storesrum lykkedes det også at fremfinde nogle menstruationsbind, som lå der fra engang, hvor der havde været nogle kvindelige stewardesser om bord. Det lykkedes også efter noget besvær at få lavet et radioopkald hjem til rederiet. Den kinesiske skibsfører mente, at de skibbrudne fra ERIK BOYE måtte sejle med til Southampton i England, men skibsfører Aksel Harry Hansen protesterede voldsomt, og de blev enige om at stoppe op på reden ved Gibraltar.

Certifikat fra konsulen i Gibraltar.

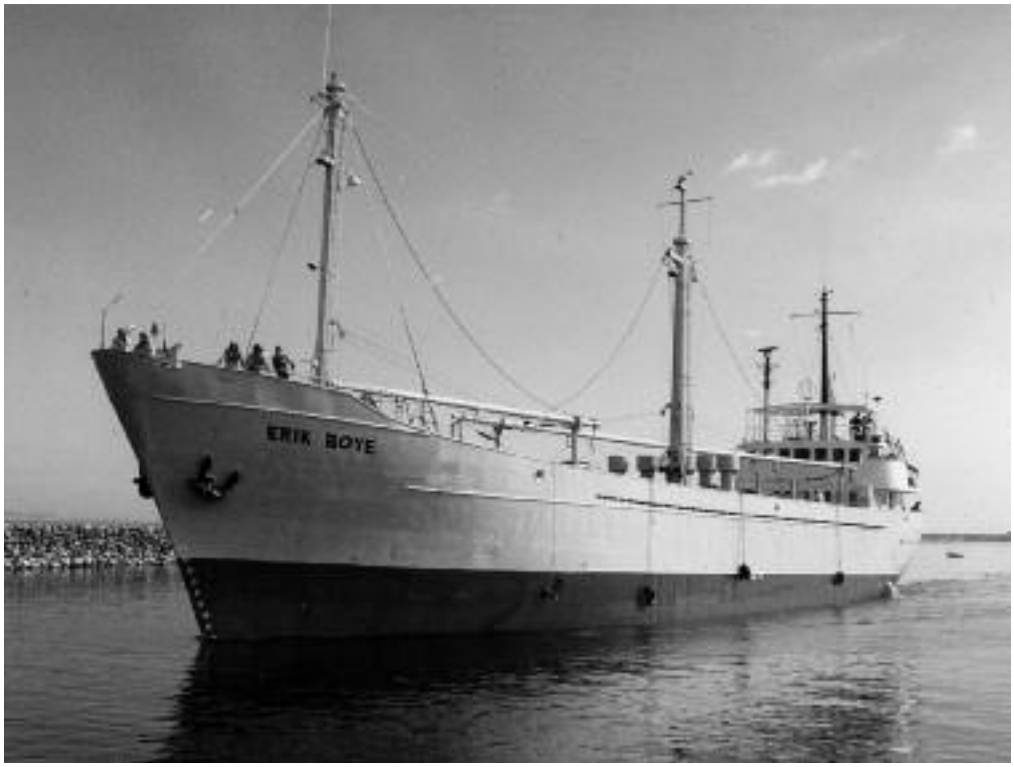
Det blev sen aften, før GOLDEN MIRANDA opankrede på reden ved Gibraltar. Det var koldt, det regnede, og ingen af de skibbrudne havde meget tøj på. En båd fra land kom langs siden, og en række myndighedspersoner kom om bord. Først hen mod midnat blev Lonny Hansen og de øvrige skibbrudne sejlet i land og indlogeret på det fine hotel »The Rock«.

Dagen efter fik de penge af konsulen til indkøb af rejsetøj og andre små-fornødenheder, og konsulen sørgede for at de fik nogle rejsepapirer. Alt – pas, søfartsbøger og andre papirer – var gået ned med skibet. Om aftenen kom de med et fly til London og blev indlogeret på et hotel. Dagen efter nåede Lonny Hansen og familien hjem til Danmark. Den sidste del af rejsen gik med færgen fra Rudkøbing til Marstal, og fra havnen var der ikke langt til hjemmet.

Efterspillet

ERIK BOYE sank på meget dybt vand og kunne derfor ikke bjærges. Aviserne skrev en del om forliset. Det medførte, at Sømændenes Forbund senere skrev et åbent brev til industriministeren og anmodede om, at der blev rejst tiltale mod skibsføreren på grund af manglende udkig. De af besætningen, der var medlem af Sømandsforbundet, var kommet hjem og fortalt om, at der ikke var holdt behørig udkig i det meget usigtbare vejr. Ministeren medgav, at der havde været mangelfuld udkig, men fandt, at det var tilstrækkeligt, at skibsføreren blev gjort bekendt med ministeriets vurdering. Så kom der ikke mere ud af den historie.

De dramatiske oplevelser med ERIK BOYE afskrækkede ikke Lonny Hansen for senere at tage med ud at sejle igen. Men helt glemt er det aldrig blevet. Når



ERIK BOYE, Sietas'er fra Hamborg 1966 på 1040 tdw. afgår Marstal Havn efter overhaling.

Skibsfører Harry Hansen på broen.

der pludselig er noget unormalt om bord, er reaktionen der hurtigt – er der noget alvorligt på færde?

Om skibet og skibsføreren

ERIK BOYE var en traditionel tyskbygget coaster på 499 brt. indkøbt »second-hand« af Marstal-rederiet Erik B. Kromann i august 1976, efter at det foregående skib med samme navn var totalforlist ved Ibiza i Middelhavet i marts 1976. Kort tid efter overtagelsen var skibet en tur omkring Marstal for reparation, men kom hurtigt i fart igen. Skibet var bygget i Hamborg i 1966 og var en traditionelt udstyret coaster med bomme og træluger med presenninger. Det var således ikke noget topmoderne skib, heller ikke i 1979. Skibet hed tidligere AAGE ANDREASEN. Skibets første fører under Marstal-rederiet var skibsfører Carlo Rasmussen. Senere overtog skibsfører Aksel Harry Hansen, Marstal. Han var startet som styrmand i rederiet, men var ret hurtigt blevet fører. I 1975 var han blevet fører af coasteren ELISABETH BOYE. Efter en rejse fra Spanien til Par i England lå skibet opankret på den sydengelske kyst, da det blæste op, og skibet drev for ankeret. ELISABETH BOYE endte oppe på klipperne og stod urokkeligt fast. Ved næste højvande lykkedes det dog at få skibet fri. Efter endt reparation kom det atter i fart og sejlede i endnu mange år.

Efter forliset af ERIK BOYE i 1979 forsatte skibsfører Aksel Harry Hansen i rederiet Erik B. Kromann. Han var den første fører af nybygningerne ANNE BOYE i 1985 og ELISABETH BOYE i 1990 og nåede at være over 25 år i rederiet. Under en rejse til Caribien i begyndelsen af 1990'erne blev han alvorligt syg og kom aldrig mere ud at sejle og tilbragte resten af livet i hjemmet i Marstal. Aksel Harry Hansen døde i 2007.

Sømandsfamiliens vilkår

Lonny Hansen havde flere gange før den fatale rejse i Middelhavet været med ude at sejle med ERIK BOYE. Siden hun nogle år tidligere var blevet gift, havde hun jævnligt været med på længere eller kortere rejser med de skibe, hendes mand førte. Af og til passede hun også kabyssen. Det kunne hænde, at der manglede en kok. Oftest rejste hun og sønnen hen til skibet, når det var i nærheden af Danmark og igen rejste hjem, når de atter var i nærheden af Danmark. ERIK BOYE sejlede for det meste i fri fart og ofte var det vanskeligt at planlægge langt ud i fremtiden. Tit blev der ikke indgået aftaler med mæglerne før få dage, inden en ny rejse skulle begynde.

Lonny Hansens medsejladser var på mange måder typisk for livet i en sømandsfamilie i 1970'erne. En skibsførers kone passede børn og hus derhjemme og havde ofte ikke arbejde uden for hjemmet. Skibsførerhyren rakte ofte til køb af et, efter datidens normer, godt parcelhus og en bil i garagen. Om bord var forholdene for en skibsfører med familie også blevet acceptable. Skibsføreren rådede i de fleste skibe over en salon, et soverum og badeværelse. Salonen var godt nok også skibets kontor. I hver havn væltede det om bord med toldere, havnemyndigheder, agenter, velfærds- og sømandskirkefolk og provianteringshandlere, så det var så som så med privatlivet på de få kva-

dratmeter. Men når først skibet var i søen igen, havde familien det hele for sig selv. Det hændte, at styrmanden også havde konen med, men forholdene på coasterne var ikke rigtig til det.

I sejlskibstiden var det sin sag at tage familien med til søs. Forholdene var trange, og ofte var rejserne langvarige og anstrengende. I de større sejlskibe var det dog ikke helt ualmindeligt, at familien var med. Børn er blevet født til søs og var med på rejser, der kunne vare måneder. I de små Marstal-skonnerter var mulighederne mere begrænsede. På de ret få større Marstal-skibe var mulighederne bedre. Kaptajn Aaberg havde i 1930 sin datter med på en rundrejse fra Frankrig til Caribien med barkskibet SUZANNE. Barken var en af de sidste rigtige sejlskibe hjemmehørende i Marstal.

I årene efter Første Verdenskrig og efter Anden Verdenskrig var det ikke ualmindeligt, at kone og børn var med i kortere eller længere tid på småskibene i nærfarten. Konen kunne ofte deltage direkte i arbejdet som kok, og familien var derfor også en arbejdskraft. Oftest var der tale om selvejere, som i de små skibe ofte kunne have det økonomisk svært. Johannes Jespergaard fra Ærøskøbing begyndte som selvejer med en lille dæksbåd KOMETEN på kun 15 brt. Efter få år blev Johannes Jespergaard gift med Inger Marie fra Ærøskøbing og snart var hun *fransk kok og jungmand* om bord. Efter få år fik de et lidt større skib, som kort tid senere blev skiftet ud med et jernskib. I 1952 rakte økonomien til en nybygning. Den 29. februar 1952 fik familien Jespergaard leveret den moderne coaster af carolinertypen MAJLITH fra Marstal Skibsværft A/S. Det gav helt andre og bedre forhold for familien, som i mellemtiden var blevet forøget med tre børn, der også sejlede med, til de nåede skolealderen.

Efter Anden Verdenskrig blev det mere almindeligt for familiemedlemmer også at komme med på langfart som medsejlende familiemedlemmer uden forpligtigelser om bord. Rederiet J. Lauritzen var blandt de første til at tillade medsejladserne, men i løbet af 1960'erne bredte det sig til andre rederier. Ordningerne var dog i det store og hele forbeholdt officerernes familier. Efterhånden som coasterne blev større og mere tidssvarende, kom familien også med på egentlige medsejladser i kortere eller længere perioder ligesom Lonny Hansen.

Når ikke alt går som planlagt

Ved adskillige andre forlis i nyere tid har der også været medsejlende familiemedlemmer om bord. Oftest er det gået godt. Da HEERING KIRSE sank i 1971 i Stillehavet var der ikke mindre end fire medsejlende hustruer om bord. Alle var blandt de reddede. Da ANNA WONSILD sank i Biscayen i 1972, var skibsførerens kone med. Også hun blev reddet sammen med den øvrige besætning. Også i 1972 strandede den ældre coaster METRIC ud for Holland. Om bord var flere familiemedlemmer, som sammen med besætningen kom i land med helikopter.

Den 16. marts 1973 strandede den 499 brt. store coaster THOMAS BJERCO på Islands sydkyst. Om bord var skipperens kone og et barn. De kom velbeholdne i land sammen med seks andre besætningsmedlemmer i skibets gummiredningsflåde. I oktober 1973 kæntrede og sank Marstalcoasteren N. O. PETERSEN under anduvning af La Pallaice i Frankrig. Blandt de ombordværende var skibsførerens ægtefælle og deres 5-årige datter. Alle blev samlet op af tililende småbåde og kom velbeholdne i land. I 1974 skete der en meget alvorlig eksplosion i lasten på coasteren VENUS, hvilket medførte, at skibet sank i løbet af få minutter. Et besætningsmedlem omkom, men de medsejlende, herunder skibsførerens 5-årige søn, blev reddet.

Også i 1974 sank tørlastskibet HELLE BEWA i Caribien, efter at der var kommet vandindtrængen i lastrummet. Skibsførerens kone var med og kom i land sammen med resten af besætningen på nær en norsk sømand, som af uafklarede grunde forsvandt. Året efter, i 1975, skete en af Danmarks indtil nu største skibskatastrofer. Det store tankskib JAKOB MÆRSK grundstødte ud for Leixoes i Portugal. Det medførte en eksplosion, som udløste en voldsom brand, der fuldstændig ødelagde skibet. Syv af de i alt 32 ombordværende omkom. De fleste af de omkomne var i maskinrummet, da ulykken skete. Kaptajnens hustru var med om bord, men kom uskadt i land.

I 1978 havde skibsfører Claus Riis lige indkøbt den ældre coaster TOPSY og var med sin kone Solvej og deres barn, Mette på fire år, på vej over Kattegat i dårligt vejr. Skibet sprang læk og begyndte at synke. De blev reddet over i færgen DJURSLAND, som kom til undsætning. Senere blev resten af besætningen og skibshunden også bjærget. I 1990 sank coasteren JOTUN i en orkanagtig storm i Østersøen, og besætningen endte i det fem grader kolde vand, hvor den klamrede sig til en flåde, der lå med bunden i vejret. Kokkens veninde var blandt de to, der overlevede de ekstreme forhold.

Men ikke alle slap lige så heldigt fra det som Lonny Hansen på ERIK BOYE og alle de andre familiemedlemmer til søfolk, som har oplevet et skibsforlis. I 1972 kæntrede det lille tankskib EDITH TERKOL i en medløbende sø i Østersøen. Blandt de omkomne var maskinchefens kone og to børn. I 1974 forliste det noget større skib MERC ENTERPRISE. Blandt de otte omkomne var to medsejlende hustruer. Igen i 1977 gik det helt galt. Den ældre coaster LADY KAMILLA forliste i en julestorm ved Lands End i Englands sydvestlige hjørne, og skibsførerens hustru og deres to børn omkom. Selv i nutiden er det ikke uden risici at komme til søs.

Kilder

Interview med Lonny Hansen, Marstal, juli 2008.

Fyns Amts Avis, 8. november 1979.

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

Ekstra Bladet, november 1979.

Ole Højrup. *Sejlskibskaptajn. Søens Folk 6. Beretninger fra århundredeskiftet*. Nationalmuseet, 1987.

Hans Jeppesen, Svend Aage Andersen, Hans Chr. Johansen. *Dansk Søfartshistorie. Bind 7, 1960-2000*, side 98-99.

Holger Munchaus Petersen og Hanne Poulsen. *Caroline og de andre – fornyelsen i dansk småskibsfart efter krigen*. Handels- og Søfartsmuseet, 1995.

Position – Maritim Bulletin, november 1979.

EFTERSKRIFT

Historien om ERIK BOYEs forlis er blot en af de godt 150 historier, der kan fortælles om danske skibsforlis og totalhavarier siden 1970. Denne artikels forfatter er i samarbejde med Marstal Søfartsmuseum i gang med at skrive historien om danske skibsforlis og totalhavarier i nyere tid. Mange har allerede bidraget, men vi vil fortsat meget gerne i kontakt med flere, som kan bidrage til denne del af søfartens historie.

Har du selv oplevet et skibsforlis eller ligger du inde med materiale eller billeder som vedrører skibsforlis i nyere tid, vil vi på museet meget gerne høre fra dig. Henvend dig på museet, ring, mail eller skriv! Alle, som ønsker det, kan selvfølgelig forblive anonyme.

Kontakt. Marstal Søfartsmuseum, Prinsensgade 1, 5960 Marstal, tlf. 62 53 23 31, e-mail: info@marmus.dk eller Henrik L Hansen, tlf. 75 94 32 97, 51 22 46 59 eller via e-mail: lhansen@dadlnet.dk

En skibsmæglers erindringer

Af FLEMMING KNUDSEN, Holbæk

Da jeg ved telefonsamtaler med min gamle ven fra elevtiden i Kolding, Niels Erik Knudsen Jensen, flere gange har udvekslet minder fra vort samarbejde dengang, og sidst blev enige om, at nogle af disse minder kunne være sjove at have på tryk, prøver jeg hermed at nedfælde nogle af de ting, jeg har oplevet i hele perioden af min aktive tid indenfor shippingbranchen.

Læretiden

Da jeg gik på Børkop Realskole, var jeg så træt af skolegangen, at mine forældre indså, at det nok var bedst, at jeg stoppede skolegangen uden eksamen for at komme i lære og få en eller anden uddannelse. I begyndelsen af året 1955 havde far set i avisen, at Kolding Kulkompagni søgte en elev. Han havde på mine vegne ringet dertil, og det blev aftalt, at han og jeg skulle møde op, så de kunne danne sig et indtryk af mig. Vi boede dengang i Haastrup mellem Vejle og Kolding, og far arbejdede på teglværket i Seest. Jeg skulle så tage bussen en eftermiddag til Kolding og mødes med far neden for Kulkompagniets kontor med formaning om endelig at huske at medbringe min karakterbog! Den glemte jeg selvfølgelig, og gudskelov fik jeg aldrig jobbet.

Kort tid derefter søgte man hos skibsmægler Svane & Gjørding en elev. Jeg anede ikke, hvad en skibsmægler var, men jeg fik jobbet og skulle tiltræde den 1.april samme år. Normalt blev elever ansat efter sommerferien, når skolegangen var slut. Det var også sket året før med min forgænger, som hed Therkeldsen, men han var stoppet af »helbredsmæssige« årsager.

Artiklens forfatter skibsmægler Flemming Knudsen, Holbæk. (FK).

Kort efter min ansættelse begyndte Therkeldsen at arbejde hos vore konkurrenter i firmaet Neckelmann & Hansen, hvilket medførte vredesudbrud fra Svane, der frygtede, at han kunne afsløre forretningshemmeligheder til naboen. Det gjorde det heller ikke bedre, at Svane og Hansen ikke havde det bedste forhold firmaerne imellem.

Det viste sig senere, at grunden til skiftet simpelthen var den, at Therkeldsen ikke ville stå model til den overtid, der var hos Svane & Gjørding! Han blev i branchen og startede senere som selvstændig i Næstved. Basis var oprettelse af flere partsrederier, som i en periode var meget

populære, men de færreste af disse såkaldte »trusserederier« overlevede, og hvad der siden hen blev af ham, ved jeg ikke.

Hos Svane & Gjørding var systemet sådan, at der var ansat fire lærlinge, men ingen udlærte (de var for dyre i drift), så hver lærling blev skolet af den/de tidligere ansatte. Min »læremester« blev dog Knudsen Jensen – man var på efternavn dengang – og det skyldtes for det første, at Therkeldsen var fratrådt i utide, og for det andet, at nummer to før mig var en, der hed Hammer, hvis far var prokurist på den navnkundige knallertfabrik Diesella. Han var meget pligttro i sit arbejde, men havde ikke rigtig flair for branchen. Hukommelsen var ikke den bedste. Han kunne f.eks. køre over til JAF (Jydsk Andels Foderstof) med en fragtregning, men overså samtidigt, at der lå flere diæt-regninger, der også skulle betales af JAF. Da Knudsen Jensen (K.J.) på et tidspunkt var træt af hans glemsomhed, aftalte han med JAF at sende Hammer af sted med én regning pr. gang, så han kunne lære det. Det har næppe været den pædagogisk rette måde, og slutresultatet blev da også, at Hammer fratrådte efter aftale med Svane og hans far, så derfor avancerede jeg forholdsvis hurtigt i hierarkiet. Svane havde en bror i Gentofte. En gang han ringede og bad Hammer om at tale med sin bror, svarede Hammer, at han ingen bror havde!

Mine efterfølgere blev blandt andet Elkjær (hvis far var frisør i Fredericia, kan jeg huske) og Svend Erik Hansson, hvis karriere har været »second to none« må man sige. Efter en periode hos Clemmensen i Odense, kom han tilbage til Svane og blev medejer af firmaet og senere eneejer. Han har været meget dygtig, men også været så heldig at være på de rigtige steder på de rigtige tidspunkter. Så sent som i 2007 fusionerede han med Neckelmann & Hansen og kalder herefter firmaet for Svane Shipping. Det ville de herrer Svane og Hansen nok have forsvoret overhovedet kunne finde sted.

Efter mig kom også Niels Jørgen Andersen. Han ville altid smyge sig uden om de problemer, der kunne opstå, og tænkte i øvrigt mest på at være i en rideklub, hvorfra han til tider kom for sent efter middagspausen. Han nåede dog altid være der, inden Svane kom tilbage. Han foretog så en kort »briefing« med os andre, og når Svane ankom, stillede han sig i døren og fortalte, at »vi« havde gjort dette og hint.

Nå, senere har jeg dog kun mødt venlighed fra ham og er i dag god ven med ham. Hans løbebane blev jo også eksemplarisk. Han bankede sit firma op fra bunden og sidder i dag i spidsen for Fredericia Shipping, der også er blevet et stort foretagende.

Dengang i 1950'erne var klareringsspørgsmålet langt fra afgjort på forhånd, så det gjaldt om at komme først om bord og få lagt sit visitkort og helst få overtalt skipperen til at bruge ens firma, så man triumferende kunne komme op til Svane med skibets målebrev.

Udover de nævnte mæglere var der også to skibsagenter, som vi andre ikke regnede for så meget. Det var speditionsfirmaet H. Daugaard, der nærmest var DFDS's lokale repræsentant og derfor havde det ugentlige anløb af rutebåden fra København. Det andet firma var Chr. Hansen, der også drev skibshandel oppe på Buen ligesom Henry Fisker & Co., der dog havde langt den største skibshandel. H. Daugaard ekspanderede senere voldsomt og er i dag et stort internationalt transportfirma.

Ved skibsanløb vældede der til tider mange folk om bord, hvilket engang imellem var til irritation for skipperen. To-tre toldere, to-tre mæglere og et par skibshandlere. Det var især på de mindre skibe, at pladsen kunne være trang, for de større skibe havde i reglen en af rederiet på forhånd udpeget agent.

Kapringerne kunne til visse tider medføre sjove episoder. K.J. var engang om bord på et skib, som jeg ikke husker navnet på, men skibsfører Asmussen, der også var ejer, kunne være både sur og ubehagelig. K.J. stod i døråbningen ind til lukaf'et og spærrede for de andre, alt imens han talte sin sag. Naboens elev forsøgte at aflevere noget post, som han rakte frem under armen på K.J., der straks lod som om, det var ham, der havde det med. Han fik klareringsopdraget med hjem i kraft af sine talegaver.

En anden gang skulle han ombord på vistnok m/s PETERNA af Egernsund. K.J. skyndte sig op og rev styrehusdøren op for at komme før Chr. Hansen, der var sønderjyde, og derfor havde de bedste chancer for at få klareringen af skibe »hjemmefra«. K.J. kom grinende tilbage, for i sin iver havde han revet så hårdt i døren, at den faldt af hængslerne, hvorefter K.J. nærmest blev smidt i land, og selvfølgelig løb Chr. Hansen med klareringen.

Jeg selv har også kapret et tysk skib, hvor Neckelmann & Hansen pr. brev var udpeget som agent af Zerssen & Co. i Rendsburg. Det var skipperen ligeglad med. Han var mere interesseret i, om en af os kunne give ham returlast. Da jeg sagde, at vi muligvis kunne arrangere kiesel eller stykgods retur, fik jeg klareringen. Samme episode med samme skib gentog sig et halv års tid senere til stor fortrydelse for naboerne. Om jeg fik sluttet skibet for udgående ladning, husker jeg ikke, men det blev da til nogle afslutninger med stykgods til Hamburg, som vi sluttede med rederiet C. Clausen, der drev linjetrafik ud fra Kolding, men som ellers udelukkende koncentrerede sig om sejlads af kreaturer til Tyskland.

Dette var i efterkrigstiden en stor eksportartikel, da der var en bestemmelse om, at levende kvæg ikke måtte indføres per bil i Tyskland. Hovedparten af denne trafik lå i hænderne på C. Clausen, men Svane & Gjørding var også agent for nogle af de mindre kreaturbåde. Det gav altid overarbejde, da skibene sjældent var lastede og klar til afgang før ved 23-tiden.

For dette overarbejde udbetalte Svane os den fyrstelige sum af kr. 5,- pr. aften! Jeg kan huske, at det ene af skibene var m/s GERMANE. Skipperen havde fundet ud af at tjene en ekstra skilling ved om natten at malke køerne om bord, mens de var undervejs til Flensburg eller Kiel. Jo, der var stadigvæk ringe kår i Tyskland 10-12 år efter krigen, selv om »Wirtschaftswunderet« vel havde taget sin begyndelse.

Systemet med at gå om bord på skibene blev heldigvis senere lagt i mere faste rammer, efter at Svane og Hansen havde indset, at noget skulle ændres. De havde holdt et møde på restaurant Skandinavien, der var et neutralt sted, beliggende midt imellem de to firmaer lige over for Toldkammeret. De blev bl.a. enige om at »lukke« havnen mellem kl. 18 og 08 næste morgen, så man kun gik om bord på de lidt større skibe, der ankom om aftenen, og som man havde varskoet kollegerne om, at klareringen var i hus fra rederiets side.

Klokken otte samledes mæglerne så for enden af havnen og gik i samlet trop om bord på de skibe, der var ankommet i aftenens/nattens løb.

Det medførte også, at Svane ikke længere ringede om aftenen, når han i sin natkikkert – erhvervet fra en tysk U-båd – kunne se, at det eller det skib havde passeret Strandhuse for indgående.

Ansøgning af klareringerne hos rederierne var også et kapitel for sig selv.

Der kom en del skibe med kul/koks til både Kulkompagniet, Beering & Larsen samt gasværket. Det var ofte skibe på ca. 3.000 tons dw., som var store skibe dengang. Det var tit gamle kulfyrede dampere, hvis rederier ofte var svenske eller finske – især fra Ålandsøerne.

Kulfirmaerne opgav i reglen navnene på ventende skibe samtidigt til begge mæg-

lerfirmaer, og så »brød helvede« løs på kontoret. Opslag i Lloyds Register for at finde rederiets navn/telegramadresse etc. og så få afsendt et il/ekspres-telegram, som om det drejede sig om liv eller død. Det var både dyrt samt en kende overgearet over for rederierne.

På det føromtalte møde mellem de to chefer blev det derfor også aftalt, at fremover skulle hver især blot skrive et brev samme dag og så lade skæbnen afgøre, hvem der fik agenturet. Firmaerne skulle derefter dele klareringsindtægterne, hvorfor der med mellemrum blev foretaget opgørelse over indtægterne, så indbyrdes afregning kunne finde sted.

Alt andet blev der selvfølgelig kæmpet om, men det foregik mest per telefon og fjernskriver.

Skibene fandtes i alle størrelser. Det mindste var m/s NICO, der ankom med 40 tons benzinkoks fra Flensburg. Det ville i dag kun være 1½ billæs! Der var også skibsfører Larsen (kaldet Gyldenspjæt) med sin 60 tonner, der oftest kom med kalk fra Faxe Ladeplads. Fra Bornholm kom der også små skibe med 65 til 100 tons sten og lervarer. Nogle af disse fik af og til kartofler i sække med retur, men gik ellers i ballast tilbage for at hente ny last. Mindste skib fra Hamburg var nok et fra Küstenschiffahrt med bare 110 tons milokorn.

Et af de mere specielle skibe var tyske m/s AAR på ca. 500 tons dw. Det var et ombygget tremastet sejlskib, der havde fået motor ilagt, men bibeholdt sine høje master og meget små luger. Et flot, men meget uhandigt skib. Skibene fandtes i alle mulige størrelser og afskygninger, for man havde endnu ikke påbegyndt at bygge serier af en bestemt type/art skibe. De første sådanne typer jeg kan huske var C. Clausens nybyggede kreaturskibe, der ofte kom til Kolding. Af større flotte og moderne skibe var bl.a. de hvidmalede fra

CARL CLAUSEN af Kolding på 440 tdw., bygget Lybæk 1907. Foto Bertil Zendelin.

Thordèn Lines, der ligesom Svenska Amerika Lines bragte mælkepulver direkte fra Milwaukee i USA. Et af disse skibe havde efter losning i Kolding så høj en mastehøjde, at det ikke kunne komme under Lillebæltsbroen, så det måtte vejen syd om Fyn for at komme til Göteborg.

Arbejdstiden på mæglerkontoret var dengang fra mandag klokken otte til og med lørdag til klokken 18. Dog havde en af os »lang« weekend. Det vil sige, at man måtte gå lørdag over middag, når ens arbejde var færdigt, hvilket sjældent var tilfældet før ved to-tiden. De tilbageværende kunne så sidde og betragte fjordbåden, der sejlede med sommerturister ud til Hejlsminde for at bade. Ellers gik vi blandt andet på toldboden med klareringsangivelser for at indfortolde gods fra udlandet. Det var det roligste tidspunkt i ugen for dette arbejde, da de fleste firmaer var begyndt at holde lukket den dag. Toldassistenterne havde derfor bedre tid til at lære os knægte at udfylde papirerne rigtigt.

Var man »heldig«, kunne man endda få lov til sidst på eftermiddagen at cykle til Strandhuse med Svanes avis og måske også slå hans græsplæne! I så fald blev klokken til tider over 18.

Rengøring af kontoret blev foretaget af fru Schou, der havde en lille lejlighed til rådighed oven på kontoret.

Oplevelser fra læreårene

Lige efter gangtunnellen under banen ved siden af Frøkompagniet var der en pølsevogn stationeret. Meget flink pølsemand, der gerne gav os kredit til månedens slutning. Det var dog lidt af en fælde, for når vi kom til lønningsdag måtte nogle af os over til ham og erlægge for stor en del af de udbetalte kr. 155,-, som var datidens lærlingeløn.

Svane brugte samme system, og en dag havde han haft sin yngste datter Vibeke (Vips) med. Da han gik, sagde han til pølsemanden, at »borgmesteren betaler«. Det syntes Vips var en god ordning, så hun brugte samme sætning, når hun fouragerede på egen hånd. Den gik dog kun til første gang Svane skulle månedsafregne – så blev der lukket for den trafik.

To skibsmæglere, Frode Schlander (med pibe) og Carlo Svane i deres yngre dage, på jagt ud for Marstal.

En vinter med megen frost og kraftig is på fjorden gik Svane næsten i panik. Vips, der ikke var ret gammel, samt nogle veninder, havde krydset fjorden fra Strandhuse til havnen på isen. Heldigt at de ikke faldt i en våge eller nåede ud i sejlrenden.

Når der var inviteret gæster i privaten, ringede fru Svane til tider og bad os om på Saxildhus at hente nogle Sarah Bernhardt flødekager, som Svane skulle have med hjem. Disse kager var noget af det ypperste, man kunne servere for gæster.

Når det var koldt om vinteren, var der fodkoldt på kontoret, for opvarmningen fandt sted fra en ovn og ikke fra centralvarme. Ydermere var den kønne lille kon-

torbygning næppe isoleret som den burde være.

En sådan vintermorgen havde K.J. fundet ud af, at det rigtige måtte være at sidde der i *sivsko*. Det syntes Svane bestemt ikke var morsomt, da han opdagede det, så K.J. måtte omgående skifte fodtøj.

Handelsskole var til dels aftenskole (fra ca. 16.30). Hvis vi havde travlt på kontoret, skete det tit, at vi ikke nåede de første timer eller overhovedet ikke kom i skole. Når det skete for ofte, blev der ringet til Svane fra skolen med beklagelse over elevens fravær. Svane råbte så ud i lokalet: »Knudsen, var De ikke i skole i aftes?« velvidende hvorfor. Han lovede så, at det ikke skulle gentage sig, bla, bla, men på skolen vidste man godt, hvorfor vi ikke kom!

Ud over den almindelige handelsskole måtte jeg supplere skolegangen med tysk og engelsk, da jeg jo ikke havde færdiggjort min realeksamen.

Der kom mange forskellige varegrupper over Kolding Havn; en del endda i større mængder. Ud over nævnte kul og koks blev der også importeret større mængder af foderstoffer, gødning og træ. Især sidstnævnte varegruppe gav os på kontoret meget arbejde. Mange af disse laster var i størrelsen 60 til 100 Skt. P. stdr. (Sankt Petersborg Standard), som var et mål, der blev handlet efter den gang, og ikke som i dag, hvor der handles i kubikmeter. 1 stdr. var lig med 4,67 cbm. Skibene kom mest fra Finland, men der kom også laster fra Sverige og Leningrad (nu Skt. Petersborg) samt Murmansk. Træet blev lastet bræt for bræt i mange forskellige længder og stuvet ned i skibet, så der kunne komme mest muligt under dæk. Losningen foregik på samme måde, hvor træet blev lagt ud på kajen og sorteret i længder, så der krævedes mange havnearbejdere per gæng ved losningen. Der var flest brædder i længderne 6 til ca. 12 fods længde og færre i antal opefter. Hvert skib medbragte manifester, hvori der var angivet antal stk. af hver længde. Importørerne solgte så lasterne i størrelsesordenen 1 stdr. og opefter til forskellige tømmerhandlere i Midt- og Sydjylland. På kontoret skulle vi udregne og udfylde fordelingslister, så hver køber fik forholdsvis lige mange brædder af små og større længder – afhængig af ordrens størrelse. Selvfølgelig ville hver tømmerhandel helst have så få af de korteste længder som muligt! Disse lister *skulle* ligge klar til formand Lund den næste morgen, så der var ikke fyraften, før dette arbejde var færdigt. Når der i øvrigt var travlt på kontoret, blev disse udregninger i sagens natur det sidste arbejde, der blev udført, for det kunne jo ordnes om aftenen.

Til tider kunne Svane, når der var travlt, få den idé, at han ville hjælpe til om aftenen. Åh nej! Når han havde spist hjemme i Strandhuse, kom han tilbage til kontoret, men han kunne jo ikke hjælpe. Det gik bedst, når en mand selv sad med listerne i fred og ro. Det endte altid med, at Svane »sinkede« en i et par timer med beretninger fra krigens tid, etc., og først når han kørte hjem igen, kunne man komme videre med arbejdet, der så til tider kunne vare til midnatstid. Mødetid var selvfølgelig næste morgen uden nogen form for kompensation!

Nævnte formand Lund var i øvrigt en god mand, der altid tog os lærlinges parti, når Svane til tider »rullede« sig ud.

Nu kan det lyde, som om Svane var en gal og utilgængelig person, men det var han langtfra. Jeg kunne for det meste godt lide ham og elskede mit arbejde og miljøet på havnen. Men når han til tider lod fire lærlinge alene om at drive sin travle virksomhed og selv f.eks. gik på jagt, så måtte der ske fejl, som han mente skulle påtales, når han kom hjem.

En speciel varegruppe i efterårsperioden var flydende melasse, der blev sejlet fra Kolding til Assens. DDSF (De Danske

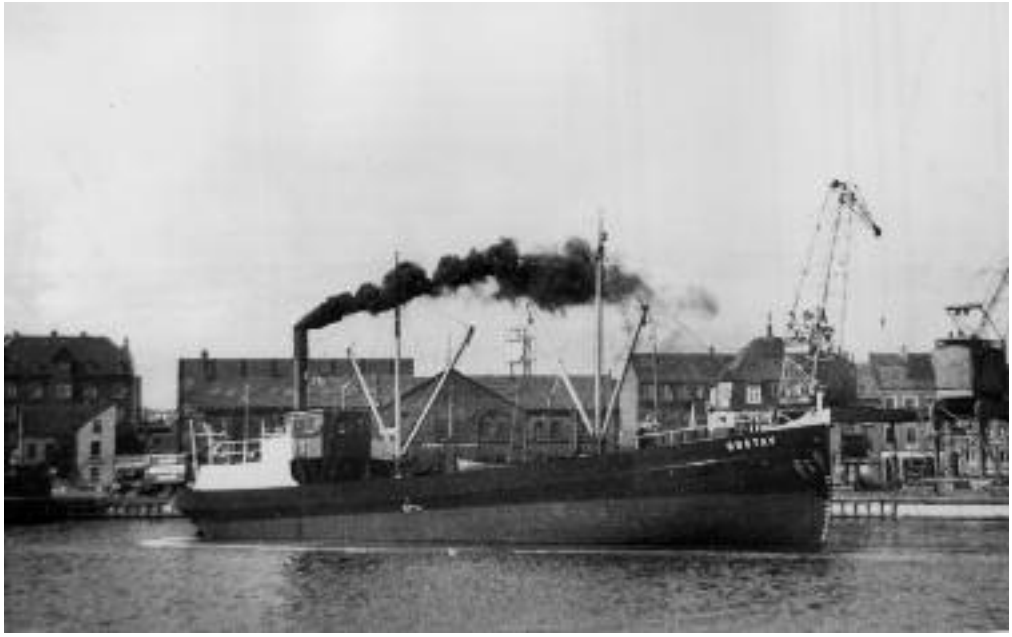
Sukkerfabrikker) havde i Kolding en saftstation, hvor sukkerroerne blev behandlet og saften presset ud. Da der ikke var nogen decideret sukkerfabrik i byen, skulle al melasse sejles til Assens for at indgå i fabrikationen dér.

DDSF havde to gamle oliefyrede dampere, s/s GUSTAV og s/s ADOLF, der begge fik monteret tanke i lastrummene, så de kunne bestride denne specielle fart. Det var flinke kaptajner, især ham på s/s GUSTAV, der tillod os at sejle med en gang imellem, hvilket for det meste skete om søndagen, når vi havde fridag. Han ville gerne fortælle om navigation og om episoder fra krigens tid. Radaren var den gang ikke udviklet til brug i skibene, som tilfældet er i dag, men melassen skulle jo helst sejles kontinuerligt uanset dis eller tåge, da saftstationen ellers ville gå i stå. Man navigerede derfor efter en Decca radio, der fungerede på den måde, at der på land var rejst tre sendestationer, hvis radiobølger blev modtaget om bord med en antenne. Der, hvor de tre radiobølger skar hinanden, var skibets position, men Decca'en kunne jo ikke vise ekkoet fra andre skibe, ligesom radaren kan i dag, så der blev konstant sejlet med udkig i stævnen.

En del skibe brugte selvfølgelig lods, men de skibe, der jævnligt anløb Kolding, klarede sig uden lodsen, der hed Niels, og som godt kunne lide de våde varer. Han kom altid i god tid inden afgang, og han fordrev da ventetiden ovre hos skibshandleren, hvor han fik sig nogle gevesener.

Engang han skulle af sted med en færdiglosset kulbåd, var han blevet så beruset, at han dårligt kunne komme op ad landgangen. Kaptajnen nægtede derfor at gøre brug af lodsen, indtil Svane himself havde været om bord og beroliget kaptajnen med, at når først Niels stod på broen, var han sikker nok. Mærkeligt nok accepterede kaptajnen dette, for hvad kunne han bruge Svanes ord til, hvis noget gik galt!

I begyndelsen af min læretid faldt jeg over noget korrespondance med Assuran-



GUSTAV af Assens på 300 tdw., bygget Københavns Flydedok i 1899.

ceforeningen Skuld, som Svane & Gjørding repræsenterede. Det handlede om en erstatningssag over for lodseriet, og historien var følgende:

Lods Niels og bådmanden havde været på vej ind til Kolding samtidig med, at kreaturdamperen s/s HELGOLAND, der aldrig brugte lods, var for indadgående. Lodsbåden bredte sig midt i sejlrenden for at drille damperen lidt, og om bord på denne syntes man, at lodsen skulle have sig en lille forskrækkelse, ved at de sejlede helt op til agterenden af lodsbåden. Uheldigvis fik man for meget fart på, og lodsbåden blev sejlet ned. Til alt held havde lodsen og bådmanden åndsnærværelse nok til at vente, til styrehuset var fyldt med vand, hvorefter de kunne kom op til overfladen og blive reddet.

Jeg kom til at kende en tysk skipper særdeles godt. Han var ungkarl, hed Rambow, og ejede et mindre skib, der hed m/s ANNA af Assel. Han var ivrig frimærkesamler, og da jeg også den gang beskæftigede mig lidt med den hobby, kom vi i så god en dialog, at han inviterede mig med ud at spise på en restaurant. Det havde jeg aldrig prøvet før, og da han beværtede os med al den rødvin, vi kunne drikke, endte det selvfølgelig med, at Knudsen var beruset, da han kom hjem og skulle i seng. Jeg måtte så ofre mig til »guderne« og var i årevis »allergisk« overfor rødvin!

Senere mødtes vi i Odense. Han var da blevet forlovet, og endnu senere kom han som gift mand til Holbæk med m/s DORIS R. Det må vel have været konens navn. Sidste gang vi mødtes var rent tilfældigt, da vi var taget en tur i Tivoli. Der mødte vi familien Rambow, der da var udvidet med nogle børn.

Min mor kunne for øvrigt ikke forstå, at jeg overhovedet ville »fraternisere« med tyskerne og tale deres sprog. Efterkrigstidens mentalitet sad endnu i de ældres sind godt ti år efter krigen. Det gjaldt også hos visse hollændere. En dag kom jeg om bord på et hollandsk skib, hvor jeg begyndte med at tale tysk, for det gjorde vi med mange af småskibene fra Delfzijl/Groningen-området, der jo er et grænseområde til Tyskland, men her fik jeg meget bestemt at vide, at »Her om bord taler vi ikke tysk«. Sådan Flemming!

Kontormaskiner var ikke af den moderne slags, der findes i dag. Det mest moderne var en regnemaskine med sving og flytbar valse, som sparede os for mange manuelle udregninger. Fotokopi fandtes ikke. Hvis man skulle viderebringe et brevs tekst, skrev man en kopi på skrivemaskinen. Svane havde den bestemte regel, at vi altid først skulle rulle en gammel fragtliste omkring valsen for ikke at ødelægge samme! En dag, hvor jeg ikke havde fået denne fragtliste på valsen og var 99% færdig med afskriften, kom Svane ind ad døren og så straks, hvad der manglede. Han rev i irritation afskriften ud af maskinen, så arket gik i stykker, og undertegnede måtte starte forfra med fragtliste på valsen først.

Som agent for ØK fik vi med mellemrum tilsendt reklamer/sejllister, som blev videregivet til potentielle kunder, bl.a. Mejeriernes Maskinfabrik. Disse tryksager blev stemplet med firmanavn, lagt i kuverter og bragt ud på cykel til de firmaer, der havde adresse i selve byen. Så kunne man spare portoen.

En senere lærling, jeg husker ikke hvem, mente det var spildt arbejde. Han smed reklamerne i en kloak og holdt så et par fritimer hver gang. Det endte dog brat, da man fra kommunen ringede og meddelte, at hvis dette fortsat fandt sted, kunne firmaet selv komme og rense kloakken! Vedkommende burde have tænkt sig om og fundet sig et bedre aflæsningssted.

En »fejl«, jeg begik, mejslede sig ind i min hukommelse og blev til skræk og advarsel genfortalt til mange efterfølgende elever længe efter, jeg havde forladt firmaet:

Sagen var den, at vi ca. en gang om måneden havde anløb af FÅA's (Finska Ångfartygs AB) skibe, der til dels gik i rutefart på Kolding, bl.a. med s/s SUOMEN NEITO og nybygningen m/s ARA. Disse laster var næsten udelukkende bløde insulite plader (til loft og vægge) samt en del krydsfiner bestemt til tømmerhandlere over det meste af Jylland. Inden anløbene havde vi fået tilsendt manifester fra Finland med oplysninger om modtagernes navne og partiernes størrelse. Firmaernes telefonnumre anførte vi så på manifestet og bestilte over noteringen samtlige numre på én gang. Man sad så med røret i hånden hele tiden, og når en havde lagt røret på, var telefonistinden klar med den næste, osv. Dette arbejde havde jeg i ret så lang tid, og alt gik planmæssigt, også opsynet ved losningen og udleveringen. Men så en dag gik det helt galt. Samtidig med at vi modtog manifestet for et anløb, modtog vi et brev fra Harald Kjær & Co. i København (det senere Dahlhoff Larsen & Horneman – nu DLH), der meddelte, at deres parti krydsfiner på ca. 30 tons skulle sendes på bedste og billigste måde til Ledreborg Tømmerhandel i Roskilde. Jeg kontaktede ikke nogen af de nævnte firmaer, som ellers altid var proceduren, for banen var den billigste transportmåde. Under losningen gik partiet derfor i to af mig rekvirerede banevogne og blev samme dag afsendt til Roskilde. Et par dage senere ringede man fra Ledreborg Tømmerhandel og spurgte, hvad de skulle med de banevogne, for partiet var solgt frit på vogn til Borch's Patenttavler i Kolding! Jeg havde aldrig før set Svane så gal, – han gik nærmest helt amok. Jeg for, helt ude af den, nærmest grædende ud af kontoret og søgte beskyttelse ovre hos Albers, der var leder af DDG (Det Danske Gødningskompagni). Efter et stykke tid fik han beroliget mig og sagde, at jeg skulle gå tilbage til kontoret, og hvis Svane gjorde mig fortræd, skulle han nok ordne ham. Beskæmmet kørte jeg tilbage og måtte så i detaljer fortælle Svane, der i mellemtiden var faldet lidt ned, hvordan og hvorfor det var forløbet, som det gjorde. Over for kunden tog han nu mit parti og ringede straks København op, hvor han i ublide vendinger stærkt kritiserede den måde, de havde formuleret sig på i brevet og truede dem med en retssag, hvis ikke de ville afholde samtlige omkostninger ved fejlekspeditionen. Ingen af firmaerne turde dog tage et sådant skridt, og miseren endte med, at hver part betalte halvdelen af omkostningerne, for som Svane altid sagde: »Et smalt forlig er altid bedre end en fed proces«. Fejlen kostede firmaet ca. kr. 930,- og Svane brugte lang tid på at glemme det. Han var trods alt Marstaller.

Nu jeg er ved Finska Ångfartyg: I sommerferien i juni måned 1958 havde jeg bestemt mig til at besøge min bror, der var ansat ved Store Nordiske Telegrafkompagni og udstationeret i Helsingfors. Jeg sejlede med FÅA's passagerskib s/s ARIADNE fra København til Helsingfors og nød ferien der sammen med min bror og hans arbejdskammerater. Da jeg ville booke plads hjemover, var der ikke plads før den mandag, hvor jeg skulle begynde at arbejde. Jeg sendte et kort til Svane og spurgte, om jeg måtte møde et par dage senere. Svaret kom prompte: »Ariadne Mandag O.K. Svane«. Inden da havde han sendt et andet kort til mig, hvori der stod: »Kære Knudsen. Hoslagt et Brev til Frk. Sandstrøm, gaa ind og sig goddag, maaske kan De faa en lastning at se enten i H'fors eller Kotka. God Ferie. Her er alt OK venlig Hilsen ogsaa til Deres Broder. Svane«.

Frk. Sandstrøm var en kvindelig chefbefragter, der var ansat på FÅA's hovedkontor i Helsingfors. Hun havde tidligere besøgt Svane og hans familie, hvor hun var blevet særdeles godt behandlet. I slutningen af ferieperioden aftalte jeg så med broderskabet, en dag hvor han alligevel var på arbejde, at jeg ville gå ned på hav-

nen, hvor rederiets kontorbygning lå, for at besøge frk. Sandstrøm. Da jeg stod foran indgangsdøren, magtede jeg ikke – i min ungdoms nervøsitet – at tage skridtet videre og gå indenfor. Resten af dagen drev jeg lidt rundt i Helsingfors, indtil min bror var færdig med sit arbejde. Om aftenen talte vi situationen igennem, og de andre overbeviste mig om, at jeg næppe ville få hovedet »bidt af«. Jeg kunne jo heller ikke komme hjem til Svane og fortælle, at jeg havde ignoreret hans henstilling.

Næste dag tog jeg mig derfor sammen og gik ned på rederiets kontor, hvor jeg fik en hjertelig modtagelse af frk. Sandstrøm. Hun arrangerede straks, at jeg samme aften skulle sejle med et af rederiets skibe til Kotka, hvor jeg kunne overvære lastningen af m/s ARA, der skulle losse i København samt Kolding og så sejle med hjem derfra. Derved sparede jeg jo også returbilletten! Senere på eftermiddagen kom der en taxa med besked om, at skibet fra Helsingfors var blevet forsinket. Jeg skulle i stedet for tage bussen til Kotka. Ved ankomsten dertil stod der en mand fra den derværende agent og tog imod mig. Først viste han mig rundt i byen og fortalte om de ting, vi så, hvorefter jeg kom om bord og blev ført op til kaptajnen. Igen en hjertelig velkomst. Jeg blev indlogeret på skibets »hospital« der også blev brugt til lodskammer, øverst oppe ved siden af broen. Skibet var af en størrelse, hvor kaptajn og maskinmester spiste alene sammen og havde egen hovmester. Jeg skulle så spise sammen med de to øverste officerer og ikke sammen med den menige besætning. Da vi kom ud af Den Finske Bugt, havde jeg lagt mig til hvile i lukafet, fordi jeg følte en vis uro i maven, selv om det ikke var dårligt vejr.

På et tidspunkt kom kaptajnen ind til mig. Han syntes jeg skulle komme ud på broen og opleve, at vi passerede skoleskibet DANMARK, der var på vej nordover for fulde sejl. Jeg afslog hans tilbud, hvilket

DANMARK med påmalede neutralitetsmærker under anduvning af Jacksonville 1. april 1940.

jeg har fortrudt mange gange siden, for et sådant syn har jeg ikke haft muligheden for at se senere i livet. Vel ankommet til København »afmønstrede« jeg skibet og tog toget til Kolding, så jeg kun brugte en ekstra feriedag. Senere kunne jeg så modtage m/s ARA i Kolding, efter det var losset for partlasten i hovedstaden.

Jeg var i elevtiden også en tur med skib til Oslo og retur. I 1950'erne emigrerede der stadig en del folk til USA og Canada, og i kraft af agenturet for ØK, der var generalagent for NAL (Norske Amerika Linien), solgte vi enkelte billetter til staterne. Forskellige agenter, deriblandt Svane, fik tilbudt en gratis rundtur til Oslo. Da chefen selv var forhindret i at deltage, foreslog han, at jeg skulle tage med i stedet for. Jeg fik en god tur, men ville nok have fået mere ud af det, hvis jeg havde været lidt ældre.

Vi sejlede med DFDS`s nybygning m/s PRINSESSE MARGRETHE til Oslo. Om bord blev vi budt på en udsøgt middag med vine og spiritus ad libitum til, så alle agen-

terne hyggede sig i hinandens selskab. Efter ankomsten dertil blev vi kørt på sightseeing i byen, hvor vi bl.a. var ude at se skihopbakken på Holmenkollen. Ved middagstid blev vi kørt ned til m/s STAVANGERFJORD, der var ejet af NAL i Bergen og som var næsten færdig med at tage emigranter om bord. Der blev vi indlogeret i nogle af de kahytter, rederiet først skulle bruge ved afsejlingen fra København. Ved afsejlingen fra Oslo blev der tudet gevaldigt med tågehornet, ligesom der fra hele siden af det store skib hang masser af serpentiner, der symbolsk blev holdt i den anden ende af slægtninge på kajen.

Selvfølgelig var der meget rutinearbejde i de fire år, elevtiden varede, men ud over de nævnte episoder var der i dagligdagen også lidt interessante klareringer. F.eks. havde vi kort tid efter hinanden agenturet for et par halvstore tyrkiske skibe, der kom med foderkager til JAF. Hver aften ved 23 tiden havde disse skibe kontakt til rederiet via morsenøglen, hvilket jeg var ret duperet af dengang, når jeg om aftenen stod ved siden af »gnisten« og fik videregivet de ting, der vedrørte ekspeditionen og agenten.

Svane & Gjørding var også agent for Em. Z. Svitzer`s Bjergningsselskab og fik derfor provision af de forretninger, vi kunne tilføre selskabet. Da der af og til skete strandinger ude på Fænø Kalv i Lillebælt, havde Svane en aftale med fyrpasseren dér om at ringe, straks han observerede en sådan. Svane kunne derfor ofte som den første underrette Svitzer, og de herrer delte vistnok provisionen bagefter.

Vi fik også en havarist i havn, der endte med at skulle losse ud i Kolding. Det var et mindre, tysk skib, der hed m/s ALLEGRO. Kaptajnen, der hed Steffens, havde den uvane eller nervøse lidelse, at han hele tiden så sig tilbage over skulderen, som om nogen fulgte efter ham. Han var på rejse fra Hamburg til Aalborg eller Nørresundby med soyaskrå, løst. Aftenen i forvejen havde han ankret op ud for Skærbækværket ved indsejlingen til Kolding Fjord og ville så fortsætte sejladsen næste morgen. Uheldigvis havde han ankret op for tæt på sejlrenden – eller lagt for lang en ankerkæde ud til at ligge for svaj i – så om aftenen blev han påsejlet af en kreaturbåd, der tom var på vej til Kolding. Næste morgen kom skibet ind til Kolding med et stort hul ca. midtskibs. Umiddelbart skulle skibet være sunket ret hurtigt, men det viste sig, at det indtrængende vand havde dannet en slags mur omkring hullet i ca. en meters bredde.

Svitzer blev tilkaldt for at tætne hullet, men da der ikke var tale om bjærgning, var fortjenesten langt mindre, end hvis de havde assisteret ude på ankerpladsen. Den ubeskadigede del af lasten blev herefter losset først, hvorefter den beskadigede del blev købt af en couragehandler, der opkøber beskadigede foderstoffer.

Befragtning lærte jeg lidt af K.J., selv om det den gang ikke var den store artikel i skibsmæglerforretningen. Jeg ved ikke af, at Svane nogensinde selv beskæftigede sig med den del af branchen, men vi andre ville gerne have muligheden for at kapre en ekstra klarering ved at tilbyde returlaster til de tyske småskibe enten fra Kolding direkte eller fra Haderslev og Aabenraa.

Som tidligere nævnt lykkedes det til tider at få en last stykgods fra Kolding via rederiet C. Clausen, og ellers havde vi mulighed for at få laster fra Schmidt & Kragh i Løjt Kirkeby nord for Aabenraa. De afskibede en del kisel (småsten), brosten og myremalm fra de nævnte havne til Tyskland. Værdien af disse materialer var ikke stor, så fragten var derfor tilsvarende lille, men det var trods alt returlast. Tænk om man havde beholdt disse bro- og chaussesten til vore tider. De havde nærmest været guld værd i dag.

Vi havde også en anden bibeskæftigelse som underagent for kontrolfirmaet Skan-

dinavisk Kontrols afdeling i Århus (nu SGS). Jeg erfarede senere i mit virke, at det normalt var de autoriserde vejere, der blev udnævnt til disse job, men i Kolding var det altså en skibsmægler. Ofte kom der en kontrollør direkte fra Århus, men når de havde travlt, trådte vi til – mest med kornkontrol.

Hvordan vi kunne bestride dette job, har senere undret mig en del, efterhånden, som jeg erfarede, hvor mange faldgruber der kunne være m.h.t. kvalitet, biller, etc. Det vi ikke havde lært af kontrolløren, kunne vi trygt gå ud til lederen af kornfirmaet P. Lauridsen ude på sydkajen med. Han lærte mig at udtage hollandsk vægt og meget andet, hvilket gavnede mig senere, da jeg i Holbæk også blev autoriseret vejer og dér havde rigtig mange kontrolforretninger.

Vi havde også kontrol af fløde til eksport fra et mejeri nord for Kolding, der, så vidt jeg erindrer, lå i retningen mod Jelling. Disse prøver blev udtaget i små mælkeflasker og skulle ved tilbagekomst på kontoret påsættes mærkesedler og lukkes i halsen med lak. Afsendelse til Århus skulle absolut ske samme dag, som prøverne var udtaget.

Værnepligten

Tiden nærmer sig nu 1959, så med udgangen af marts måned dette år var min elevtid overstået.

Jeg fratrådte den 31. marts 1959, da militæret ønskede min tilstedeværelse allerede den 6. april; men som en god »Svane-dreng« besøgte jeg kontoret senere, når der var mulighed for det.

Svane gav mig ved fratrædelsen en god anbefaling, men ellers var der ingen foranstaltninger i dagens anledning – hverken på kontoret eller derhjemme.

Mødested for alle nyindkaldte til Søværnet var på Holmen i København. Ved midnatstid natten til den 6. april tog jeg nattoget fra Kolding til hovedstaden og kunne undervejs konstatere, at der var mange lidelsesfæller med samme tog.

Storesøster tog imod mig på hovedbanegården. Vi slog nogle timer ihjel om formiddagen med at besøge nogle »kusiner« (på mors side). Det var tre søstre, der boede sammen med deres mor i en villa på Amager. Meget specielle/excentriske damer!

Senere på formiddagen var der så afgang til Holmen, da seneste mødetid var til middag. Modtagelse, omklædning fra civil til uniform, råben og kommanderen. Ungdomstiden derhjemme i familiens skød var slut. Ved nedgangen af en trappe fra uniformsdepot blev vi spurgt, om vi kunne spille på et instrument? Hvis ja, blev vedkommende udtaget til en speciel skole for at blive medlem af Søværnets Tamburkorps. Det ville betyde meget mere eksercits og disciplin. Derefter optælling af uniformsdele foretaget i det fri på et udleveret regnslag. Sammenpakning i køjesæk under råben »om vi troede vi boede der« etc., hvorefter det gik med bus til Avderød ved Frederiksværk. Det var en splinterny kaserne/skole, der dårlig nok var færdigbygget, men som skulle afløse den meget forældede Arresødallejr, der lå lidt tættere på Frederiksværk.

Efter endt rekruttid ca. tre måneder senere blev jeg overflyttet til Bangsbofortet, der lå i den sydlige udkant af Frederikshavn. Der skulle vi indgå i den såkaldte stambesætning indtil udløbet af tjenestetiden omkring et år senere. Da vi ankom, var den gamle stambesætning endnu der, hvor vi skulle indlogeres, hvorfor vi midlertidigt blev underbragt i nogle af de af tyskerne byggede bunkers, der lå ved siden af kanonstillingerne, indtil den gamle stambesætning rejste hjem.

Sommeren 1959 var meget varm. Da vi kom ned i de tildelte bunkers, hvor der næsten ingen plads var, blev der fyret med briketter for at undgå drivende fugt på væggene – pyh, ha! Det indebar selvfølge-

lig, at det meste af fritiden i den periode, blev tilbragt udendørs oven på jorden.

Da jeg var blandt de seks personer, der skulle have militært kørekort, blev jeg tjenstligt flyttet ind på Holmen i en kortere periode, da det var det eneste sted i landet, hvor Søværnet afholdt køreprøver (jeg havde civilt kørekort i forvejen). En dag, efter hjemkomst til Frederikshavn, blev de seks, der havde erhvervet kørekort, kommanderet frem ved morgenmønstringen. Der blev i geleddet gættet på, at os seks mand – under en øvelse – sikkert var udset til at slæbe maskingeværerne; så der var ikke rigtigt nogen, der ville træde frem! Selvfølgelig var den ikke rigtig gangbar, så efter vi var trådt frem, blev vi kommanderet op i en ventende lastbil. Det viste sig så, at årsagen var en helt anden end den, der blev mumlet om. Sammen med en civil ansat tømrer kørte vi nu mod Skagen, og det viste sig, at vi skulle op til »Klitgården«, der ligger i udkanten af byen. Der residerede arveprins Knud og prinsesse Caroline Mathilde om sommeren. Arveprinsen havde som officer tjent på »Middelgrundsfortet« i Øresund, og man havde derfra skænket ham en skibsklokke med inskription. Den civile tømrer havde på forhånd lavet delene til en klokkestabel, som vi menige skulle hjælpe med at støbe ned i sandet. Ren loppetjans i det varme sommervejr.

Arveprinsen residerede i sommerhuset med tjenere og chauffør, imens vi var der, og han serverede personlig kolde øl til os fra en fletkurv. Alt foregik i en afslappet atmosfære, og hvis vi forsøgte at rette os en smule militært ind, fik vi straks ordre på at slappe af!

Efter et par måneders ophold i de nævnte bunkers blev den gamle stambesætning sendt hjem, hvorefter os nye overtog faciliteterne i den forholdsvis nybyggede kaserne.

Som kontoruddannet blev jeg IT-skriver. Det indebar almindeligt kontorarbejde inkl. kørsel med post samt kørsel af officerer, der skulle køres til/afhentes ved bus/bane. Dette foregik hver anden dag – jeg var i dronningens kvarter – og de øvrige dage/nætter gik vi vagttjeneste med orlov hver anden weekend.

Det var en lidt triviel periode. Selv om tjenestetiden under indkaldelsesperioden blev nedsat med et par måneder, fik det ingen indflydelse på/afkortelse af vores 16 måneders indkaldelse.

Når tjenestetiden var udstået, havde jeg et ønske om at komme til Tyskland og arbejde som volontør for bl.a. at lære sproget bedre at kende og se shippingbranchen fra en anden side. Lønnen for at arbejde som volontør var ikke så stor, at man kunne leve og bo for beløbet, så da jeg ikke havde noget som helst på kistebunden, søgte jeg en del stipendier, mens jeg var indkaldt, men ingen af dem gav »pote«.

Ud i verden

Medio juli 1960 kom så hjemsendelsesdagen. Jeg havde søgt og fået en ledig stilling hos Friis og Frederiksen i Odense, så den 1. august startede jeg i det nye job i den fynske hovedstad! Jeg faldt godt til i Odense og fik nogle gode venner både arbejdsmæssigt og i min fritid. Firmaet havde fundet et værelse til mig centralt beliggende i Læssøegade – ikke langt fra KFUM. Der kunne man få fuld kostpension, og beliggenheden var perfekt midt i byen, så der var ikke langt til hverken det ene eller andet – nærmest i gåafstand eller højest i cykelafstand.

Der var fem-seks ansatte i firmaet foruden de to indehavere, hvoraf Th. Jessen var den egentlige chef og Christensen, der mest havde med stykgods for C. Clausen at gøre. Han havde ikke ret høj status blandt os ansatte. Dernæst kom G. Sunesen, der var ansat som befragter. Han havde virkelig meget at lave og var kendt vidt og bredt omkring, især hos de tyske

skibsmæglere, skippere og kornhuse. Dette kendskab kom ham særdeles meget til gode, da han senere – noget efter min afrejse – startede egen mæglerforretning i Odense sammen med Schoppe. Navnet blev Sunesen & Schoppe. De to skiltes senere, hvorefter det endelige navn blev G. Sunesen Aps, som firmaet stadig hedder.

Mit job hos Friis & Frederiksen var fortrinsvis skibsklarering, afregning til rederierne samt oplæring af lærlingene. På skift sad der en lærling inde hos Sunesen for at lære en snert af befragtning, passe telefon, udskrive certepartier, skrive breve og andet forefaldende arbejde.

Der foregik stadigvæk – også i Odense – en del kapring af klareringer på de mindre skibe, selv om de fleste var forudbestemt før skibenes anløb. Senere blev den fri kapring dog minimal.

Lindøværftet var den gang under opførelse, hvilket gav flere klareringsopgaver derude. Jeg selv nåede aldrig derud. Det var Sunesen eller ældste lærling, der fik de opgaver.

Der blev stadigvæk bygget store skibe – efter datidens forhold – inde på Odense Staalskibsværft, der var placeret inde i kanalen på strækningen mellem havnen og Stige. En dag kom Jessen hen til mig og spurgte, om jeg nogensinde havde set en stabelafløbning. Da jeg jo ikke havde set det tidligere, tog han mig med i sin bil og kørte mod Stige på den anden side af kanalen, hvor værftet lå overfor. Der oplevede jeg så at se datidens største tankskib forlade beddingen og blive stoppet midt i kanalen af flere slæbebåde. Det drejede sig om m/t KATRINE MÆRSK på ca. 36.000 tons dw., der var et af de sidste skibe, rederiet A. P. Møller byggede inde på det gamle værft.

Selv om jeg – som nævnt – var glad for at være i Odense, kunne jeg dog se, at med det job jeg havde, var der ingen fremtidsudsigter for mig ved at blive i firmaet. Under en visit hos Svane i Kolding året efter i 1961 nævnte han, at skibsmægler Bom i Holbæk var på udkig efter en ung nyuddannet mand. Efter aftale tog jeg så af sted til Holbæk for at se på forholdene og blive set an af Bom. Han ville godt have mig, men jeg syntes, at lønnen, han tilbød, var for lav, hvorfor jeg takkede nej.

Ved næste besøg hos Svane spurgte han mig om grunden til mit afslag, og jeg svarede da, at løntilbuddet var for ringe til at skifte plads. Kort derefter fik jeg et nyt brev fra Bom, hvor han tilbød mig lidt mere i løn, og efter en kort overvejelse sagde jeg så ja. Jeg tænkte jo ikke på, at jeg havde lært ved en Marstaller og kom til en Thuriner, og de var begge meget sparsommelige – især over for deres ansatte!

Den 31. oktober 1961 ankom jeg om aftenen til Holbæk ledsaget af min bror Niels, der på det tidspunkt var kommet hjem fra Finland for at aftjene sin værnepligt. Bom (eller rettere fru Bom) havde arrangeret leje af et pænt rummeligt kælderværelse på Havnevej nr. 50 – i øvrigt kun to numre fra Boms eget hus. Ejendommene nr. 50 og nr. 52 var begge ejet af politibetjent Hejholt, hvorfor han var nabo til Bom. De to havde åbenbart haft nogle hegnskelsproblemer, så de kunne ikke fordrage hinanden.

Leje af værelset var derfor aftalt mellem fruerne indbyrdes, så da vi ringede på og præsenterede os, ville Hejholt til at smække døren i med bemærkning om, at han ikke skulle have nogen lejer, der var ansat ved Bom! Sikke en velkomst at få. Heldigvis fik fru Hejholt foden imellem ved døren, og efter forklaring til gemalen blev vi anvist værelset, der dog først skulle ryddes for sønnens ejendele.

Der gik dog ikke lang tid, før jeg blev accepteret af Hejholt. Han var politimand af den gamle skole – lidt streng at se på – men inderst inde rar og venlig.

Næste morgen mødte jeg så op på kontoret klokken otte, hvor det viste sig, at Bom havde arbejdet natten igennem, fordi

der var lastet rapsfrø hele aftenen i forvejen og det meste af natten med. Da det skete over et månedsskifte, skulle der udfærdiges papirer på det, der var lastet inden midnat den 31. oktober, og nye sæt på det var lastet efter midnat. Hans første ord var derfor, at havde han vidst, jeg allerede var ankommet aftenen i forvejen, havde han hentet mig for at få noget hjælp. Jeg var dog tilfreds med, at han ikke vidste det, for jeg ville helst lige sondere forholdene på kontoret, så man var klar over, hvem afskiber var, hvem der var havnearbejder, kende formanden, hilse på tolderne, etc. etc.

En af de første, jeg blev præsenteret for, var den ene af to toldbetjente ansat ved Holbæk Toldkammer. Han stammede også fra Kolding og kendte mig godt fra havnemiljøet, da han havde arbejdet ved en speditør. Hans farfar havde endda været toldforvalter (chef) i Kolding. Jeg blev ven med Klavs Johannsen, som forblev i Holbæk, indtil toldvæsenet centraliserede i begyndelsen af 1970'erne. Han søgte da til Skive og endte senere i moms-kontrollen i Kolding. Vi besøgte ham og hans kone Britta både i Skive og i Kolding, ligesom de besøger os, når de er på vore breddegrader. Britta var for øvrigt den gang ansat på kontoret på Holbæk Kulkompagni, der var nabokontor til Fisker & Bom. Begge kontorer forsvandt dog senere på grund af vejudvidelse/andet byggeri.

Selv om det var en omvæltning at komme fra Odense til Holbæk, både arbejds- og kulturmæssigt, begyndte jeg at falde til i den lille provinsby. En dag sidst på måneden efter min ankomst ringede toldassistent Rasmussen over til mig og spurgte, om jeg ikke kunne tænke mig at invitere en af deres unge piger en tur i biografen. De havde selvfølgelig på forhånd lavet sjov ud af det, men jeg tog handsken op og sagde, at jeg ville kigge over inden fyraften.

Da jeg troppede op, var fuglen fløjet. Hun havde fået lov af assistent Egeballe til at gå før tiden, fordi hun var for genert til at møde mig i de andres påsyn. Næste dag tog jeg igen på toldkammeret, men denne gang uanmeldt og midt på dagen, og da mødte jeg for første gang min ægteviv Annie, som jeg i skrivende stund har været gift med i godt 45 år!

Selvfølgelig blev det til en tur i biografen, og jeg blev straks meget forelsket i den unge mø. Allerede til jul gav jeg hende et hjerte i guld til at hænge om halsen. Vi holdt hver især jul hos vore forældre, men allerede anden juledag var Flemming tilbage i Holbæk for igen at være i selskab med den unge dame.

Nytårsaften skulle Annie være babysitter for en kollegas barn, men jeg fik lov til at holde dem begge ved selskab til langt over midnat. I den følgende tid så vi hinanden en del, men det var svært at blive helt klar over, om det skulle være os to, der skulle indgå i den hellige ægtestand. Vi var jo begge to unge – jeg meget forelsket – og Annie vel for sin part også, men hun havde sine bekendte her fra omegnen, hvoraf der også var andre bejlere imellem, og det var lidt svært for hende at tage endelig stilling. Efter noget besvær og lidt forviklinger fik jeg dog hendes ja, og vi blev gift i Stigs Bjerby Kirke den 24. november 1962.

Arbejdsmæssigt gik det nogenlunde, men Bom gik altid selv om morgenen om bord på de skibe, der var ankommet i nattens løb, hvilket til tider irriterede mig lidt. Efterhånden lærte jeg flere og flere af kunderne at kende og fik derved også lov til at træffe aftaler, slutte skibe, m.m. Fjernskriveren var Bom ikke ven med, så det var næsten altid mig, der betjente det den gang fantastiske kommunikationsapparat. I dag er denne opfindelse nærmest uddød i løbet af de sidste 10 år.

Toldklarering af landværts gods havde Fisker & Bom ikke noget af, da jeg kom til

byen. DSB Gods havde en ældre mand til at fortolde alt det toldgods, der kom per bane, men han havde intet lært og afleverede nærmest en blank angivelse, hvorefter toldassistenterne efter gammel kutyme udførte arbejdet for ham. Jeg fik selvfølgelig lov af Bom til at forsøge at udvide forretningen på dette område, hvilket også lykkedes noget, dog uden at det blev den helt store gren af forretningen. Vi klarerede f.eks. alt for Daoplast i Asnæs, der var et datterselskab af NKT (Nordisk Kabel og Tråd).

Fisker & Bom havde tre skibe at disponere, da jeg tiltrådte i 1961. Det ene var m/s LIS CHRIST af Rønne på ca. 180 tons dw. Dette skib sejlede i fast rutefart mellem Rønne og Århus. Vi havde intet med det daglige at gøre, men Bom havde i sin tid været med i befragtningen, hvorfor vi længe modtog kurtage af indtjeningen på ruten.

Det andet skib var m/s KONGSØRE, der var ejet af Holbæk Skibsværft og sejlede i fast time-charter for DFDS på fragtruten København/Frederikshavn. Dér havde vi med afregning af t/c-hyren at gøre, ligesom skipperen også var antaget gennem Bom. Da ruten senere nedlagdes, blev skibet solgt. Gennem dette arrangement lærte jeg den gamle skibsbygger Nielsen at kende, ligesom hans sønner Carlo og Erling Nielsen, der videreførte værftet, da deres far trak sig tilbage.

Det tredje skib var m/s BALTIC af Holbæk, ejet af E.Aa. Hyrup. Han var ud af skipperslægten Hyrup Nielsen, der var ejer af træskibet m/s MAY-BRITT, bygget på Holbæk Skibsværft. Da den unge Hyrup ville være selvstændig, kom han i forbindelse med værftet, der ejede tremasteren CLYTIA af Holbæk. Så vidt jeg ved, lod værftet noget af købesummen stå i skibet på en afdragsordning, på betingelse af, at familien flyttede til Holbæk, og at skibet skulle disponeres af Bom, til i hvert fald restkøbesummen var betalt. Skibet forliste i øvrigt nede ved Swinemünde. Det havde været i Stettin for at laste kul til dansk havn, men kullene var så varme, at de selvantændte på vej ud i Østersøen. Både dæk, lønning og beboelse brændte, hvorefter skibet sank. Kun masterne stod tilbage. Heldigvis skete det tæt på land, så hele besætningen blev reddet af tililende skibe.

MAY-BRITT af Fredericia på 158 tdw., bygget 1951 i Holbæk, ses her i Københavns Frihavn 1965 med juletræ i top. (HMP).

Hyrup fik udbetalt forsikringssummen, for hvilken han købte m/s BALTIC. Bom fortalte senere, at han og Hyrup en overgang var bange for, at en stor del af beløbet ville gå til fjernelse af vraget, men heldigvis var der en klausul i policen med Assuranceforeningen Skuld (der dækker ansvar over for tredje mand), der sagde, at policen også dækkede for fjernelse af vrag.

Dette skete i sidste halvdel af halvtredserne, medens jeg var lærling i Kolding. Hyrup anløb flere gange Kolding med træ fra Finland, og jeg havde allerede den

Tremastskonnert CLYTIA her i sejlskibsudgave som tremastet bramsejlsskonnert CLYTIA af Marstal. Bygget på Thurø 1896.

gang fået et venskabeligt forhold til ham. Nu fik jeg så med skibet at gøre i dagligdagen i Holbæk.

Efter godt et års ansættelse – nærmere betegnet december 1962 – satte kulden hårdt ind i de danske farvande, og det blev til en rigtig hård isvinter. Den 30. december anløb det tyske motorskib URSULA HEINEMEYER Holbæk med koks til Handelskompagniet. Det var efter vore forhold et pænt stort skib, som skulle afsejle igen den 2. januar 1963 efter endt udlosning.

I Holbæk fandtes der den gang ingen slæbebåd til at bryde isen, og Statens isbrydere havde allerede rigeligt at gøre i de danske farvande, da det havde frosset hårdt siden julen. Skibet brugte 22 timer til at komme til Hundested (normalen er to timer), og måtte derefter gå ind til Malmö for at få skruen skiftet, da den var ødelagt i isen. Jeg hørte senere, at skibet derefter gik til Stettin for lastning, men frøs så definitivt inde dér.

Det var det eneste skibsanløb af Holbæk de næste tre måneder, for ingen skibe kunne sejle igennem isen uden isbryderassistance. Al sejlads med mindre og halvstore skibe var indstillet overalt – kun de store skibe kom langsomt frem med hjælp af isbrydere.

I slutningen af marts måned var situationen i de åbne farvande forbedret så meget, at Statens Istjeneste kunne assistere i de indre farvande såsom Limfjorden, Isefjorden og Smålandsfarvandet samt øvrige fjorde og kanaler. Den 30. marts anløb det første skib Holbæk. Det

var det gamle motorskib SKANSEODDE af Fredericia (oprindeligt bygget som dampskib), der ankom behørigt hjulpet af isbryderen ELBJØRN. Det medbragte en last gødning i sække – endelig var der gang i havnen igen!

Vintertiden blev for os på kontoret uendelig lang. Det var jo begrænset, hvor lang tid, der kunne bruges på oprydning, så på et tidspunkt foreslog jeg Bom, at lærlingen og jeg kunne bruge tiden til at male og istandsætte kontoret, som trængte ret så meget til en kærlig hånd. Det blev straks accepteret, så i en periode havde vi nok at lave med at overhale de tre små kontorer grundigt. Bom blev næsten dagligt hjemme til middag for at få sig en lille lur. En dag havde fru Bom været hos farvehandleren i hans middagspause og kom hen til mig for at diskutere, hvilke farver vi skulle male væggene med. I det samme kom Bom fra middag, og han gik fuldstændig grassat over hendes tilstedeværelse. Hun blev direkte smidt ud af kontoret, for hun skulle ikke gøre sådanne aftaler med mig uden hans tilstedeværelse. Hans opførsel undrede mig en del, for jeg var af den mening, at det normalt var fru Bom, som var den, der bestemte.

Som tidligere nævnt var Holbæk Kulkompagni naboer til os. Direktør Klem kom af og til ind til Bom sidst på dagen for at sludre lidt og sammen drikke hver sin Dortmunder-øl, som fluks blev beordret afhentet ved skibshandleren lige overfor. Grundet den strenge vinter blev der forbrugt store mængder brændsel i form af koks, briketter, olie og petroleum, der blev fordelt i små mængder, da rigtig mange hjem den gang havde kakkelovne og små olieovne. Fast brændsel blev ofte leveret med fem-ti sække per gang, medens mange med olieovne havde en lille tank på kun 200 liter. Petroleum blev endog leveret i femliters-dunke, så begge kulkompagnierne havde meget travlt.

Alt fast brændsel blev importeret via Esbjerg, da det var den eneste isfrie havn i Danmark, så det var store mængder, der ankom til byen per bane. Kulkompagniet kunne i sin travlhed slet ikke følge med faktureringsmæssigt. En dag, efter vi var færdige med at male, beklagede Bom sig til Klem over manglende beskæftigelse til mig. Klem fik da den strålende ide, at jeg inde hos os selv kunne hjælpe dem med fakturering mod en ikke fastsat godtgørelse. Som sagt – så gjort. Nu havde jeg da noget at beskæftige mig med i stedet for at sidde og glo ud i luften. Hen i marts måned ebbede travlheden noget ud, og Kulkompagniet kunne nu klare sig selv.

For det arbejde jeg havde udført, ville man give mig godt 400,- kr., hvilket var en god ekstraindtægt for mig, der var forholdsvis nygift. Bogholderen kom en middag ind til mig og fortalte, at Bom ville have halvdelen af beløbet, da jeg havde udført det i arbejdstiden! Det havde de nægtet, så han ville lige informere mig, så jeg også havde mulighed for at sige nej. Senere på dagen blev Bom så nødt til at forelægge mig forslaget om delingen, hvilket jeg ikke ville acceptere, selv om han surmulende og fornærmet sagde, at jeg jo havde brugt hans skrivemaskine! Han glemte i den forbindelse, at jeg først havde udført arbejde, der ikke vedrørte mit fag. Luften imellem os blev efterhånden så trykket, at jeg sagde til Annie, jeg ville søge arbejde i en anden by.

Jeg søgte job hos en grænsespeditør i Krusaa og fik det. Vi kørte dog først – sammen med Annie's bror Erik – ned for at se på forholdene. Selv om de lovede, at der fra midten af sommeren ville være bygget et hus, vi kunne leje, var Annie, der var midt i den første graviditet, ikke begejstret for at skulle deporteres helt ned til det sydligste Sønderjylland.

Jeg gav dog Bom min opsigelse, inden måneden var omme, så jeg kunne fratræde med udgangen af april måned. Det kom nærmest som et chok for både ham og

hans kone, men bestemmelsen var definitivt taget. En dag midt i april sagde Bom til mig sidst på eftermiddagen, at pladsen altid ville stå åben, såfremt jeg skulle fortryde opsigelsen senere. Det var en stor overvindelse for ham at komme med den udtalelse, som jeg jo kun kunne tage til efterretning.

Den 1. maj 1963 mødte jeg så på det nye arbejdssted. De havde arrangeret leje af et værelse, hvor jeg kunne bo, indtil det lovede hus ville stå klar til indflytning. Jeg måtte konstatere, at det lå noget ud i fremtiden, da der endnu ikke var taget et spadestik, ligesom der heller ikke var nogen termin for påbegyndelse af byggeriet. Arbejdet bestod fortrinsvis i udfærdigelse af eksportpapirer på fisk, der ankom per lastbil fra de nordjyske fiskerihavne samt fra Norge.

Det betød, at meget af dette arbejde skulle udføres om aftenen og i weekenderne, hvorfor arbejdsgangen var delt i toholdsskift, hvor eftermiddags-/aftenvagten mødte kl. 14.00, hvilket ikke betød noget for mig, så længe jeg var alene dernede. Allerede den første weekend var jeg sat på vagt, og ved granskning af vagtskemaet gældende for maj måned kunne jeg konstatere, at jeg også var sat på vagt både Kr. Himmelfartsdag, St. Bededag og Pinse. Det var helt uacceptabelt for mig, for det var jo på sådanne tidspunkter, jeg havde mulighed for at rejse hjem, da togrejsen fra Padborg til Holbæk tog meget lang tid. I øvrigt syntes jeg også, det var meget ukollegialt at kue en nyankommet medarbejder på den måde.

Søndag formiddag ringede jeg hjem til Annie og fortalte hende om situationen, og hun var ikke længe om at sige: »Kom hjem, Flemming!«. Jeg pakkede derfor allerede om søndagen mit habengut og kørte med bussen til Padborg mandag formiddag og indskrev bagagen som rejsegods. Lidt før kl. 14 mødte jeg så på kontoret og forelagde chefen min utilfredshed. Det blev en kort samtale, hvorefter han bad mig forlade kontoret uden at sige farvel til nogen.

Godt midnat var jeg tilbage i Holbæk og hjemme ved min viv – dejligt.

Selvstændig skibsmægler

Næste eftermiddag besøgte jeg Bom, og da han hørte, jeg var arbejdssøgende, blev han helt euforisk og ansatte mig straks igen. Jeg kunne begynde med det samme, men jeg måtte da også godt vente til næste morgen!

Vi blev enige om, at den lille uges tid, jeg havde været væk, blev betragtet som ferie, hvorfor jeg på papiret ikke havde været væk fra firmaet.

De næste år sker der ikke noget specielt arbejdsmæssigt, men på hjemmefronten fødtes vore to døtre Jane og Trine i henholdsvis 1963 og 1966.

Bom var i disse år syg en del gange, hvor han var sengeliggende med maveproblemer. Når det var tilfældet, måtte jeg til fyraften aflægge sygebesøg hjemme i hans soveværelse medbringende den lokale avis og aflægge rapport om forretningens gang.

Bom og hans kone rejste ikke så meget. Nogle gange besøgte de familien, der var bosiddende i Jylland, og tog også til de årlige generalforsamlinger i Provinsmæglerforeningen. Når han var hjemmefra, fik jeg en bankfuldmagt, der gjaldt de få dage han havde planlagt sit fravær. Det skete selvfølgelig et par gange, at hjemkomsten blev senere end beregnet, og så kunne vi ikke hæve penge, hvis uforudsete udbetalinger skulle forekomme. Ret så snæver en tankegang i stedet for at give mig en generel fuldmagt.

I 1967 blev jeg kontaktet af nogle kolleger, der var ansat hos J. Schultz i Kalundborg. De spurgte mig, om jeg sammen med dem ville læse til søret- og skibsmæglereksamen, der skulle foregå på Handelshøjskolen i København. De ville køre

i bil fra Kalundborg og samle mig op ved 15.30 tiden, så jeg måtte spørge Bom, om jeg kunne få fri på dette tidspunkt tre af ugens dage for at deltage.

Nødtvunget accepterede han det. Han var på det tidspunkt ikke begejstret for at være alene på kontoret – sikkert på grund af flere sygdomsperioder.

Det blev en lang vinter med tre ugentlige kørsler til København samt gennemgang af tidligere eksamensopgaver i nogle af weekenderne. Der var dog også hyggestunder sammen med Funder (Aslag) og Brøndtoft, der var de to, der kom fra Kalundborg-siden. Når vi nåede Holbæk ved 22.30 tiden, havde Annie gerne kaffe og ostemadder klar til os, og nogle gange spillede vi alle fire lidt kort, inden de to fortsatte hjem efter midnatstid.

I juni måned 1968 fik jeg med hiv og sving eksamen i hus. For mig var karakterne ikke det vigtigste, da jeg ikke skulle ud at søge job, men jeg var nødt til at have beviset, såfremt jeg skulle søge ministeriet om udnævnelse til skibsmægler.

Det blev langt hurtigere aktuelt end beregnet, for allerede i august måned samme år døde Bom! Fru Bom havde allerede bestemt, at såfremt vi kunne blive enige om en købssum, skulle jeg videreføre forretningen under samme navn. Med konsul Jepsen i Korsør, der var formand for Provinsmæglerforeningen, som mellemmand, blev vi enige om et beløb på kr. 185.000,- der skulle forrentes og afdrages over de følgende ni år.

Det var for os nogle store beløb, selv om de kunne afskrives på skatteblanketten, men vi kom da godt igennem perioden. Jeg overtog også disponeringen af m/s BALTIC, medens de to øvrige nævnte skibe var solgt/ophørt rutesejlads.

Jeg tog i aftalen forbehold for to ting fra før skæringsdatoen ved overtagelsen. Det ene var et eventuelt mellemværende med Holbæk Skibsværft vedrørende salget af m/s KONGSØRE, og det andet var udlevering for DFDS af manufakturvarer til K. Israelsen i Hørve. Dette var sket uden forevisning af originale konnossementer, hvorved modtager fik varen uden at indløse papirerne i banken. Det endte ca. et år senere i en retssag, som jeg dog, på vegne af fru Bom, vandt i Østre Landsret.

I slutningen af Boms levetid finder en af de tre ejere hos Hecksher & Søn i København – nemlig direktør Ernst Lindeballe – på at starte et konkurrerende mæglerfirma i Holbæk. Det blev navngivet Holbæk Shipping & Spedition A/S, og fik en daglig leder, der hed Jan Møller-Pedersen. Opstarten skete i en baggård midt i byen, og først efter Boms død, flyttede de ind i et lejemål på selve havnen. Godt Bom ikke skulle opleve det!

Den 1. oktober 1963 begyndte jeg selv at drive forretning under det gamle firmanavn. Det første skib, der ankom på samme dato, var m/s THOR STÆRKE. Skibet sejlede i timecharter for DFDS til og fra europæiske havne ned til/fra Portugal og havde i Frankrig bl.a. lastet jernplader til en ny og større ammoniaktank i Holbæk. Pladerne var valset i buer, så de var klar til samling af den nye kugletank. For at udnytte lastrummets kapacitet havde man også lastet cognac i papkartoner, der var stuvet ind i mellemrummene mellem pladerne! Da det var ufortoldede varer af en temmelig høj salgsværdi, valgte DFDS at lade os arrangere kørsel af godset per lastbil til København, hvilket foregik under ledsagende toldopsyn hele vejen.

Endvidere havde man i Portugal lastet en blykiste med en omkommen sømand, der skulle hjem til familien i Århus. Denne kiste blev af skibets besætning sat på kajen nogle gange af hensyn til losningen, men da havnearbejderne havde set nok på det, forlangte de, at kisten kom på en af lastbilerne og sendt med til København. Man kan undres over, at DFDS ikke underrettede familien om ankomst til Holbæk, så man kunne have arrangeret afhentning af

THOR STÆRKE af Marstal på 995 tdw., bygget på Frederikshavn Værft & Tørdok 1967, fotograferet i Ærøskøbing med trælast.

kisten under sømmelige former i stedet for kørsel først til København og derefter med rutebåd til det endelige bestemmelsessted. Klareringen af ammoniaktankskibe til A/S Ammonia blev for øvrigt en god indtægtskilde i mange år fremover.

En anden god forretning for os var, at der den første vinter skulle losses ca. 50.000 tons skærver til den kommende motorvej, der var under opførelse i retning mod København. Bygherren WTK (Wright, Thomsen og Kjær) stillede selv en Ruston kran på larvefødder (inkl. egen kranfører) til rådighed for losningerne. Dette skete til stor ærgrelse for vor nye konkurrent, for de havde inden da, ved en studehandel, erhvervet begge de gamle kulkraner, til stor irritation for os.

Grunden hertil var, at salget af fast brændsel var blevet stærkt reduceret i løbet af nogle få år. Kulkompagnierne var blevet fusioneret og ønskede at spare på alle omkostninger såsom arbejdslønninger, pladsleje og vedligeholdelse af kranerne, etc. Holbæk Shipping overtog disse ting for en slik, uden vi fik noget reelt tilbud om at gøre det samme.

Det bevirkede, at vi fremover blev noget afhængige af vore naboer, da vi nu skulle leje kraner hos dem, selv om vi i en periode havde indkøbt egen brugt tre-tons kran fra Pedershåb Maskinfabrik.

Der anløb også en del russisk tonnage for både losning og lastning. Selv om Holbæk Shipping var varemodtagers agent for nogle af lasterne (sphagnum og kul), så lå

agenturet altid hos os, da vi var fast russeragent for Chr. Jensen i København, der var meget loyal m.h.t. agenturet.

En stor varegruppe afskibningsmæssigt var lucernemel. Den blev i starten afskibet i jutesække. Volumen var stor og omkostningerne ved lastning og losning var endnu større, så der gik ikke så lang tid, før man fandt ud af at presse lucernen til piller, hvorefter varen kunne afskibes i løs form. Dette skete i mange år, men til sidst blev produktionen standset, da rentabiliteten gik i minus efterhånden som EU's tilskud blev reduceret, og støtten efterhånden blev givet som arealstøtte uanset afgrøden.

Den 1. august 1970 blev skibsfører Hyrup fra m/s BALTIC efter ansøgning udnævnt til havnefoged og afløste den legendariske Chr. Brøbech (tidligere Mortensen). Han var ret speciel og mente ikke de yngre søfolk var meget værd, for som han udtrykte det, »så havde de aldrig pisset i saltvand«! Dermed mente han, at folk, der ikke havde rundet Kap Horn med sejlskib, ikke var rigtige søfolk. Han havde for øvrigt været styrmand på skoleskibet KØBENHAVN, der forliste med mand og mus i nævnte farvand et par rejser efter, han var afmønstret fra skibet.

Da Hyrup gik i land, solgte han en part af skibet til sin tidligere styrmand Carl Munro, kaldet Calle (hed oprindelig Frederiksen, men tog senere sin engelske mors navn). Disponeringen af skibet forblev i vort regi, også selv om Hyrup af skattemæssige årsager var nødt til – ret hurtigt – at sælge restparten til Calle.

Hyrup får dog i december 1971 igen et skib at føre, idet havneudvalget går ind for at erhverve en ældre, men velholdt, bug-

Skibsmægler Flemming Knudsen i midten og havnefoged Aage Hyrup, tættest på, på Holbæk Havn foran Fisker & Boms ny kontorbygning, der også er vejerbod ved rejsegilde d. 1. december 1978. (FK)

serbåd fra Tyskland, der får navnet RØNNEN efter den lille ø på nordsiden af Holbæk Fjord.

Allerede den første vinter viste købet sig at være en god investering, for selv om det igen blev en isvinter, så blev havnen ikke lukket. Dette gentog sig en del vintre fremover, hvor skibene blev lovet assistance helt fra Hundested til Holbæk og retur, hvis det var nødvendigt. Dette gjorde, at rederier og skippere holdt ud, selv om der til tider var is i de åbne farvande. Det gavnede ikke alene havnen, men selvsagt også os økonomisk.

Kort før jul samme år oplevede vi en trist episode med en af vore kunder. Et mindre norsk skib m/s VESTERVÅG kom til Holbæk med en last karbid i tromler og var så heldig at blive sluttet for en last hvede udgående fra Holbæk til Bergen. For at blive færdiglastet tids nok til at nå hjem til juleaften, blev der arbejdet på overtid, så skibet kunne komme af sted den 22/12 sent om aftenen. Juleaften erfarede vi i nyhederne, at skibet var forlist ud for Lista i sydnorge, hvorved tre søfolk (der iblandt skipperen) druknede. Hans bror, der også var om bord, blev reddet sammen med en anden sømand, og nogle år senere traf jeg ham igen på et andet skib, der kom til byen.

Efterhånden blev vi disponerende reder for flere skibe. Jeg havde altid holdt på, at jeg ikke ville tage skibe fra andre kolleger, men når ejerne selv kom til mig, ville jeg da gerne prøve, om vi kunne arbejde sammen til begge parters tilfredshed.

Skibene og skibsførerne

Følgende lidt om de skibe/skibsførere jeg har været disponerende reder for. Ikke i kronologisk årstals orden, men mere efter personerne, der førte skibene.

m/s CHR. BACH af Hundested, ejet af skibsfører J. Bach, Lynæs. Han lod skibet bygge i Gilleleje under et Marshalllån, og størrelsen af skibet skulle have været den gængse 159 tons størrelse. Da man i Gilleleje var vant til at bygge fiskekuttere, skete der fejl i tegningerne, så skibet ved afleveringen kun kunne laste 140 tons.

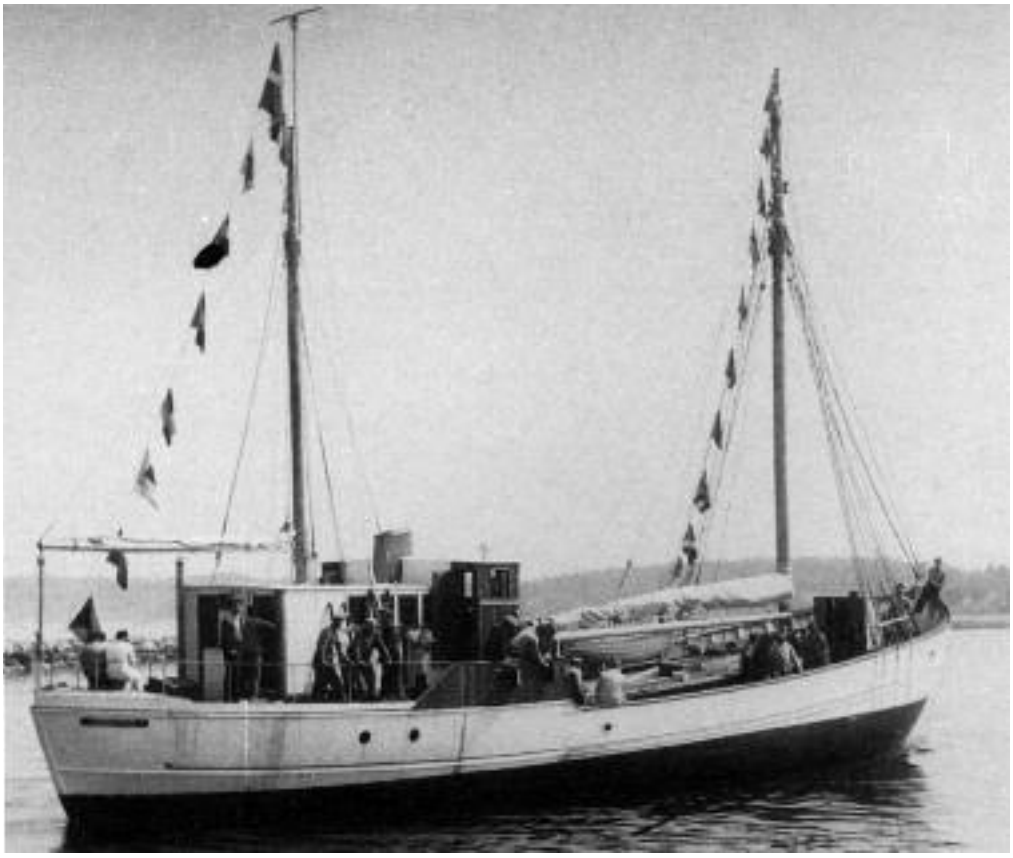
Grunden til den magiske grænse dengang var, at skibe under 160 dw. havde lov til selv at udføre arbejdet om bord uden hjælp af havnearbejdere, hvilket ikke var tilladt af fagforeningerne for skibe over 160 dw. Det bevirkede, at flere skibe på 160-200 dw blev nedmålt til de 159 tons.

Bach sejlede mest med talkum og skifermel fra Oslo til den lokale tagpapfabrik Hotaco i Holbæk, men sejlede ind i mellem også med gødning fra Herøya til Danmark, samt andre indenrigslaster. Bach var ret så tunghør og gik altid med et gammeldags høreapparat, der hængte i en snor omkring hans hals. Undtaget var, når han selv kørte spillet under losning, så var han fri for at høre på den larm. Det så også noget akavet ud, når Bach skulle telefonere, for telefonens hørerør blev vendt, så mikrofonen vendte op mod munden og høremembranen nedad mod høreapparatet. Før Bach sejlede i vort regi, havde han haft den navnkundige »makrel« Frederik med som styrmand. Om ham gik der en del fortællinger/anekdoter, men en af dem var i hvert fald rigtig, for den har Bach selv bekræftet under en fødselsdagsfest hjemme i Lynæs:

På et tidspunkt var Bach ved ankomst til Faaborg kommet lidt for hurtig ind i havnen, hvorfor Frederik ude fra stævnen råbte »bak, bak!« Da Bach var dårligt hørende, råbte han tilbage fra styrehusets vindue »ja, hvad er der?« og bum, – så tørnede skibet kajen alt for voldsomt.

Omtalte Frederik, der var lidt af en særling, havde selv haft skib sammen med trælasthandleren i Hundested. Da kun den ene halvdel af skibet blev ordentligt vedligeholdt, blev han til tider spurgt om hvorfor, og så svarede han blot, at den anden halvdel jo var trælasthandlerens!

En gang, hvor han mønstrede en skibs-



CHR. BACH af Hundested på 140 tdw., bygget Gilleleje 1953.

dreng, kom den nervøse moder om bord inden afsejlingen, og »makrel« Frederik lovede hende, at han nok skulle sørge for, at drengen kom hjem igen. Under lastning af gødning på Herøya faldt drengen uheldigvis ned i lastrummet og døde. Da han jo havde lovet moderen, at drengen kom hjem igen, isede han ham ned i køjen forude, og dampede hjemover med ham.

m/s NILAUS, der havde sejlet en del på Frederiksværk, blev i 1975 købt af Leif Iversen og bragt til Holbæk. Han var ukendt for mig, men da han troppede op på kontoret og spurgte, om jeg kunne finde laster til ham, blev vi enige om at forsøge, om der endnu var et marked for skibe i den størrelse på ca. 125 dw. I den periode sejlede skibet bl.a. varm asfalt fra Nørresundby til Læsø, hvor lastning og losning skulle finde sted samme dag, for at lasten ikke skulle blive til en stor ubrugelig klump i skibets lastrum. Efter udlosningen på en af rejserne blæste vinden kraftigt op, men Leif ønskede alligevel at nå retur til Limfjorden. Det dårlige vejr gjorde imidlertid, at brændstofbeholdningen slap op. Det lykkedes Leif og hans kone Kathleen (Kathy), der altid sejlede med, at rigge et nødsejl til og sejle mod Hals. Lige før de nåede havn, tømte Leif brændeovnens lille oliebeholdning over til motoren, hvorefter han kunne manøvrere skibet sikkert i havn. Det indbragte ham en stort cadeau fra Øernes gensidige Søforsikring, hvor skibet var assureret.

NILAUS af Holbæk på 125 tdw., bygget Stadskanaal 1909. (HMP).

Efter nogle års sejlads med m/s NILAUS afhændede han skibet og købte i 1978 et træskib, der blev navngivet m/s KATHLEEN. Købsprisen var mere end 300.000 kr., og vi mente, at manden var »bindegal«, da der på den tid ingen priser var på gamle træskibe.

Skibet var bygget i Nykøbing Mors, hvor det fik navnet m/s EMILIA. Ved senere ejerskifter blev navnene til m/s LYN og m/s P. RUDBECK LARSEN. De første år sejlede skibet i fri fart bl.a. med en del korn, men den fart blev for kedelig for Leif, så en dag bad han mig kontakte Den Kongelige Grønlandske Handel i København for at høre, om de var interesseret i at få skibet i timecharter over sommeren til kystsejlads på Grønland.

Det var man, men på den betingelse, at skibet blev leveret og tilbageleveret i grønlandsk havn. Der blev truffet den aftale, at skibet i København eller Aalborg, som ballast, kunne laste gods bestemt til Grønland dog uden nogen form for fragtbetaling. Til turen nordover blev der hyret et par ekstra besætningsmedlemmer, der også blev om bord under sommerens sejladser på kysten.

Inden afrejsen fra Holbæk var der blevet indkøbt tre overlevelsesdragter til ham selv, Kathy og sønnen Morgan. Da jeg spurgte ham om, hvad så med de øvrige besætningsmedlemmer var svaret, at det var ikke hans problem!

På rejserne til og fra Grønland var der mellem Orkneyøerne og Kap Farvel daglig rapporteringspligt til København, men da skibet ikke selv havde en længerækkende radio, foregik det via de af KGH's skibe, som var i nærheden.

I november måned var det så tid at stikke næsen hjemad, og i stedet for at indtage fragtfri ballast for KGH havde Leif selv mødt nogle mennesker, der skulle have nedsaltede huder, bestemt for Tyskland, sydover. Den aftale klarede Leif selv på Grønland med den bestemmelse, at lasten kunne oplosses i Aalborg.

Selvfølgelig undgik skibet ikke efterårsstorme på hjemvejen. Vel ankommet til Orkneyøerne afventede man bedre vejr, og da vejrmeldingen forudsagde godt vejr et par dage inden en storm fra nordvest skulle komme, indledte skibet den sidste del af hjemrejsen mod Aalborg med at tage kurs mod Lindesnæs og så »falde af« med eventuelt dårligt vejr til Skagen.

Sådan kom det uheldigvis ikke til at gå, for det var en vejrmelding, der totalt snød meteorologerne. I stedet for nordvestlig storm kom der en fuld storm direkte fra syd. Efter et par døgn uden livstegn fra skibet bad jeg Lyngby Radio om at efterlyse skibet hos norske kolleger. Det gav til sidst »pote«, og jeg fik da VHF kontakt med Leif, der kunne berette, at de kun havde den mulighed at holde stævnen op i søerne og så lade sig drive nordover, da han ikke turde nærme sig den norske klippekyst i uvejret. Under samtalen sagde han til mig: »Vi havner sgu helt oppe på Lofoten, Flemming«, men så galt gik det dog ikke. På højde med Ålesund lykkedes det at komme i havn til et par dages velfortjent hvil!

Det var jo en voldsom afvigelse fra den oprindelige kurs. Turen til dansk havn foregik etapevis indenskærs med ophold i et par havne syd for Bergen, da der ikke kunne søges læ for dårligt vejr uden for havnene. I begyndelsen af december ankom skibet så endelig til Aalborg for losning, hvorefter kursen blev sat mod Holbæk for oplægning vinteren over.

Sommeren efter gik turen igen nordover, men denne gang var det for GTO (Grønlands Tekniske Organisation). Fra skibet skulle man søge efter hvaler og tælle dem. Der blev til dette brug placeret en mandskabscontainer på lugen, ligesom andet grej skulle med i lastrummet, hvorfor t/c-hyren blev betalt fra afgang Holbæk til jobbet var færdigudført på Grønland.

Det blev en ren loppetjans, fortalte Leif senere, for hvis vinden blev for kraftig, skulle skibet blive i havn. Allerede det første år fandt Leif Iversen ud af, at han nemt kunne konkurrere fragtmæssigt med KGH. Til og fra Danmark havde KGH eneret til transport af alt gods, men på kysten deroppe var erhvervet frit. Da KGH's filosofi var, at tonsfragten skulle være ens for alle uanset strækningens længde, så blev de kortere strækninger forholdsvis for dyre.

Da t/c perioden sluttede, havde Leif aftalt med Fåreholderforeningen i Julianehåb at sejle gods ud til foreningens medlemmer på kysten og landsætte en eller flere paller hvert sted, bl.a. ved hjælp af en medbragt pram.

Derudover fandt han forskellige småjob at udføre deroppe. Det år valgte han og Kathy at lade skibet blive vinteren over i Julianehåb, og sammen med deres søn Morgan fløj de hjem i december måned, medens et besætningsmedlem blev om bord for at passe på skibet.

Anden juledag om aftenen ringede manden til mig og fortalte, at skibet i stormvejr var ved at forlise i havnen, og at han gerne snarest ville i kontakt med Leif. Først den næste dag fandt jeg ud af, hvor familien holdt jul. Leif kunne senere fortælle, at ved hjælp af havnepersonale og besætningen på marinens inspektionsskib havde de fået ekstra fortøjninger i land og dermed forhindret et forlis.

En pudsig oplevelse for mig var, at under skibets ophold på Grønland ringede en god ven fra Hamburg. Han var befragter i det tyske kornhus Alfred C. Toepfer, der kunne bruge skibet for en lille restlast fra Østjylland til Halmstad og ville betale en rimelig god fragt for den korte rejse. Da jeg fortalte ham, at det ikke kunne lade sig gøre, fordi skibet var på Grønland, udbrød han meget forbavset: »Ach du lieber, Ihr Dänen kommen ja überall in der Welt mit die kleinen Schiffe«.

Slutningen på grønlandseventyret blev,

at Leif solgte skibet til Fåreholderforeningen til en langt højere pris, end han selv havde givet for skibet, der blev omdøbt til m/s WALSØ. Det blev også slutningen på vort samarbejde, da Leif derefter mønstrede ud som afløser for et rederi i Marstal og senere tog hyre på udenlandske skibe, der sejlede mellem USA og Caribien.

m/s TALATA af Svendborg – ejet af skibsfører Chr. Møller, Frederiksværk. Han og hans kone Anna stammede fra Fur og havde en af sønnerne Ib med som medhjælper. Han havde selv været fører af deres andet skib m/s FORSØGET, der efter en brand i Svendborg lå oplagt i Frederikssund og senere blev solgt. Møller var meget glad for at spille kort. Det gik næsten forud for sejlads og månedsafregning!

Far og søn kunne blive rygende uenige, og under en lastning af korn i Holbæk måtte jeg bede min viv Annie om at gå om bord og spille lidt kort med de herrer for at gyde olie ud over de oprørte vande!

Den mest spektakulære rejse, skibet blev sluttet for i mit regi, var en rejse med eksplosiver fra Otterbäcken på Vänern til Rotterdam. Da befragterne og jeg ikke kunne blive enige om en tonsfragt, blev skibet fragtet på t/c basis, hvilket skulle vise sig at blive en stor fordel.

Efter afsejlingen fra Otterbäcken blev det dårligt vejr med storm i Nordsøen, hvorfor vi påtænkte at sejle via Kielerkanalen. Dette blev imidlertid ikke til noget, da man ikke ville lade skibet passere med den slags last om bord, hvorfor de herrer Møller sejlede via Limfjorden, men måtte stoppe op ved Thyborøn og afvente vejrbedring. Lasten skulle i Rotterdam omlades til liniedamper for transport til USA, så da TALATA ankom forsinket til Rotterdam, var liniedamperen afsejlet. Oplosning til lager var udelukket, så vi fik besked på at vente til næste afsejling til USA,

TALATA af Svendborg på 175 tdw., bygget hos Ring Andersen, Svendborg 1942. (HMP).

hvilket først ville finde sted en måneds tid senere. Rotterdams havnemyndigheder ville overhovedet ikke have skibet liggende i havneområdet i så lang tid, så der blev arrangeret en liggeplads langt inden for Rotterdam i en lille stikkanal til en af de større vandveje – langt uden for lands lov og ret, hvor der kun var udsigt til 25 græssende køer, som Møller udtrykte det. Ved et opkald fra skibet en uges tid senere, var den eneste nyhed, at den ene ko var død! Jeg mener dog, at de herrer til sidst fandt et mindre Gasthaus, de kunne frekventere, selv om der var langt at gå.

Da skibet igen blev beordret ind til Rotterdam for losning, opstod der yderligere et problem, for styrmanden på damperen ville ikke modtage godset før under lastning i Antwerpen, så efter forlængelse af t/c-hyren, der indebar betaling, indtil skibet i ballast var tilbage i Rotterdam, tøffede TALATA med til Belgien, hvor skibet endelig blev losset.

Der var ikke mange returlaster at få i den størrelse tonnage, men det lykkedes dog at få last til Hamburg, hvor vi nemmere kunne finde så lille en ladning bestemt for Danmark.

På et tidspunkt ønskede Mercandia Rederierne at købe skibet. Efter salget blev det rigget om til en tremastet skonnert og fik navnet MERCANDIA II.

Begge de herrer Møller gik i land, men købte endnu en gang et skib for ikke at skulle endeligt afregne med skattevæsenet. Det blev til køb af m/s BALTIC, der var sat til salg, da Carl Munro skulle overtage andet skib. Dette køb blev dog ikke nogen succes. Vedligeholdelse, pasning af motor, etc. var noget helt andet end at gøre det samme på et træskib med hjælpemotor. Da Chr. Møller havde nået pensionsalderen, og Ib Møller havde svært ved at overskue skibets størrelse og fartsområde, blev et sidste salg slutningen på deres karrierer til søs. Ib blev senere ansat som havneassistent i Helsingør.

Lidt om *m/s BALTIC* af Holbæk: Som tidligere nævnt overtog Carl Munro det sidste skib i Hyrups regi. Skibet var af Hyrup indkøbt fra Holland som ex m/s WHITSUN. Selv om det kun var på 350 dw., havde det under hollændernes regi sejlet mellem Afrika og Sydamerika. Calle fortsatte med at sejle i samme regi, som jeg havde beskæftiget skibet med i Hyrups tid, hvilket bl.a. drejede sig om træ fra Finland og Leningrad (nu Skt. Petersborg) til danske og senere også tyske havne. En af destinationerne var bl.a. den idylliske by Frederiksstad syd for Husum. Da skibets dybgang ikke var så stor, kunne det fra Kielerkanalen sejle via Ejderen (vest for Rendsburg) og fortsætte ad små kanaler frem til den endelige destination, hvorved man undgik at komme ud i Nordsøen, hvor man skulle afvente tidevand, bruge lods, etc. Transporten af træ måtte nødvendigvis moderniseres for at nedbringe de stigende omkostninger, der var ved manuel håndtering af træplanker bræt for bræt. Det startede med, at man lavede længdesatte pakker med stålbånd omkring, hvilket var i orden for BALTIC, selv om indtagendet blev reduceret noget på grund af ikke-udnyttede ender og højder i lastrummet. Næste trin og nuværende forsendelsesmåde blev de større truck-pakker, som bestemt ikke egnede sig til de mindre skibe. Disse pakker var noget højere og bredere end de længdesatte pakker og var kun ret i den ene ende, hvilket krævede et noget større volumen per kubikmeter, som var det nye mål, man indførte, i stedet for St.P.stdr. Dette betød et farvel til trælastfarten for de mindre skibes vedkommende.

I midten af 1970'erne sælger Calle så – som tidligere nævnt – skibet til Chr. Møller i Frederiksværk. Af et partrederi i vort regi køber han derefter m/s SCANTIC, som omdøbes til m/s BALTIC, der havde en dødvægt på 630 tons. Calles fartsområde bliver derved udvidet, idet skibet herefter

BALTIC af Holbæk på 350 tdw., typisk hollandskbygget motorskib fra 1940. (HMP).

sluttes til både engelske og franske destinationer. Dog var hovedparten af sejladserne i østersøområdet.

Kort før påske i 1977 sluttede jeg skibet hjemgående fra kontinentet for en last sækkegods på paller fra Colchester til Holbæk og Nyborg. Calles 10-årige datter Tina, der boede i Odense, skulle tilbringe påsken om bord hos sin far, men på grund af dårligt vejr på rundturen kom skibet ikke fra Colchester før om onsdagen op til påsken. Vi lod derfor Tina, der ikke var så gammel, bo hos os, indtil skibet ankom til Holbæk. Skærtorsdag formiddag blev jeg ringet op af Blåvand Radio, der havde en samtale til mig fra DFDS's passagerskib m/s WINSTON CHURCHILL. Telegrafisten om bord skulle hilse fra Calle og meddele mig, at de i det dårlige vejr havde fået en del slagside, men at alt var vel om bord. Jeg spekulerede noget på, hvad jeg kunne gøre på en helligdag, så jeg ringede til en havariekspert, som jeg kendte i Dansk Sø-Assurance, hvor skibet også var kaskoforsikret. Han ville for en ordens skyld meddele det til Lloyds i London, hvilket var yderst fornuftigt, for om bord udviklede situationen sig hurtigt. Skibet havde fået yderligere slagside, og da man om bord var bange for, at skibet skulle kæntre, valgte hele besætningen at gå i redningsflåden, hvorfra de blev samlet op af et hollandsk fragtskib. Calle kontaktede mig derfra over radioen og fortalte, at skibet drev rundt som »dødt« skib, men at alle var ok inklusiv styrmanden, som var Bach fra Lynæs.

Dansk Sø-Assurance tog straks over, men inden der blev arrangeret en bjærgning, havde man fra en belgisk søgående slæbebåd entret havaristen og sat maskinfolk om bord for at tjekke tanke og lastrum for eventuelt indtrængende vand. Da det ikke var tilfældet, tog de skibet på slæb

Den ny BALTIC ses her i Holbæk Havn julen 1977. Den var bygget i Svendborg i 1949 og kunne gå med 630 tons. Side på ses ELSE PRIVA af Ærøskøbing, bygget Holland 1941 og på 480 tdw., der også blev disponeret af Flemming Knudsen, Fisker & Boms mæglerforretning. (FK).

og satte det på blød grund ud for Great Yarmouth.

Hele dagen gik jeg herhjemme og udtalte håbet om, at »lortet« ville synke, nu hvor der ikke var menneskeliv på spil. Herhjemme måtte vi senere på dagen nikke genkendende til ordsproget om, »at små gryder har også ører«, for Tina gentog flere gange i løbet af dagen mit omtalte håb! Hun blev her for øvrigt påsken over og så ikke sin far i denne omgang.

Det belgiske rederi, der ejede slæbebåden, fremsatte selvfølgelig et enormt krav for bjærgning af dødt skib og last, men endte med at underskrive en »Lloyds open form«, der fastsætter bjærgningsbeløbene for såvel skib som ladning. Skibet blev delvis rettet op ved hjælp af ballastvand i bundtankene og slæbt ind til Yarmouth, hvor besætningen igen kunne gå om bord og konstatere, at alle deres efterladte personlige effekter var pist borte (stjålet).

Dansk Sø-Assurance havde sendt en havariekspert til England. Han konstaterede, at skibet ikke havde taget vand ind overhovedet, men at lasten havde forskubbet sig i den høje søgang. Der blev arrangeret omstuvning af last, ligesom frirum ud til skibssiderne blev udfyldt med halmballer for at undgå en gentagelse. Skibet fortsatte derefter den afbrudte rejse og ankom vel til Holbæk for losning af dellast.

Dagen efter var der arrangeret lovpligtig søforklaring ved retten i Holbæk. Da det var færdigt sidst på eftermiddagen, afgik skibet mod Nyborg, hvor resten af lasten skulle oplosses. Ved 22-tiden ringede Calle over Lyngby Radio og meddelte mig, at skibet var sejlet på Sjællands Rev, der er fyldt med store sten. Jeg sagde til Calle, at han ikke måtte tage sådan gas på mig, men nærmest grædende måtte han bekræfte, at det var sandt!

Det var ikke med glæde, jeg igen måtte kontakte søassurancen. De entrerede med Svitzer om bjærgningen, og de brugte deres bjærgningslaug fra Omø til at losse noget af lasten over i et mindre skib, hvorefter de trak BALTIC af revet og slæbte det ind til Hundested, hvor det oplossede parti atter blev lastet om bord. Dykkere kunne konstatere, at det meste af bunden var stærkt bulet og ødelagt, så skibet kun flød på tanktoppene. Der blev dog fra Skibstilsynets side givet lov til at sejle til Nyborg for restlosning, såfremt Svitzer ledsagede skibet hele vejen. Efter udlosningen afgik m/s BALTIC til Svendborg for ved dokning at besigtige skaderne. Jeg var selv til stede og så, hvordan vandet fossede ud af samtlige bundtanke, der var hullede som en si.

Jeg blev klar over, at en eventuel reparation ikke alene ville koste forsikringen mange penge, men at det også ville blive dyrt for Calle, da selvrisiko og visse udbedringer samt tidstab ville blive for hans regning, hvilket på det nærmeste var økonomisk uoverskueligt. Dansk Sø Assurance havde inviteret flere værfter til stede, for at de kunne afgive reparationstilbud. Da jeg ønskede, at skibet blev kondemneret, så forsikringssummen kunne blive udbetalt og skibet sandsynligvis ophugget, havde jeg samtaler med Marstal, Søby og Assens skibsværfter for at sikre mig, at tilbudene på reparation blev højere end forsikringssummen. Jeg havde dog ikke taget alle mine afguder i ed, for nærmest chokeret måtte vi erfare, at Svendborg Værft, hvor skibet var i dok, manglede lidt beskæftigelse i den periode og derfor afgav et »dumping« tilbud.

Da reparationen var udført, gik skibet atter i fart og sejlede de næste år en del korn til østtyske, polske og enkelte russiske havne i De Baltiske Lande. Det var et af de tyske kornhuse, jeg sluttede disse laster med. Fragterne var ikke specielt gode, men mange gange kunne modtagerne ikke losse inden for den stipulerede lossetid, hvorved skibet kom på demurrage (overliggepenge). Det var nærmest netto-

optjening, da det hverken kostede olie, ekstra havneudgifter eller slitage.

I juli måned 1980 havde jeg fragtet skibet for en last korn fra Ystad til Tallinn, hvortil skibet ankom den 7. juli samtidig med, at de olympiske sejladser skulle afvikles. Myndighederne beordrede skibet til at ankre op ude på reden og meddelte, at der ikke ville blive mulighed for at anløbe havnen de første to-tre uger. Der blev derfor rigelig med tid til at banke rust, få malet og udført andet vedligeholdelsesarbejde. Udenbords arbejde blev forbudt med den begrundelse, at der kunne dryppe maling i vandet! Calle forsøgte at komme tidligere i havn ved at påberåbe sig mangel på vand og proviant. Den 25. juli fik skibet lov til at komme i havn, men kun for at proviantere, hvorefter skibet igen blev beordret på reden et par dage, inden det endelige anløb for losning blev bevilget.

I november måned samme år blev skibet solgt til Caribien. Overtagelsen fandt sted i Holbæk, men Calle og et par besætningsmedlemmer indvilgede i – mod betaling – at sejle med til Rosseau i Den Dominikanske Republik, der blev skibets fremtidige hjemsted.

I efteråret 1983 tager Calle til Skagen og besigtiger et mindre tysk skib, der skal på tvangsauktion. Skibets navn var m/s NILS, men hed oprindelig m/s HANS MATTHIAS af Burgstaaken. Det var dengang utroligt velholdt, hvilket desværre gik fløjten under den sidste ejer.

Calle køber skibet og omdøber det til m/s TINA BALTIC. Det bliver sejlet til Svendborg, hvor Petersen & Sørensen renoverer motoren, hvorimod opdatering af skrog og færdigklasning foregik i Søby. Omkostningerne blev langt større end først antaget, så det køb blev en økonomisk fiasko, der nogle år senere medførte konkurs for Calle, uden at restgælden nogensinde blev betalt.

TINA BALTIC af Holbæk på 430 tdw., tyskbygget i 1957 ses her i Kolding. (BC).

Dette blev for Calle afslutningen på en æra som ejer af forskellige fragtskibe. Han kunne dog blive boende i byen, da det lykkedes ham at blive ansat på Orø-færgen, hvor han blev indtil, pensionen kaldte.

m/s JATILE blev navnet på flere skibe, der var ejet af Lars Iversen på Tuse Næs. Navnet var begyndelsesbogstaverne på hans tre døtre Jane, Tine og Lene. Iversen havde sejlet som officer i ØK, men da containertrafikken tog fart, og rederiet derfor oprettede en EDB afdeling (ØK-Data) til styring af lastning/losning, blev han som overstyrmand hentet til hovedkontoret for som praktiker at bistå i udviklingen af denne afdeling. Efter ca. fire års arbejde som »landkrabbe« havde Iversen fået nok. Han sagde sit job op og købte af Henning Hansen i Marstal skibet m/s MINDE og bragte det til Holbæk. Her rådførte han sig med havnefogeden, der var E. Aa. Hyrup, om hvem han skulle bruge som disponerende mægler. Jeg blev nævnt, og efter en uddybende samtale gik jeg i gang med jobbet.

Iversen var en meget behagelig, rolig og tillidsfuld person, der hurtigt overlod alt det »landlige« arbejde til undertegnede. Kun når jeg var i tvivl om enkelte befragtninger var attraktive nok, tog vi en samtale om det. Det kunne f.eks. være at holde et par vedligeholdelsesdage i stedet for at slutte en last dårligt betalte skærver eller

JATILE af Holbæk som MINDE af Marstal på slip i Ærøskøbing. Skibet var bygget i Papenburg 1951, på 420 tdw.

lignende. Da skibet ikke havde en ret stor dybgang, blev det til en del sejladser til grundgående havne, hvor fortjenesten ofte var større, f.eks. til flodhavne midt i Holland, Tyskland og Østengland. Iversen fortalte på et tidspunkt, at besætningen i spøg kaldte mig for »grøftegraveren«.

Det gav selvfølgelig til tider problemer, når vi ikke var lokalkendte. F.eks. havde Iversen lokal lods (kendtmand) med ind til Leeuwarden med lucernepiller et par gange, men første gang han sejlede alene, satte skibet sig fast under en bro. Ingen havde fortalt ham, at grundet østenvind var vandstanden i selve kanalen steget, hvilket aldrig skete med vestenvind!

En anden gang havde jeg sluttet skibet til en lille plads, der hed Zutphen, og havde sikret mig, at der var vanddybde nok. Jeg havde bare ikke tænkt over, at i ballast kunne skibet ikke komme under den første bro, så Iversen måtte tage ballastvand ind i lastrummet for at komme under, hvilket medførte, at hele trægarneringen løftede sig og bagefter flød rundt i lastrummet.

Da lucernetransporterne nærmest forsvandt, fandt vi en niche ved at sejle østersskaller fra Frederikssund til en lille plads i Sydholland, der hed Ierseke. Alt forløb længe godt, indtil Wasserschutz Polizei i Kielerkanalen stoppede skibet på grund af overlast. Iversen havde glemt, at vi havde passeret den 1. november, hvorfor han kun måtte laste skibet til vintermærket og ikke som normalt til sommermærket. Det medførte oplosning af en mindre mængde til en jernbanevogn, der så blev sendt retur til Frederikssund. Da varen var losset op i en vogn, der havde transporteret kul, var skallerne ubrugelige ved ankomst Frederikssund. Det havde været langt billigere at forære de ca. 10 tons til en tysk landmand eller hønseavler.

I 1977 sælger han det første skib med navnet JATILE. Køber er Gert Dralle, der boede i København og som også ønskede at blive selvstændig. Skibet fik navneforandring til m/s KIRSTEN DK og forblev i vort regi. Iversen køber i stedet m/s ADDA, der var en singledækker bygget hos Ørskov i Frederikshavn og var af en serie, der blev bygget dér på 550 tons dw.

Fartsområdet blev nu et andet, da denne type havde et mindre lastrum med dårligt kubikindhold og derfor kun var egnet til tunge laster, der stuvede dw. og ikke til sojaskrå og lignende, der krævede mere kubik. På et tidspunkt blev skibet chartret ud til en befragter i Madrid, hvis efternavn var Pastor. Indbyrdes kaldte Iversen og jeg ham slet og ret »pastoren«. Skibet skulle sejle stykgods fra østspanske til nordafrikanske havne og enkelte gange også til Malta. Skibet var chartret ud som gearless, da lossebom og wirer var taget i land i Holbæk. Dette skete med mange skibe, da lossegrejet for det meste var til gene, da man de fleste steder lastede og lossede med havnenes eget krangrej.

Charteret var godt betalt, så da »pastoren« til sidst forlangte, at skibet skulle være udrustet med gear for at kunne fortsætte i charteret, måtte vi sende lossebom m.m. per bane til Barcelona, som var basishavn for de fleste laster. Det blev en halvdyr affære, da ingen lastbiler havde ladlængde, der var stor nok og ikke kunne opnå dispensation for længden. Derfor måtte der to banevogne af sted på grund af længden. Den ene havde ingen last med og fungerede kun som forløber, så bommen kunne rage ind i vognens profil. Ydermere skulle det være vogne, hvor man ved grænsen til Spanien kunne skifte hjul til de bredere spanske spor. Som bekendt er systemerne i Nordafrika mere eller mindre korrupte. Det gik ikke så meget ud over skibet, men episoder opstod der selvfølgelig. Da skibet første gang skulle til Algier, kunne skibshandleren i Barcelona ikke fremskaffe dette lands flag. Ved ankomst i lossehavn ville havnemyndighederne afkræve Iversen en bøde på $ 500,-

JATILE NR. 2 af Holbæk som ADDA af København i Københavns Havn, Ørskover på 550 tdw. (HMP).

for manglende flag, men han kunne i første omgang tale sig fra det, fordi han på næste rejse skulle dertil igen og bestilte flaget ved den lokale skibshandler. Næste gang kunne han så købe flaget, men først efter at myndighederne havde afkrævet og fået de 500,- $ for manglende flagføring!

På et tidspunkt trængte Iversen til noget ferie, og da Calle gik ledig herhjemme, indvilgede han i at afløse et par rejser. Hans første tur gik til Tunis via Malta, og da man over radioen fik at vide, at der var en ny skipper om bord, skulle der jo lige laves et nummer med ham. Ved ankomst fik han forelagt en bøde for at have sejlet for tæt på land ved et militært anlæg på ruten fra Barcelona. Calle kunne smilende fortælle dem, at de måtte have taget fejl, for han kom altså ovre fra Malta og havde slet ikke været i det omtalte område. Det var ikke så godt for myndighederne, for nu havde de jo tabt ansigt!

I begyndelsen af charterperioden faldt charterhyren til tiden, men efterhånden blev betalingen trukket lidt i langdrag. Der var mange forklaringer på forsinkelserne, bl.a. store udlæg til rederiomkostninger såsom kontanter, vand og lignende. Iversen kendte »pastoren« personligt, da han af og til kom til Barcelona, hvorfra han også drev et krydstogtskib på Middelhavet. Selv om jeg måtte rykke for penge, hver gang betalingsdatoen var »overdue«, blev vi enige om at fortsætte sejladsen, da det nok drejede sig om spanske manérer.

I sommeren 1981 havde vort tilgodehavende imidlertid vokset sig så stort, at jeg meddelte »pastoren«, at min kone (der passede skibets regnskab) og jeg ville komme til Madrid for at få afregning og penge med hjem. Vi blev hjerteligt modtaget af familien og vist rundt i byen, inden den økonomiske situation blev drøftet. Inden vor ankomst var der blevet overført a/conto $ 10.000,- til vor bank i Holbæk, og et lignende beløb blev overført under vores ophold i byen samt lovning på beta-

ling af vort resttilgodehavende inden for en måneds tid, hvilket blev overholdt. Derefter samme forhalingsproces, der medførte, at jeg i december måtte rykke meget kraftigt for at få penge. Trods skepsis for befragterens betalingsevne fortsatte vi sejladsen, men i marts 1982 var det slut, da »pastoren« gik fallit!

Jeg tog straks til Barcelona, da Iversen havde haft kontakt med andre firmaer, som sejlede på Nordafrika, men ingen ville betale tilnærmelsesvis den gode t/c hyre, vi havde optjent i lang tid. Slutresultatet blev, at vi for et af firmaerne lavede nogle ture på rejsebasis, men det kunne overhovedet ikke hænge sammen, for nu skulle vi vente på reden inden losning. Den statslige agent i Algier forlangte et alt for højt a/conto beløb for anløb af havne, etc. Beløbet, der var afkrævet for meget af det statslige foretagende, fik vi aldrig tilbage trods Assuranceforeningen Skuld og Det Danske Konsulats mellemkomst, til hvem man anerkendte det skyldige beløb. Efter et par rejsers forløb blev Iversen og jeg enige om at slutte last nordover og igen komme hjem og sejle i vante farvande.

I midten af 1980'erne sælger Iversen JATILE nummer to til Vestafrika, da han ønsker et skib med større kubik for at være mere fleksibel i fragtfarten. Skibsfører Carlsen, der var bosiddende i Holbæk og ejede m/s ELSE PRIVA, havde flere gange sagt, at vi kunne købe hans skib.

Det var en shelterdækker bygget i 1941 som hollandsk m/s BESTEVAAR, der havde en dw. på 480 tons med masser af kubik. Det endte med en handel, og skibet fik derefter det gammelkendte navn JATILE.

Originaltegningerne af skibet kunne ikke fremskaffes, da disse var gået tabt under et bombardement af værftet under krigen. Fartsområdet forblev i nordeuropæisk fart, ofte med fiskemel eller lucerne til England og soyaskrå retur fra Rotterdam eller Hamburg. Iversen havde ofte ekstra folk med i besætningen. Det var adfærdsvanskelige unge mennesker, der fik lov til at komme til søs i stedet for at gå i skole. Da de ikke talte med i den lovpligtige besætning, betalte kommunerne penge for at have dem om bord.

Når der vejrmæssigt ikke kunne udføres arbejde om bord, og Iversen ind i mellem

JATILE nr. 3 af Holbæk ex. ELSE PRIVA fra 1941 på 480 tdw. (BC).

trængte til lidt ro, bad han dem om at »gå ned og se video«! Det var der altid om bord med diverse film, da Søfartens Velfærd jævnligt sendte kasetter ud til skibene. Iversen havde med sit rolige væsen et godt tag på disse unge, men en gang måtte han alligevel tale højt til en af dem. Undervejs over Nordsøen i kulingsvejr ville den ene omgående fra borde. Han var blevet rædselsslagen over de høje bølger og mente, at man da bare kunne sende en helikopter ud til skibet for at afhente ham, men han blev klogere. Ved ankomst til næste danske havn afmønstrede han straks.

I 1990 skulle skibet have fornyet sin klassifikation, hvilket skulle foretages ved skibsværftet Toft i Egernsund. Da klassefolkene gennemgik skibet, viste det sig, at reparationsomkostningerne ville blive så høje, at det ikke kunne svare sig at sætte skibet i stand, hvorfor det blev solgt »*as is*« til værftet for en mindre sum. Motoren blev pillet ud og brugt i et andet skib, hvorefter resten gik til ophugning. Senere mønstrede Iversen ud som afløser på m/s POSEIDON af Hadsund. Helbredet begyndte at drille ham, og i begyndelsen af 1991 kom han syg i land i Århus. Det viste sig, at han led af leukæmi, og i oktober samme år afgik han ved døden.

m/s KIRSTEN DK af Holbæk. Som nævnt var det den første JATILE, der videreførtes under dette navn. Dralle, der privat boede i en villa i København, var ikke opflasket i småskibene og havde næppe forestillet sig, hvor meget arbejde, der skulle præsteres, og hvor sparsommelig man skulle være, for at det hele kunne løbe rundt for et skib i denne størrelse. Lå skibet f.eks. i Bergen weekenden over, tog han flyveren til København. Stor husleje og andre private udgifter gik forud for skibets omkostninger, så efter at have sejlet nogle år, hvor det gik ned ad bakke med økonomien, måtte han binde fast og melde sig konkurs. Det kostede os en del penge, da Dralle havde været snu nok til, at de private værdier var opført i konens navn. Skibet blev solgt, og kom så vidt jeg erindrer til at hedde ANNETTE FØNS, hjemmehørende i Odense.

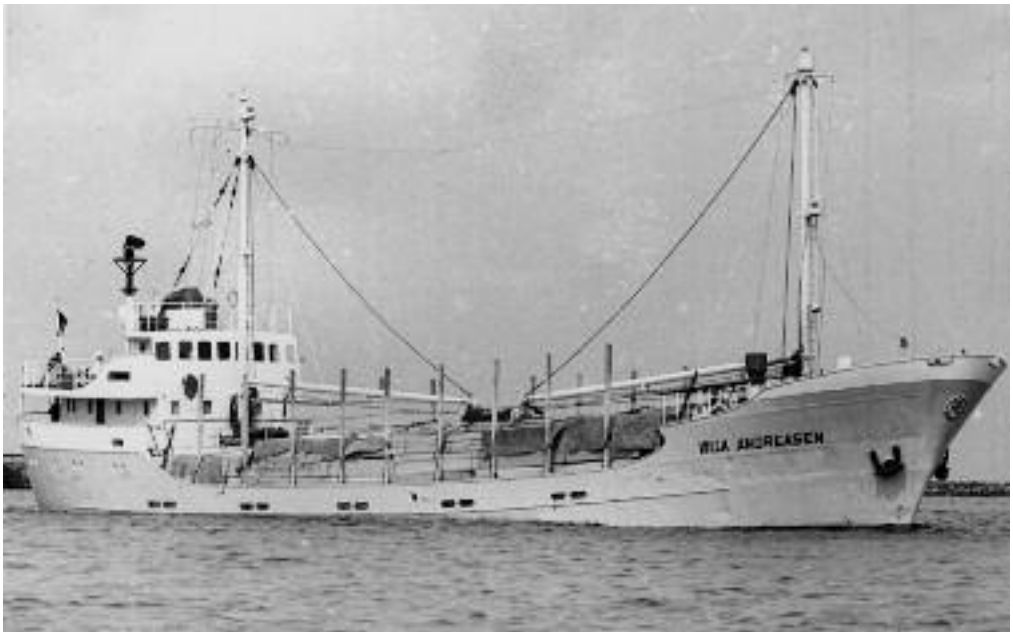
m/s SCANTIC af Holbæk. Dette skib var ex m/s NORCO af Svendborg og var oprindelig bygget af rederiet A. E. Sørensen som m/s ANETTE S. Skibets fartsområde var oprindelig grønlandsfart for KGH, hvorfor det var stærkt bygget af kraftigt dimensionerede plader i bund og stævn, ligesom forskibet havde ekstra spanter til at forstærke skroget. Typen var en raised quarterdecker på 499 brt og en dødvægt på 630 tons.

Skibet kom i 1973 til Holbæk for at indtage en last lucernepiller, og under samtaler med skibsfører Laursen kom det frem, at han ønskede at afhænde skibet, som var rimeligt velholdt. Jeg havde forskellige bekendte og forretningsforbindelser, der gerne ville prøve at være medejere i et partrederi. Det førte til køb af NORCO, der så fik ovennævnte navn.

Ved købet sejlede skibet i t/c for Bunge & Co., hvilket det fortsatte med, til charterets udløb, hvorefter det kom i fri fart. I begyndelsen var indtjeningen acceptabel, men i et vigende fragtmarked med store omkostninger grundet skibets høje bruttotonnage og et senere motorhavari, ønskede parthaverne, at skibet skulle sælges. Som tidligere nævnt skete dette salg til Carl Munro, der videreførte det under navnet BALTIC.

m/s ELLEN BAGGE af Korsør. På et tidspunkt i sidste halvdel af 1970'erne rettede skibsfører Erik Bagge fra Korsør henvendelse til mig om disponering af hans daværende skib, der bar konens navn. Det var en Sietas singledækker-type på 399 brt., der lastede ca. 650 tons dw og var ex m/s VILLA ANDREASEN.

M/S SCANTIC af Holbæk som NORCO af Svendborg ankommer Holbæk 1. december 1973. Skibet var bygget som ANETTE S i Svendborg 1949 og var på 630 tdw. (FK).



ELLEN BAGGE af Korsør som VILLA ANDREASEN af København på 650 tdw. Sietas'er fra 1951. (HMP).

Bagge havde hele tiden haft firmaet J. Poulsen i Korsør som disponerende mægler, men grundet nogen uenighed ham og Finn Poulsen imellem, ønskede han en anden til dette job. Min indstilling var stadigvæk, at jeg ikke ville tage skibe fra andre kolleger, så for en ordens skyld spurgte jeg Finn om, hvordan situationen var. Han kunne fortælle mig, at samarbejdet var endt og udtrykte så sin glæde over, at Bagge havde valgt mig som sin afløser.

Bagge var vant til at sejle lidt længere væk, så det blev bl.a. til rejser med kartofler til nordafrikanske havne og til De Canariske Øer. Returlasterne nordover fandt vi i reglen i Spanien og Portugal.

På et tidspunkt havde jeg i december måned sluttet skibet til Irland og bagefter sikret det en hjemrejse med stål fra Bristol-kanalen til Halmstad eller Varberg med den klausul, at skibet først kunne blive losset efter nytåret. Det passede perfekt, da Bagge så kunne fejre jul og nytår i Korsør og så sejle videre en af de første dage i januar. Imidlertid ville vejrguderne det ikke sådan. Grundet storm undervejs til Irland blev skibet så forsinket, at lastehavn ikke kunne nås, før cancelleringsdatoen kort før jul. Da British Steel lukkede over jul og nytår, annullerede de derfor certepartiet. Nu var gode råd dyre! En spot position på denne tid af året var ikke sjov, men pludselig kom der et tilbud på en last kul fra Cardiff til Piræus, der ydermere blev godt betalt. Bagge accepterede lasten, der blev indtaget den 24. december, hvorefter man holdt juleaften og afgik næste dags morgen. Losning i Piræus fandt sted først i januar måned, hvorefter det næste problem meldte sig. I Middelhavsområdet var der nemlig ingen befragtere, der genoptog arbejdet før efter Hellig Tre Konger den 6. januar, så Bagge måtte i ballast vestover. Det lykkedes ikke at finde nogen last før Tanger, hvor skibet fik en last kork til vestengelsk havn. Denne fragt dækkede nærmest kun de reelle omkostninger, hvorfor hele rundturen ikke blev den økonomiske succes, vi havde håbet på.

I marts måned 1980 sælger Bagge skibet til en græsk reder, der herefter navngiver skibet WALVIS. Bagge havde en ide om at gå i land og få et fast job, men da tiden nærmede sig, hvor de foretagede afskrivninger skulle afregnes med skattevæsenet, købte han igen skib. Det skete i november 1981, hvor han erhvervede sig m/s PETER FREM, der var et af de mange skibe på 299 brt., som der blev bygget en hel serie af i Ringkøbing med en dødvægt på godt 500 tons. Dette skib fik også navnet ELLEN BAGGE ligesom de tidligere skibe, han havde haft.

I starten af 1982 blev skibet sluttet på timecharterbasis for en rejse med eksplosiver i FN regi. Lastning skulle foregå i Zeebrügge, Brest og Bilbao til tre destinationer i den Persiske Golf. Tilbagelevering af skibet skulle først ske efter passage af Suez-kanalen, hvis hjemrejsen skete i ballast og ellers i nærmeste lossehavn derefter. Efter tillastning i Zeebrügge forlangte havnemyndighederne, at skibet skulle afsejle trods fuld storm i Den Engelske Kanal. Da agenten havde været om bord med et hav af papirer, som Bagge skulle underskrive, måtte skibet afgå, selv om det var uforsvarligt i det hårde vejr. Skibet var jo ikke færdiglastet og havde flere containere på dæk. I skyndingen havde Bagge ikke set, at de stod anført som lastet under dæk på papirerne, hvilket senere blev et meget stort problem. Straks efter afsejlingen bad skibet om lov til at gå ind i smult farvand ved Vlissingen, men det blev afvist af lodserne på grund af lastens beskaffenhed. Der var så ingen anden mulighed end at komme over til den engelske kyst og søge læ dér, men inden de kom så vidt, tog skibet nogle voldsomme overhalinger, hvorved flere af containerne sprængte surringerne og røg udenbords. Calle var afløserstyrmand på

ELLEN BAGGE af Korsør i Esbjerg 17.10. 1982. Skibet var fra 1967 og af den store serie af Ringkøbinger på 700 tdw. (Foto Lars Staal).

dette tidspunkt, og han fortalte senere, at indholdet af tændsatser i den ene af containerne antændte under overbordskylningen, så der stod ild ud ved endedøren. Da vejret blev bedre, fortsattes rejsen mod Brest og Bilbao. Ankomsten til sidste lasteplads skete samme dag, som jeg skulle hjem fra Barcelona, efter at JATILES situation var afklaret, og da Bagge gerne ville have min assistance i Bilbao, tog jeg nattoget dertil, hvor skibet lå opankret ude i yderhavnen, ca. 18 km fra stationen.

Agenten havde været meget lidt samarbejdsvillig med hensyn til hjælp til reparation m.v., men da jeg over VHF-radioen havde truet ham med, at jeg ville sørge for, at han ikke fik flere klareringer af dem, vi sejlede i t/c for, skete der hurtigt noget. Han kom selv om bord, og inden længe var der arrangeret en båd til afhentning af den lossebom, der skulle rettes op, reparation af gelænder m.m. Da skibet næste dag kom til kaj og begyndte at laste, var min mission ovre, hvorefter jeg fløj hjem via London.

Efter udlosningen i Persergolfen havde befragterne sluttet skibet for en last kød- og benmel fra Bombay til Latakia i Syrien, hvor tilbageleveringen skulle ske. Bagge fortalte mig senere, at han efter afgangen fra Bombay havde fundet en »stowe away« i maskinrummet. Han vendte straks om, og ved hjælp af nogle stænger cigaretter fik han lodserne til at afhente den »overtallige« person, og derved undgik han indblanding fra myndighedernes side om episoden.

Jeg frygtede, at Bagge endnu engang skulle ballaste ud af Middelhavet, men heldigvis fik vi en last stykgods fra Farmagusta til Belgien. Kort tid efter afgang blev vi kontaktet af Udenrigsministeriet, der ville advare os om ikke at anløbe Limassol inden for de næste to år, da skibet i så fald ville blive arresteret, da det havde været i den tyrkiske del af Cypern.

Knapt et år efter overbordskylningen af containerne modtog Bagge og jeg i alt seks stk. anbefalede breve, hvori vi blev holdt ansvarlige for erstatning af tabet af varerne. Kravet, der sluttelig blev rettet mod Bagge alene, var på ca. 38 mio. kr. og fremkom lige inden forældelsesfristen ville træde i kraft.

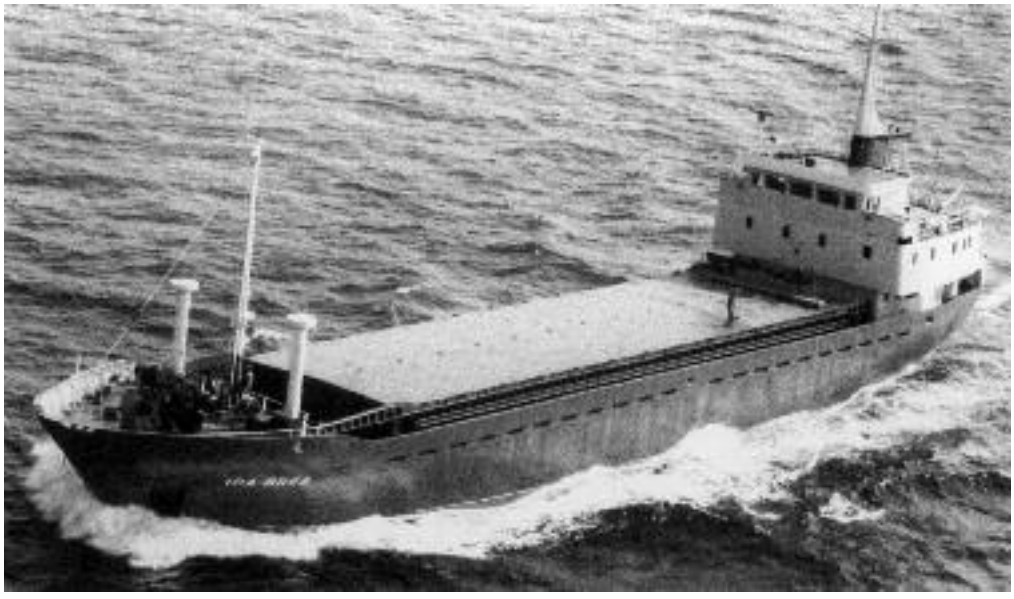
Sagen blev selvfølgelig overgivet til Skuld og verserede i flere år. Det viste sig, at fabrikken gennem datterselskaber både var ejer af mæglerfirmaet, der havde narret Bagge til at underskrive »under dæk« konnossementer, samt var ejer af ladningsforsikringsselskabet. Grunden til det fremsatte krav var primært rejst, fordi afskiberen ville have ryggen fri overfor reassurandørerne i både Europa, USA og Japan. Kort før sagen skulle for retten, blev der indgået et forlig, hvor Skuld betalte ca. kr.125.000,-, hvoraf Bagge over de næste tre år skulle betale omkring tre fjerdedele af beløbet, ligesom den almindelige præmie også steg på grund af skadestatistikken.

De næste seks år fortsatte Bagge sejladsen i europæisk fart, og sluttelig i 1988 solgte han skibet og gik på pension.

m/s POSEIDON af Hadsund. Skibet var et af den type på 399 brt., der blev bygget på Frederikshavn Skibsværft og havde en dødvægt på 1.170 tons. Skibet blev bygget som m/s IDA BRES og hed i en periode også m/s SANTONI.

POSEIDON var ved overgangen til disponering hos mig ejet af min mangeårige gode ven Einer Sørensen samt tømmerhandler Gorm Jensen i Hadsund. Tidligere havde der i ejerstaben også været en entreprenør samt skibsmægler Palle Svendsen i Mariager.

Einer og jeg havde kendt hinanden helt tilbage i tiden, hvor han ejede træskibet CHRISTIAN på 140 tons dw. Vi havde ofte talt om, at disponeringen af hans skib skulle foregå fra Holbæk, men jeg gjorde ham det samtidig klart, at det så sikkert var slut med at komme hjemover for at laste salt ud fra Mariager. Årene gik med flere anløb af



POSEIDON af Hadsund som IDA BRES af Assens, Frederikshavner fra 1970 på 1230 tdw. (BC).

Holbæk og hyggelige samtaler, og pludselig en dag ringede Einar og sagde, at nu var tiden inde til af skifte over til Fisker & Bom. Trods dette skifte fik skibet nogle enkelte laster salt ud fra Mariager, men blev ellers fortrinsvis beskæftiget i nordeuropæisk fart, gerne med gødning fra Herøya eller korn indenrigs. Småskibsfarten fornægtede sig ikke, selv om skibet var blevet større. Dog kom skibet også af og til på lidt længere ture til England og Nordspanien, især efter Einers søn Peter kom hjem for at afløse faderen ind imellem.

Den længste tur blev nok en rejse fra Sverige til Livorno i Italien, men da skibet på grund af sommertiden måtte i ballast helt til Nordfrankrig for at få last igen, blev der ikke meget overskud ud af en sådan rejse.

Da jeg stoppede mit aktive virke med udgangen af år 2000 for at gå på efterløn, skiftedes disponeringen til Carl Elgaard Shipping i Århus. Dér har skibet været beskæftiget, indtil det i året 2008 blev solgt til Sydamerika.

Tilbage til tiden som selvstændig skibsmægler

I slutningen af 1975 kom Einer til Holbæk for losning af en last salt fra Mariager. Det var med hans daværende træskib m/s ACTIV, der var ex SVENDBORG ex MONA, oprindeligt bygget som ca. 200 dw, men senere nedmålt til den magiske 159 tons grænse. Med om bord havde Einar en journalist fra Jyllands Posten, der skulle skrive om småskibsfartens ringe kår og eksistensmuligheder, hvor fragtmarkedet var så dårligt, som det næsten kunne blive. Inden journalisten tog tilbage til Århus, interviewede han også mig om skibenes kår, og begge artikler blev bragt i Jyllands Posten den 14. december.

Lokalt havde vi mange venner på havnen, men specielt var det forretningsføreren på DLG og den autoriserede vejer (den kongelige vejer, som det hed i folkemunde) vi knyttede kontakt til. Det blev så gode venskaber, at vi kom sammen privat og endda var en tur på ferie sammen med dem til Mallorca.

Holbæk Havn 7. december 1973 med ACTIV af Hadsund i forgrunden side på LITA af Ålborg, begge med cement. Den inderste af de næste tre er LAKSEN af Nørresundby. (FK).

Lastning af korn på Holbæk Havn. (FK).

Når jeg skriver vi, skyldes det, at min kone var begyndt at arbejde med på halvdagsbasis, hvor hun passede bogholderiet. Den arbejdsindsats var fleksibel, hvilket indebar, at hun kunne være hjemme igen, inden vore piger kom fra skole.

Det kunne selvfølgelig ikke undgås, at nogle ikke brød sig om min til tider lidt dominerende person, men det var heldigvis få. Hvis en havn skal fungere optimalt, må der være personer, der ind imellem bestemmer forretningsgangen. I sidste ende er det selvfølgelig havnens myndigheder, men havnekaptajnerne holdt sig klogelig i baggrunden, så længe vi selv kunne klare ærterne.

Der var dog en rangermester fra DSB, der absolut ikke kunne fordrage mig og kaldte mig for »kongen af Holbæk Havn«. Pudsigt nok er sådanne følelser i reglen gengældt, hvilket også var tilfældet over for ham.

Problemet med DSB var den, at der altid skulle rangeres med toget midt på formiddagen, hvor alt var i fuld gang. Det var meget sjældent havnerelateret gods, der kom per bane, men derimod mest foderstoffer og gødning til Superfos. Dette firma var desværre placeret i den »forkerte« ende af havnen, hvilket bevirkede, at skibe, der blev lastet med transportbånd (og det skete i de fleste tilfælde), blev afbrudt i lastningen i halve timer ad gangen, da transportbåndene skulle fjernes imens. Det indebar at otte-ti hængertræk og havnearbejdere troligt måtte vente, hvilket i sidste ende kostede alt for mange ressourcer. Til sidst bad jeg havnens ledere diktere DSB, at de skulle udføre denne rangering, enten før arbejdet gik i gang på havnen, eller efter det var indstillet. Resultatet blev, at havnekaptajnen kom og gav mig et rangerregulativ fra attenhundrede-og-hvidkål, hvilket jeg ikke kunne bruge til noget, da det var i DSBs favør.

Heldigvis var forvalteren på Superfos meget forstående, og vi enedes om at skubbe tomme banevogne væk til fyraften og stoppe ankommende vogne lige før havneområdet begyndte, med mindre firmaet stod og manglede en eller anden vogn. Det passede ikke rangermesteren, og jeg kom aldrig på talefod med vedkommende.

Kun en eneste gang er jeg blevet så uvenner med en skipper, at jeg måtte smide ham ud fra kontoret, selv om han ret beset var kunde hos os. Det var skibs-

fører Aage Poulsen fra m/s KAMINA (alias Aage »bundgas«), der var ankommet med en ladning karbid i tromler.

Losningen foregik på den gammeldags måde med to tromler i kæder per gang, og – indrømmet – det tog alt for lang tid. Efter Aages anvisning lod jeg smeden fremstille et åg med kæder hængende, så man kunne losse otte tromler per gang, men det kom aldrig til at virke, for inden de sidste kæder var hægtet på, faldt de første kæder af – til stor frustration for alle. Næste eftermiddag meddelte Aage mig, at de tromler, der var i skibet til fyraften, ville besætningen smide på kajen. Jeg foreholdt ham så, at det var forbudt bl.a. på grund af brand- og eksplosionsfare, hvilket han kunne få bekræftet af havnekaptajnen. Efter længere diskussion, hvor han bl.a. fremkom med injurier om sammenspisthed etc., blev jeg så gal, at jeg hamrede næven så hårdt i bordet, at de ansatte nærmest fik et chok. Jeg råbte pegende mod døren: »Ud!«. Bagefter ringede jeg til Chr. Jensen i Aalborg, der disponerede skibet og fortalte Herluf Møller om episoden, hvorefter han sukkede: »Åh nej, nu ikke også hos dig«.

Næste gang skibet kom til Holbæk, var det af befragteren adresseret til vore naboer, men jeg gik alligevel om bord for at hilse på. Da jeg forsigtigt bankede på døren og spurgte, om jeg måtte komme ind, blev jeg hjerteligt modtaget af Aage med besked på, at jeg altid var velkommen ombord. Siden da ville han kun til Holbæk, hvis Fisker & Bom blev udpeget som agent.

I april måned 1976 døde vejeren Evald Hansen ret så pludseligt. Vi havde flere gange talt om, at en kombination af skibsmægler og vejer ville være en god ting i de mindre provinshavne. Da omsætningen på havnen i en periode havde ligget i den

Skibsmægler Flemming Knudsen foran den ny vejerbod og mæglerkontor på Holbæk Havn ved indvielsen den 22. januar 1979. (FK).

nedre ende, havde vi praktiseret at dele en mands arbejdskraft, så denne passede vejerboden om formiddagen og var retur hos os om eftermiddagen. Efter anmodning fra enken blev jeg af politimesteren konstitueret som vejer, da stillingen officielt skulle opslås ledig. En del mennesker troede fejlagtigt, at man blev offentligt ansat med fast løn, så da de fandt ud af, at alt var for egen regning og risiko, faldt de fleste ansøgere fra. Til min ansøgning havde jeg vedlagt en anbefaling underskrevet af samtlige firmaer på havnen inkl. Holbæk Shipping, der var vore konkurrenter (senere kolleger). Ligeledes havde Handelstandsforeningen også givet sin anbefaling, så bestallingen kom problemløst i hus.

Den politibetjent, jeg har omtalt ved min ankomst til Holbæk, kom i ansøgningsperioden ind på kontoret og fortalte, at han uopfordret havde været inde hos »Mester« og sagt til ham, at det var mig, der skulle have jobbet!

Da den gamle brovægt både var for lille og for gammel, besluttede vi i 1978 at bygge nyt kontor med tilhørende brovægt på 18 meters længde og 60 tons kapacitet. Den blev taget i brug i januar måned året efter. Det var også tiltrængt, da havneomsætningen igen var begyndt at tage til.

Et par af de lidt specielle opgaver, vi har haft med at gøre, var bl.a. da atomprøvestationen på Risø ved Roskilde Fjord i 1980 skulle have ekspederet godt 4.000 tons uranmalm, der i to omgange ankom med m/s EDITH NIELSEN fra Kvanefjeldet på Grønland. Der var fra starten stor ståhej med demonstrationer og avisartkler om modstanden mod disse transporter. Losningen blev dog afviklet uden nævneværdige episoder, og ved det andet anløb var der næsten ingen tendens til modstand.

En anden speciel opgave opstod året efter i februar måned. Ved DLG havde det hollandske skib m/s BANJAARD lastet 829 tons raps, der skulle til flodhavnen Spyck i Tyskland. Skibet afgik sidst på dagen, og da kaptajnen var godt kendt i

Den hollandske coaster BANJAARD sat op på grunden ved Odden Færgehavn efter grundstødning på Sjællands Rev 12. februar 1981. (FK).

området, ville han ved Sjællands Odde sejle gennem Snekkeløbet. Da han ikke umiddelbart fandt anduvningsbøjen, ændrede han mening og ville gå nord om Sjællands Rev. Det var dog lidt for sen en beslutning, for under manøvren ramte skibet nogle store sten, hvorved det sprang læk. Jeg anbefalede ham at gå ind i Odden Færgehavn og sætte stævnen på grund i den sydlige side, hvor vandstanden var lav. Jeg kørte straks derop og fik arrangeret og påbegyndt genlosning af varen midt om natten ved hjælp af lastbilkran samt en stenfisker fra Odden Havn. Svitzer blev også tilkaldt, men dog kun med landværts grej.

Da skibet ikke havde nogen dobbeltbund, måtte hele lasten oplosses og køres tilbage til Holbæk, hvor det blev tørret igen over korntørringsanlæg. BANJAARD blev midlertidigt tætnet og afgik tom direkte til værft i Holland for reparation.

En meget begivenhedsrig periode for os opstod ultimo 1982/primo1983. I december måned opstod der spontant en strejke i Aalborg på grund af Schlüter-regeringens ændring af dagpengereglerne, der forringede understøttelsen væsentligt for løsarbejderes første ledighedsdag. Denne strejke bredte sig som ringe i vandet og ramte straks efter København. Mellem jul og nytår lossede vi i Holbæk et skib med jern, der blev omdirigeret til vores havn. Denne ekstra omsætning forsvandt dog hurtigt, da strejken var landsdækkende efter nytåret. Vi forsøgte flere gange at komme i gang igen lokalt mod lovning på, at der ikke ville blive ekspederet varer, der oprindelig ikke var bestemt for havnen. Det lykkedes ikke i første omgang, da busfulde af strejkevagter ankom fra København og blokerede al losning og lastning, selv om de lokale folk var indstillet på at arbejde. Midlerne var blandt andet ødelæggelse af el-installationer på diverse grej samt nedkastning af jernaffald i siloriste og opskæring af bildæk m.m.

Midt i januar måned aflagde en politibetjent, jeg kendte godt, et besøg sidst på en fredag eftermiddag og fortalte mig, at sagen efter hans mening blev grebet helt forkert an. Han anbefalede, at jeg kontaktede politimesteren og bad om at få havnen spærret totalt af, så man i hvert fald kunne losse til lagre på havnen.

Vor egen JATILE var også strejkebundet med en last majsgriets, der skulle på lager. Da havnens egne kranførere på dette tidspunkt endnu ikke turde gå i arbejde, blev der arrangeret en kran på larvefødder, der kom med blokvogn fra Glostrup ved 23-tiden. Losningen blev straks påbegyndt og var tilendebragt næste morgen tidlig med vort kontorpersonale som lempere i skibet.

Da JATILE udgående var sluttet for en last raps til Tyskland, kontaktede jeg om morgenen straks DLGs lokale forretningsfører og meddelte ham, at det var nu, de skulle laste skibet, medens politiafspærringen var effektiv. Det turde man dog ikke umiddelbart gøre fra hovedsædets side i København, da man var bange for ødelæggelse af anlæg i de øvrige danske havne, især i Esbjerg, hvor det moderne losseanlæg blev betjent af folk, der var medlemmer af havnearbejdernes fagforening. Den indstilling ændredes dog ca. en uge senere, hvorefter havnen igen blev afspærret, så der kunne blive losset sojaskrå med en mobilkran, der af os blev lejet på Lolland, ligesom der samtidig kunne lastes raps fra siloanlæg.

Aktionen skulle starte ved 17-tiden, og inden da var selveste politimesteren på vort kontor for at tilse situationen. Da kranen lod vente på sig, blev der fra Roskilde Politi sendt en patrulje ud mod Køge. Her holdt blokvognen stille, som den skulle i myldretiden! Den blev straks beordret videre og ankom med politieskorte til Holbæk, for at man kunne være sikker på, at den hurtigste vej ad motorvejen blev benyttet.

Strejkesituationen januar 1983 på Holbæk Havn. (FK).

Journalisten på den lokale avis kom også til stede for at høre, hvad der skulle ske, fordi han havde hørt, at der holdt fem lastbiler med anhængere ca. 15 km fra Holbæk. Enten havde han en meddeler i politiet, eller også blev politiets radio aflyttet. Hans navn er Johan Kirk, og han er søn af den kendte forfatter Hans Kirk, der bl.a. har skrevet romanen »Fiskerne«. Han elskede, når jeg et par gange havde ham med om bord på nogle russiske skibe. Hans fars litteratur er velkendt i Rusland, og som gave kunne han forære besætningerne nogle af værkerne skrevet på russisk. Det gav altid en vodka eller to ekstra fra kaptajnernes side.

Da det lykkedes os at losse og laste, inden andre havne også kom i gang på lignende vilkår, blev jeg flere gange telefonisk truet midt om natten, ligesom en vognmand, på en kro i oplandet, havde hørt en busfuld havnearbejdere fra København tale om, at nu skulle de først til Kalundborg, og derefter skulle de til Holbæk og »ordne« ham vejeren, der jo også var mig!

Da vi en nat var færdige med at losse, kom vicepolitichefen hen til mig og sagde, at nu måtte han hellere følge mig hjem, alt imens vi på politiradioen hørte, at demonstranterne overfaldt blokvogntransporten med kranen på vej ud af byen. Demonstranterne havde også smidt partisansøm på vejbanen for at forhindre lastbilernes varetransport, men heldigvis for os gik det ud over en patruljevogn, så den slags tiltag blev hurtigt stoppet.

Først i slutningen af februar måned blev situationen normaliseret, men inden da havde vi nogle meget travle måneder. Bagefter udtalte flere af kunderne, at de nok skulle huske vores indsats, hvilket også blev tilfældet.

Da der i begyndelsen af 1980'erne blev oplagret store mængder EF-korn rundt omkring, besluttede vi i 1984 at bygge to, på den tid, store lagerhaller beregnet på oplagring og senere afskibning af EF (senere EU) korn. Det gik dog lidt anderledes, fordi vi efter færdiggørelsen langtidsudlejede disse haller til det lokale NVA (Nordvestsjællands Andel). Der

blev dog under deres lejemål indlagret EF-korn, ligesom DLG også havde EF-korn på havnen, men udskibningerne kom til at foregå i store skibe, der lastede i Kalundborg. Dog var der også en fortjeneste til vejeren, da kornet blev autoriseret vejet og kontrolleret både ved ind- og udlagring.

I oktober 1985 ankom der et russisk skib med en årlig last vejsalt fra Aktubinsk, der ligger nede ved Det Kaspiske Hav. Det meste af rejsen foregik på russiske floder og kanaler og varede ca. 28 dage op til Leningrad. Sådanne transporter kan ikke være rentable og kunne kun lade sig gøre, fordi afskiber, rederi og alt tilhørende var statsejet. Der havde forinden anløbet været en landskamp i fodbold mellem DK og USSR, så journalisten Kirk syntes, det kunne være sjovt at arrangere en revanchekamp mellem besætningen og et sammensat hold fra avisen og mæglerkontoret. Dommeren var italiensk – fra Milano – og var på det tidspunkt vor svigersøn. Fornøjeligt islæt med komsammen ombord bagefter!

I sidste halvdel af 1980'erne var der nogle kolde vintre på stribe, hvor havnens slæbebåd ofte kom på isbrydning. Det var normalt havnemesteren og hans havneassistent, der tog af sted, men en enkelt gang måtte jeg bistå, da Hyrup var syg. Havneassistenten var Emil Albertsen, der var fra Ærøskøbing. Han havde bl.a. sejlet som skipper i m/s GERT HANSEN og m/s MIMI HANSEN, begge af Marstal.

Direktøren fra det nævnte NVA skifter job og bliver chef for det daværende Stevns Andel, senere omdøbt til Østsjællands Andel (ØA), der i dag hedder Danish Agro. Firmaet ejede et siloanlæg, der tidligere tilhørte Qvade på Køge Havn.

Holbæk Havn bliver islagt med hård frost. Her ses en situation fra havnen i 1969, hvor FB's YMER assisterer. (FK).

ØA havde en temmelig stor omsætning over havnen af korn og gødningsstoffer.

Den nye chef opfordrede mig til at oprette en filial i Køge, så vi også dér kunne varetage firmaets interesser. Da de tyske kornhuse bakkede mig op om ideen, blev det en realitet fra den 1. oktober 1987 – på dato 19 år efter jeg blev selvstændig i Holbæk. ØA ønskede også, at jeg oprettede en autoriseret vejerbod i Køge, selv om der i forvejen var en autoriseret vejer.

Erhvervet var i mellemtiden blevet liberaliseret, så beskikkelsesproceduren var bortfaldet. Det var meget svært for de eksisterende vejere at forstå, at der nu kunne være flere vejere i en by, hvorfor noget sådant blev hårdt modarbejdet i Vejerforeningen. Da både den eksisterende vejer i Køge og jeg selv var bestyrelsesmedlemmer i foreningen, tog vi debatten inden for disse rammer. Selv om det var ugleset, måtte jeg til sidst meddele bestyrelsen, at den nye brovægt ville blive oprettet i Køge, hvilket skete i juli måned året efter. Det er til dato den eneste by i Danmark, der har to autoriserede vægte.

Et par år senere henvendte Baltic Shipping i København sig til mig for at høre, om jeg var interesseret i at overtage deres datterselskab Danba Shipping i Køge. Det blev vi ret hurtigt enige om, hvorefter en ret stor part af omsætningen over Køge Havn blev ekspederet af os.

Aktiviteterne i Køge var fra starten lagt i et anpartsselskab, hvor lederen i Køge, Niels-Erik Sunesen, var medejer. Det blev endvidere aftalt, at han senest ved min pensionering havde forkøbsret til samtlige anparter og dermed kunne blive eneejer.

I sidste halvdel af 1990'erne tog vi skridt til generationsskiftet, men kort før mål sprang Sunesen fra. Begrundelsen var den, at han ikke ville være bundet så hårdt til forretningen, som jeg til tider havde været i Holbæk, da han også havde sin familie at tage skyldigt hensyn til. Han havde forinden haft samtaler med ledelsen af Ohlsson Shipping, der var meget interesseret i en fusion. Ved en kort forhandling faldt brikkerne på plads for både mæglerkontoret og vejerboden, ligesom Sunesen fortsat skulle være ansat med beføjelser, der ikke var mindre end de hidtidige.

I dag er alle tre firmanavne ved en yderligere fusion kommet ind under shipping.dk, der er en »internationalisering« af firmaet Julius Mortensen & Co. i Fredericia.

I året 2000 bestemte jeg mig til at stoppe mit aktive virke og gå på efterløn. Jeg havde en gentlemanagreement med vore naboer Holship om en forkøbsret fra deres side til at overtage både mæglerkontor og brovægt. Det skete den 1. oktober 2000. Igen den samme skelsættende dato. Min kone stoppede derfor sit virke med udgangen af september måned, hvorimod jeg – ifølge kontrakten – skulle fortsætte året ud, så der kunne foretages en glidende overtagelse.

I samme periode vedtog Holbæk Kommune at nedlægge trafikhavnen og bruge arealerne til beboelse i stedet for til havneformål, ligesom det er sket i mange andre mindre havne.

Denne proces er dog stagneret noget her i skrivende stund anno 2008, så der losses og lastes stadigvæk skibe i Holbæk Havn.

De første dage af januar måned 2001 brugte jeg til lidt oprydning, og den 12. januar 2001 blev der holdt en dejlig afskedsreception for mig, hvor der kom venner og kolleger fra hele landet, ligesom det samme skete med folk fra Lübeck og Hamburg.

Tiden som skibsmægler var forbi, men minderne har man da lov at have!

Fotos i artiklen: (FK) er fra skibsmægler Flemming Knudsens scrapbog, (HMP) er fra Holger Munchaus Petersens samlinger og (BC) er fra Børge Christensens billedsamling. De ikke mærkede er fra museets samlinger i lighed med de andre ikke markerede i årbogen.

En lille brik i et stort spil

– englændernes angreb på Marstal i 1808

Af KARSTEN HERMANSEN

En overraskende nyhed

Det var allerede blevet mørkt lørdag den 9. april 1808, da lensgreve Frederik Ahlefeldt Laurvig nåede hjem til Tranekær Slot efter en tur til Hou på Nordlangeland. Havde han haft bare en anelse om de ventende nyheder, havde han næppe udsat sin hjemtur til efter mørkets frembrud. Der kan derfor ikke være meget tvivl om, at han blev temmelig overrasket ved meldingen om, at to engelske fregatter, som havde lagt sig i farvandet mellem Langeland og Ærø, havde sat tre barkasser – kanonbåde – i vandet og roet ind for i første omgang at tage et par jagter fra Marstals store handelsflåde. Englænderne havde haft held med at komme om bord på fartøjerne og sejle dem et stykke, men de havde jo ikke lokalkendskab til vanddybder og render, så kort tid senere stod de to stjålne skibe på grund. Det var naturligvis ikke et led i planen, og desperationen havde straks grebet de engelske søfolk, som satte ild til skibene og forlod dem. Marstallerne sendte omgående både ud for at slukke ilden på de brændende jagter, men fjenden ville ikke acceptere sit nederlag og begyndte at beskyde byen. Marstal var under angreb!

Mere havde Ahlefeldt Laurvig ikke fået at vide, men det var mere end tilstrækkeligt til, at han straks fandt papir, pen og blæk frem og rapporterede nyheden til den nytiltrådte kong Frederik VI, som blot en måned inden havde afløst sin psykisk syge fader, Christian VII, på den danske trone. Lensgreven havde nemlig generalkommandoen over Langeland, Taasinge og Ærø og måtte naturligvis sørge for, at ethvert anslag mod området blev meddelt hans højeste overordnede hurtigst muligt.[1]

Det store spørgsmål er så: hvorfor angreb englænderne Marstal, og hvilken betydning fik krigen 1807-1814 i det hele taget for Ærø og for det dansk-norske monarki? Ja, det er en længere historie, som udspringer af Danmarks rolle i de politiske og militære alliancer på europæisk plan. Det er med andre ord historien om den gang, Marstal blev en lille brik i et storpolitisk spil.

Florissante forudsætninger

Slutningen af 1700-tallet kaldes ofte den florissante periode, og florissant blev den først og fremmest på grund af de krige og reformer, som hele tiden gav ny næring til især den europæiske økonomi. I 1775 indledte de nordamerikanske kolonier deres løsrivelse fra Storbritannien. Med Uafhængighedserklæringen fra 1776 blev bruddet definitivt, men det hindrede ikke en krig i at udvikle sig stadig mere. Franskmændene, som også var involverede i den nordamerikanske frihedskrig, fik afgørende inspiration til deres egen revolution, da England i 1783 måtte acceptere sit nederlag i den nye verden. Europa kom derfor ikke til at vente længe på nye uroligheder, og de mellemliggende år var tilmed præget af flere truende politiske kriser, så tiden var alt andet end stabil. I 1793 erklærede den franske nationalforsamling englænderne krig, og på nær en våbenhvile i årene 1802-1803 gik revolutionskrigene lige over i Napoleonskrigene, som først fandt en afslutning i 1815.

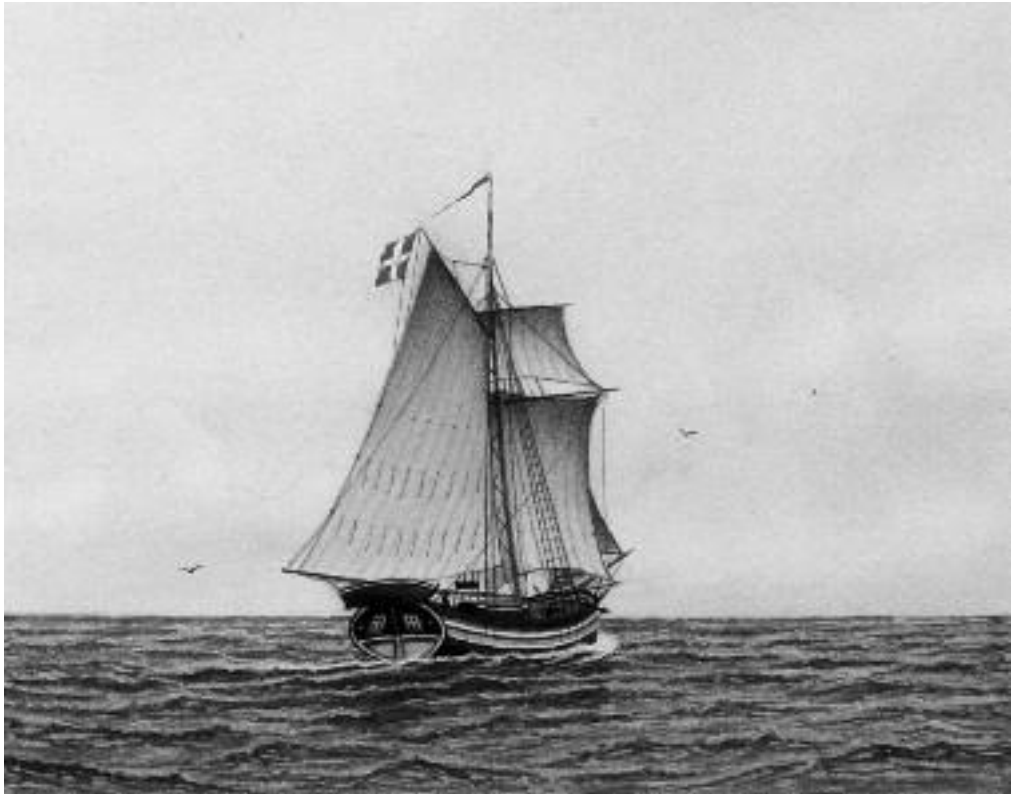
Omverdenen forventede, at Danmark

holdt sig neutral, og danskerne holdt sig klogelig til denne forventning, for det gav landet store muligheder for at lukrere på de store landes krige. Både Frankrig og England var betydelige kolonimagter, og efterspørgslen af varer fra kolonierne udløste et stort behov for neutrale skibe, som kunne foretage de nødvendige transporter. På den anden side udløste netop denne trafik en optrapning af en økonomisk krigsførelse, som udmøntede sig i talrige overgreb og opbringelser af neutrale og dermed også danske skibe.[2]

Marstallerne tog også del i den florissante tids økonomiske opsving, selv om Marstals skibe ikke gik i langfarten på fjerne kolonier. Det var derimod kornhandel på nordtyske havne, som optog de virksomme marstallere. Da et 50 år gammelt forbud mod indførsel af udenlandsk korn til Danmark og Sydnorge blev ophævet i 1785, stod marstallerne straks klar til at genoptage den lønnende fart. Inden længe kunne man møde marstallere i Rostock, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Stettin, Danzig, Elbing, Königsberg og Memel. Her købte de korn – ikke mindst rug – som blev afsat i København. Der blev også sejlet betragtelige mængder korn til Norge. Marstallernes arbejdsområde begrænsede sig imidlertid til Østersøen, og sejlads på England og fjernere europæiske lande forblev nogen tid endnu en uprøvet mulighed.[3]

Men økonomiens og søfartens blomstring var skrøbelig, for alt stod og faldt med den militære udvikling og de deraf følgende politiske initiativer og beslutninger.

Den franske revolution havde skabt et



Marstaljagten ANNA MARIA ELISABETH, akvarel af H. A. Hansen, »Spillemandens Hans«.

magttomrum, som blev udfyldt på forskellig vis, indtil den unge korsikanske general, Napoleon Bonaparte, i 1799 blev Frankrigs reelle leder. Han havde markeret sig som et militært talent ud over det sædvanlige og dertil en glødende fransk patriot og revolutionær. Han ville kunne give Frankrig ro og stabilitet, tænkte flere, og i 1799 blev han i realiteten Frankrigs leder, selv om han først fem år senere kunne krone sig selv som landets kejser.

Napoleon kunne føle sig sikker både på Frankrigs og egne vegne, men det kunne ikke dæmme op for det magtbegær, der drev ham. Han forsøgte at true britiske interesser i det østlige Middelhav samtidig med, at han stræbte efter at begrænse den engelske handel med kontinentet, så våbenhvilen mellem England og Frankrig blev kun kort. I 1803 var han i færd med at planlægge en invasion af England, men englænderne havde en stærk flåde, så planerne lod sig ikke uden videre realisere.

I oktober 1805 lykkedes det den engelske admiral Nelson at ødelægge den forenede franske og spanske flåde i slaget ved Trafalgar. Dermed havde England opnået det ubestridte herredømme til søs. Frankrig og Spanien var udelukket fra havet, men til gengæld var England afskåret fra kontinentet, og det vidste Napoleon at udnytte til det yderste.[4]

Den fastlåste situation udelukkede ganske vist en egentlig konfrontation til søs, men det hindrede ingenlunde kejser Napoleon i at beherske størstedelen af Europa. Østrig blev besejret i slaget ved Austerlitz i december 1805, hvorefter det vestlige Tyskland blev organiseret i Rhinforbundet under Napoleons ledelse. Under kampene i Jena og Auerstädt besejrede Napoleons tropper i efteråret 1806 Preussen, og Napoleon udstedte som følge heraf et dekret om en såkaldt fastlandsspærring. Ideen var i al sin enkelhed at lukke kontinentet som marked for englænderne. Alle skibe, der havde anløbet britisk havn eller var blevet undersøgt af engelske orlogsskibe, blev beslaglagt. Det siger sig selv, at ordningen stimulerede et omfattende smugleri, eftersom de britiske varer var meget eftertragtede i det øvrige Europa. Napoleon lempede derfor paradoksalt nok selv systemet ved at sælge licenser. I foråret 1807 forfulgte Napoleons tropper de russiske soldater, som var på tilbagetog gennem Polen efter at have kæmpet på Preussens side. Den 14. juni fandt der et afgørende slag sted ved Friedland, som lå blot hundrede kilometer fra den russiske grænse. Det var signalet til zaren om at slutte fred.[5]

Russisk-fransk forståelse

Fredsforhandlingerne skulle foregå på neutralt område, og derfor blev Njemenfloden ud for Tilsit valgt.[6] Den 25. juni 1807 kom zar Alexander kørende i vogn med stort følge til den ene bred, medens Napoleon ankom til den anden bred ridende i galop gennem et espalier af soldater fra sin garde. I åbne både blev de to herskere sejlet ud på en flåde midt i floden, hvor forhandlingerne skulle foregå. Hver havde fem ledsagere, men flåden var så stor, at den rummede to træpavilloner, så ledsagerne udgjorde intet problem. Problemet var til gengæld det altoverskyggende spørgsmål: hvad var betingelsen for fred? Zaren så gerne, at kongen af Preussen, Frederik Vilhelm, deltog i forhandlingerne, og Napoleon gav sig næste dag, om end uden begejstring. Af samme grund inviterede Napoleon heller ikke preusserkongen med til spisningen i Tilsit efter dagens forhandlinger.

Om Napoleon egentlig vidste, hvad han ønskede at opnå ved forhandlingerne, står hen i det uvisse. Zaren, derimod, ønskede, at Napoleon skulle indvie ham i sine overvejelser om Osmannerriget og dets mulige deling. Desuden håbede Alexander, at Preussen kunne blive genoprettet – også selv om det måtte koste en del land – for

han var god ven med Preussens uheldige konge, hvis land var blevet besejret af Napoleons tropper.

Preussen genopstod rent faktisk, men i voldsomt reduceret skikkelse. Halvdelen af befolkningen og en trediedel af landet var væk. Dertil kom, at Napoleon ikke forsøgte at skjule, at Preussens genoprettelse var hans generøse offer til den russiske zar, så ingen kunne være i tvivl om, at Napoleon indtog den stærkes rolle. Med hensyn til Middelhavet måtte Alexander love at trække sin flåde væk fra området, og alle øvrige aftaler omkring Osmannerriget bestod af diffuse forestillinger, som i praksis ikke betød noget som helst. Langt mere interessant var det derfor, hvad parterne kunne enes om i forholdet til England.

Den 7. juli 1807 kunne de franske og russiske befuldmægtigede underskrive tre traktater. Den første var offentlig og handlede om fred og venskab. Den næste bestod af syv ledsageartikler, og den tredie og sidste var en angrebs- og forsvarsalliance.

I den officielle traktat besluttede zaren og kejseren, at Alexander skulle tilbyde sig som mægler mellem England og Frankrig. Som et led i aftalen skulle Napoleon anerkende dette under forudsætning af, at England gjorde det samme i løbet af en måned.

Uofficielt havde freden mellem England og Frankrig imidlertid skrappere vilkår, idet den skulle tage sit udgangspunkt i to centrale franske krav: at englænderne skulle give afkald på deres herredømme til søs, og at de skulle afgive alle franske, spanske og hollandske kolonier, som de havde erobret. Til gengæld ville kong George III få Hannover tilbage.

Det var betingelserne, som Alexander og Napoleon besluttede at præsentere for englænderne. Nægtede de at slutte fred på disse betingelser inden den 1. november, havde Alexander sit ultimatum klar, nemlig at Rusland ville gå sammen med Frankrig, med mindre briterne accepterede kravene senest den 1. december. Hvis det blev enden på sagen, ville Frankrig og Rusland kræve, at Danmark, Sverige og Portugal erklærede England krig, og hvis de tre lande nægtede, var de fjender af Frankrig og Rusland. Portugal og Danmark var på det tidspunkt neutrale lande, hvorimod Sverige var i krig med Frankrig. Sagde svenskerne nej til at erklære England krig, skulle Danmark erklære Sverige krig, og på denne måde forventede Napoleon at kunne nå sit mål om at lukke hele det europæiske fastland for handel med englænderne. I aftalen indgik ikke et udtrykkeligt løfte fra russisk side om at lukke af for engelske handelsskibe, men i lyset af de øvrige aftaler om at gøre fælles front mod England, var der også på dette punkt forståelse parterne imellem.

Der var ingen af de tilstedeværende på Njemen-floden, som forestillede sig, at England ville acceptere fredsbetingelserne, for kravene var ganske enkelt fuldstændig uacceptable, og derfor ville den indviklede plan, som også omfattede Danmark, med stort set 100 procents sikkerhed blive bragt til udførelse. På den anden side set var russerne ikke ubetinget begejstrede for at indlede en søkrig mod englænderne, eftersom de både i 1780 og igen i 1800 var gået foran i bestræbelserne på at opretholde de neutrale landes rettigheder på havet og så sent som i 1801 havde accepteret Englands opfattelse af neutrale landes rettigheder til søs i den engelsk-russiske konvention af 17. juni 1801.

Men hvad enten russerne tøvede eller ej, så var det en kendsgerning, at Frankrig og Rusland nu havde lagt en fælles plan, og offeret var klart og utvetydigt England.[7]

Danmarks neutralitet falder

For at ramme England måtte Portugal, Sverige og Danmark imidlertid rammes først. England var målet, men de øvrige lande var midlet.

For Danmarks vedkommende havde det i efterhånden flere år stået klart, at tiden var løbet fra de store erobringskrige, men det forhindrede jo ikke andre i at have ambitioner om at erobre noget fra Danmark. Den væsentligste trussel kom fra Sverige, som gerne så Norge skilt fra Danmark og i stedet sat under svensk styre. Svenskerne havde deres gode grunde til den lidet nabovenlige ambition, eftersom de var presset af deres store russiske nabo i øst.

Styrkeforholdet mellem nabolandene var altså hårfint, og det gjaldt om at holde balancen. For at kunne modstå et svensk angreb og for at sikre trafikken til Norge havde Danmark derfor en flåde, der var større end svenskernes. Siden 1773 havde Danmark og Rusland haft en aftale om at hjælpe hinanden i tilfælde af et svensk angreb, men da størrelsesforholdet var musens over for elefanten, var Danmark langt hen ad vejen gjort til Ruslands lydige lillebror. Af samme grund havde Danmark været nødt til at acceptere russernes neutralitetsforbund i 1780 og i 1800, men offeret havde været til at leve med, da det rent økonomisk skæppede godt i kassen at være neutral, når England og Frankrig krigedes, for så overgik den franske handel til de neutrale lande og forgyldte blandt andet de københavnske købmænd. Hvad den danske regering nok bare havde glemt at tænke helt igennem var, at englænderne selvfølgelig nok kunne gennemskue den trussel, der lå gemt i det russiske neutralitetsforbund i 1800, og det måtte København bøde for ved slaget på reden den 2. april 1801. Da admiral Nelson og hans flåde var borte, erkendte regeringen, at når det gjaldt England og søhandel, så var der brug for større forsigtighed i fremtiden.

I årene efter 1801 havde der ved flere lejligheder været brug for diplomatisk sans, når Danmark skulle begå sig mellem Europas stormagter. Da Napoleon besatte kurfyrstendømmet Hannover i 1803 var franskmændene pludselig kommet ubehageligt nær ved Holstens grænse, og de danske landstyrker var slet ikke rustet til opgaven, hvis situationen skulle udvikle sig til et fransk angreb. I Østersøen var både Rusland og Preussen optaget af at etablere et samarbejde med Danmark, i fald området blev truet eller direkte angrebet af Napoleon. Men alle udenlandske tilnærmelser havde været på et niveau, som Danmark kunne styre uden om, og den danske neutralitet havde dermed kunnet opretholdes. For at tilfredsstille russerne og preusserne var der ganske vist blevet samlet 20.000 soldater i Holsten under kronprins Frederiks ledelse i Kiel, men dette militære skridt var ikke taget som led i en egentlig udenrigspolitisk aftale med de to store Østersølande.[8]

Efter freden i Tilsit 1807 stod Danmark ved en skillevej. Der var to veje at gå, men ingen udvej. En alliance med England ville udsætte Danmark for Napoleons tropper, og det ville ikke vare ret længe, før Jylland var tabt. Monarkiet ville vakle, og landet kunne snart være udslettet fra Europakortet. Russerne samarbejdede fra tid til anden med Napoleon, og gik Napoleon ind i Danmark, kunne man frygte, at russerne ville bakke op, for så kunne de måske få grønt lys til at erobre Finland, medens svenskerne efterfølgende kunne blive godtgjort med dansk territorium i form af Norge.

En alliance med Frankrig ville være døden for den florissante handel. Englænderne ville opbringe danske skibe i hobetal, og konkurserne ville følge på stribe. Slaget på reden i 1801 havde givet et umisforståeligt signal om de potentielle vilkår.

Englænderne havde længe kunnet læse skriften på væggen. Uanset hvordan situationen udviklede sig, ville der komme et øjeblik, hvor Danmark var nødt til at bekende udenrigspolitisk kulør, men tidspunktet blev udsat og udsat. Engelske

henvendelser i efteråret 1806 havde fået Danmark til at meddele, at hvis Napoleon forlangte de danske havne lukkede for engelske skibe, ja så ville England være en naturlig forbundsfælle for Danmark. Men den britiske regering vidste jo udmærket, hvor langt de danske magtmuligheder rakte, hvis det blev alvor. Og adgangen til de baltiske markeder i Østersøen var livsvigtig for englænderne, så Danmark var under skærpet opsyn.

I maj 1807 forlød det, at den danske flåde var udrustet og gjort sejlklar. Det kom den engelske regering for øre via diplomaten Lord Pembroke, som opholdt sig i København på dette tidspunkt. Hidtil havde englænderne kun hørt, at den danske flåde var aftaklet, så de nye aktiviteter måtte betyde, at danskerne var gået i forbund med Napoleon, konkluderede briterne. Tiden var dog ikke inde til et angreb endnu, men situationen blev skærpet ikke så lidt, da en britisk agent i Le Havre kunne fortælle, at Napoleon nu planlagde at invadere Holsten og ville kræve den danske flåde udleveret til brug for et fransk angreb på Irland. Da der opstod rygter om, at engelske skibe blev holdt ude fra holstenske havne, havde den engelske udenrigsminister George Canning hørt nok. Bægeret var fuldt, og den 18. juli gav han den engelske flåde ordre til at gøre sig klar til afsejling. For at lukke af for enhver kommunikationsmulighed blev alle engelske havne hermetisk lukkede. Intet skib – stort eller lille – kunne anløbe eller afsejle nogen engelsk havn fra den 22. juli og indtil den 31. juli, da de engelske flådefartøjer havde været i søen fem dage. Ingen anede noget i Danmark, men den 8. august lå 22 engelske linieskibe, 12 fregatter, en del mindre skibe og et større antal troppetransportskibe opankret i Øresund – klar til angreb. Hvad englænderne imidlertid ikke vidste noget om var, at alle de udslagsgivende rygter om Danmarks gøren og laden var det rene opspind. Man fristes til at tro, at udenrigsminister Canning bare ikke hæftede sig ved efterretningernes troværdighed, da det hele egentlig svarede lidt for godt til englændernes forventninger – og måske endda ønsker. Hvem ved?

Englænderne forlangte ikke at få den danske flåde, men krævede derimod råderetten. Sagde Danmark nej, ville landet blive belejret og hovedstaden bombarderet. Under de diplomatiske forviklinger, der udspillede sig i de følgende dage, glemte kronprins Frederik under sit korte ophold i København – han havde ellers taget fast ophold i det militære hovedkvarter i Kiel – at meddele, at den danske flåde skulle ødelægges, så den ikke kunne falde i hænderne på fjenden. Den 72-årige generalmajor Peymann, som stod i spidsen for Københavns forsvar, satte ikke på eget initiativ ild til flåden, og da den engelske frist på otte dage var gået, gik de engelske tropper i land ved Vedbæk den 16. august 1807. Den 2. september tog englænderne fat på bombardementet af København, og tre dage senere var store dele af byen jævnet med jorden. Den 20. oktober sejlede de første 100 skibe nordover gennem Øresund, og næste dag fulgte den engelske hovedstyrke på 80 skibe og 243 transportfartøjer. Den svenske konge var ligefrem taget til Helsingborg for at betragte skuet og nyde arvefjendens ydmygelse. Danmarks stolthed var knust![9]

Københavns bombardement var på mange måder en uretfærdighed, for selv om danskerne havde lukreret på neutraliteten og måske netop derved provokeret de større lande i nabolaget, havde den danske politik dog først og fremmest været forsigtighedens. Orlogsskibene var jo netop ikke blevet udrustede i foråret 1807, og den danske regering havde – trods stigende pres fra både England og Frankrig – evnet at holde fast på neutraliteten. Men det hjalp alt sammen ingenting, for geografisk set lå Danmark som en prop i en

flaske, og englænderne ville ikke have handelsmæssige flaskehalsproblemer, når de skulle handle korn, tømmer, tjære og tovværk med de baltiske lande. Napoleons fastlandsspærring siden 1806 mod britiske skibes anløb på det europæiske kontinent var besværlig nok endda.

Den store danske orlogsflåde, som først og fremmest var etableret for at holde svenskerne fra livet, var for farlig for England at have liggende i København. Ikke fordi Danmark i sig selv kunne udgøre nogen trussel mod det britiske imperium, men fordi flåden kunne falde i de forkerte hænder, altså Napoleons.[10]

Endelig hører det med til historien, at englænderne ikke havde tid til at vente på, at tingene udviklede sig. Vinteren stod nemlig for døren, og længere end til oktober eller november kunne krigsskibene ikke blive i de nordlige farvande. Sagen måtte derfor have en hurtig afgørelse.[11]

Danmark var altså ikke fjenden, men derimod en lus mellem to negle. Derfor er angrebet på København da også blevet kaldt et venskabeligt bombardement og en præventiv krig, selv om det både i øjeblikket og i det længere perspektiv kostede Danmark ufatteligt dyrt.

Da den engelske flåde havde forladt København med sit rov, var tiden inde til at vælge side. Og valget var let, for man kunne naturligvis ikke slutte sig til England, som med sit altødelæggende bombardement havde sat København i brand og stjålet landets samlede flåde på nær de skibe, der ikke var hjemme. Alliancen kunne derfor kun indgås med Napoleon, som var villig til at garantere helstatens selvstændighed og en generobring af flåden. Alliancetraktaten blev indgået den 31. oktober 1807, og dermed var Danmark ikke alene en del af Napoleons fastlandsspærring, men Danmark skulle også gå med ham i hans krig mod England.

Kronprins Frederik vidste, hvad han gjorde, da han skrev under på traktaten. Uden Frankrigs støtte havde Danmark ikke en chance, og af samme grund forblev Frederik VI loyalt ved Napoleons side lige til den bitre ende, eftersom et aftalebrud med usvigelig sikkerhed ville have udslettet helstaten.

Den blomstrende handel visnede, og Danmark blev som en fredløs på det hav, der havde tjent landet så godt i de nu forgangne florissante år.[12]

Ind i Napoleonskrigen

Det var langt hen på efteråret, da Danmark allierede sig med Napoleon, og på det tidspunkt var de engelske orlogsskibe sejlet hjem til England i vinterhavn. Selv om briternes svar på den danske krigserklæring kom den 4. november 1807, blev den danske indenrigsfart derfor skånet, indtil isen var væk i foråret 1808. Men så var freden også forbi. Englænderne dukkede op alle vegne – enten i krigsskibe eller i kaperskibe – og transporten af varer blev pludselig meget kompliceret. Mange danske søfartsbyer måtte betale en høj pris, når deres flåde svandt ind som følge af opbringelser og forlis, hvis et jagtet fartøj var kommet for tæt ind under land. På den anden side set var der gode muligheder for at advare skibene, og ved de mange batterier, der skød op langs kysterne, kunne skibene søge dækning. Flådens kanonbåde kunne yde beskyttelse på særligt udsatte vandveje, så skibene i de indre danske farvande var trods alt ikke fuldstændig prisgivet.

Værre var det for den del af den danske handelsflåde, der besejlede europæiske havne og Middelhavet. De blev opbragt i større stil. Koloniskibene til Dansk Vestindien blev gjort til priser og prisedømt, medens kolonierne blev inddraget som en del af det britiske koloniimperium under krigen. Det gav de danske plantageejere adgang til det store britiske marked, men derudover vakte øernes besættelse langt fra nogen form for dansk begejstring.

Også de to danske kolonier Trankebar og Serampore i Indien blev besat af englænderne i 1808. Koloniskibene forsvandt, og ingen kunne være i tvivl om, at Danmark var i krig.[13]

Briterne var dog ikke helt hjerteløse. De tillod farten på de nordatlantiske øer, så hverken Grønland, Island eller Færøerne skulle lide under krigstilstanden. Men historien om de humane englændere slutter ikke her, for der var selvfølgelig en mindre, men dog ikke ubetydelig detalje: skibene skulle købe britiske licenser for at opretholde trafikken, og dermed fik den engelske imødekommenhed en passende økonomisk refusion.[14]

Også Marstal mærkede krigen, men de 23 Marstalskibe, som i midten af august 1807 var på vej med korn til Norge, var heldige, for de nåede at vende om, da de

Marstaljagt, maleri af Johan Kock.

blev klar over, at englænderne havde spærret Storebælt.[15]

Men én ting var sejladsen, en anden var beboernes sikkerhed. Danmark var i krig, og København havde for længst mærket, hvad dét betød. Men hvem sagde, at englænderne ville nøjes med at ramme hovedstaden? Hvor var der sikkert og hvor længe? Alle måtte forberede sig på krigstider – også på Ærø, som i militær henseende var regnet som en del af Danmark, selv om øen – bortset fra kirke- og skoleforhold – var en fuldgyldig del af hertugdømmet Slesvig.

Endnu inden bomberegnen over København var faldet, blev lensgreve Ahlefeldt Laurvig på Tranekær Slot – i sin egenskab af generalmajor for Langeland, Taasinge og Ærø – delagtiggjort i den nye landfoged Peder Bogislaus Carstens' bekymringer på Ærøs vegne. Frygten skyldtes først og fremmest, at der ikke længere var håb om at have regulære tropper på øen. Det havde skabt en generel modløshed og frygt blandt ærøboerne – og ikke uden grund. Risikoen for, at fjenden ville tvinge øen til at være del af en kommunikationsforbindelse til Sjælland, var nærliggende, og blev situationen pludselig en realitet, ja så havde man kun en håndfuld landeværnsfolk af reserven at slå sin lid til. Det var alt andet end beroligende, og fornemmelsen blev kun skærpet af, at der for nylig var dukket en fjendtlig brig op ud for Marstal. Den var kommet faretruende nær, men der var ikke sket noget. Alligevel gav det en sær fornemmelse af at blive betragtet og overvåget. Hvornår marcherer de engelske tropper hen over øen og rejser videre om bord på skibene fra Marstal, spurgte Carstens sig selv.

Klokken tre natten til den 1. september 1807 var et ukendt skib på vej ind ved Voderup. Vagterne inde på land kunne se et lys, som snart blev til tre. Det så ud som om, der blev sat joller i vandet med mandskab, og det var tilstrækkeligt til at slå alarm. Der blev sat ild til den nærmeste bavn, og snart brændte alle øens bavne, og kirkeklokkerne, som landfogeden kun tillod at bruge som stormklokker, ringede og meldte om fare. Snart var landeværnsfolkene og det nyetablerede borgerkompagni på vej til deres mødesteder for at stå kystmilitsen bi i den kritiske situation. Men ved daggry havde fartøjet atter begivet sig til søs og var næsten ikke at se inde fra land. Det var altså falsk alarm – heldigvis – men det havde med al ønskelig tydelighed bevist ærøboernes patriotiske sindelag, når det gjaldt.

Kystmilitsen var inddelt i fire delinger. De fire befalingsmænd disponerede over 813 mand, som var fordelt over hele øen, om end midt- og vestøen var en smule bedre udrustet end den østlige ende. Kirkeinspektør Ove Fabricius på Søbygaard var befalingsmand for 227 mand på Vestærø. Deres samlingssted var naturligt nok Søbygaard. Møller Thomas Clausen fra Ærøskøbing stod i spidsen for 202 mand, som skulle mødes på området med det pudsige navn Spegesilden vest for Vindeballe. Hans Andersen på Gravendal havde med 283 mand den største deling, og hele denne store flok havde samlingssted ved krydset mellem Store Rise og Dunkær. Endelig var der Berthel Weber, som var møller i Marstal. Han havde den mindste deling på 101 mand, som skulle møde ved møllen i Marstal.

Landfoged Carstens rapporterede alt dette til generalmajoren på Tranekær Slot den 1. september 1807.[16] Carstens havde tydeligvis sine bekymringer, og det forstår man godt. Især ved tanken om det, som han på det tidspunkt ikke kunne vide, nemlig at København blot et døgn senere stod i flammer.

Og uroen blev siddende i kroppen på ærøboerne. Nogle dage senere blev der nemlig tæt ved kysten observeret et par danske jagter, som meget beroligende snart skulle vise sig at være fra Marstal.

Endnu et par dage senere satte englænderne ild til et – muligvis hollandsk – skib, som kort efter drev i land som vrag, og i farvandet mellem Als og Ærø lå der i lang tid to brigger og spærrede vandvejen mellem øerne. Men onsdag den 7. oktober var de pludselig væk, vejen til Als var atter farbar, og der dukkede ikke andre fjendtlige skibe op.[17] Englænderne var gået i vinterhavn.

Panikken bredte sig ikke desto mindre stille og roligt, for hvad ville der ske, når isen brød op, og englænderne vendte tilbage?

Den 2. januar 1808 satte den 44-årige stadskasserer i Ærøskøbing, Ernst Wilhelm Martensen, sig til skrivepulten og skrev til lensgreve Ahlefeldt Laurvig. Han havde sine helt egne grunde til at nære en vis bekymring for fremtiden, for da landfogeden i slutningen af august 1807 havde samlet købingsboerne og oprettet et borgerkompagni, var Martensen blevet udpeget til kompagniets kaptajn. Selv om Martensen uden videre kunne få øje på adskillige andre, som kunne varetage denne opgave langt bedre end han, var der ikke noget at gøre. Carstens havde truffet sin beslutning, og den måtte Martensen acceptere. Til gengæld bad han om en skriftlig instruktion, så han vidste, hvad hans rettigheder og ikke mindst pligter var. Der havde jo aldrig tidligere eksisteret et borgerkompagni, og det var kun de færreste, der havde prøvet at stå under militærkommando, så der var i allerhøjeste grad brug for en præcisering af opgaven. Tanken om at forvolde skade på sine medborgere, var det værste for Martensen, som ikke var født i byen, men havde boet og levet der i 25 år. Han ville desuden nødig bringes i et modsætningsforhold til byens øvrige borgere, men det var faktisk uundgåeligt, for han havde allerede oplevet misfornøjelse blandt folk, og det havde forårsaget stor skade i hans virke. Derfor var det så vigtigt, at lensgreven på Tranekær sendte ham en skriftlig instruktion om opgaven som kaptajn for borgerkompagniet.[18]

Medens stadskasserer Martensen var bekymret for sit eget skind, var hans medborger, landfoged Carstens, i de samme dage optaget af de større linier, nemlig hvordan Ærø og ærøboerne kunne sikre sig. Der var indkommet en række patriotiske bidrag til bygning af en kanonchalup, og det samlede beløb var nået op på 559 rigsdaler. Men der var brug for mere, for Carstens var helt klar over, at et tab af den ærøske flåde ville bringe alle øens indbyggere til tiggerstaven. Hvordan skal vi holde et angreb tilbage uden kanoner og med en generel ringe bevæbning, spurgte han lensgreve Ahlefeldt Laurvig, der i sin egenskab af generalkommando måtte lægge øre til bekymringerne hver gang. Og Carstens svarede selv: folkene måtte trænes i våbenbrug.[19]

Carstens var heldigvis ikke ene om at kunne se situationens alvor. Ahlefeldt Laurvig var helt enig i vurderingen og lod den blive bekendt på højere sted. Ærø var vitterlig en vigtig ø i strategisk henseende. En fjendtlig besættelse ville med lethed kunne spærre for kommunikationen mellem Holsten og Danmarks øer, men samtidig kunne øen også levere levnedsmidler, forfriskninger og vand samt rolige forhold til pleje af syge og sårede. Lensgreven var ikke i tvivl om, at disse muligheder stod lysende klare for fjenden, som derfor måtte forventes at forsøge at erobre øen.

Det tjente vel egentlig ikke til ærøboernes ære, at den merkantilistiske ånd og tankegang var fremherskende, medens patriotismen lod noget tilbage at ønske. Men man måtte respektere befolkningens flid og ihærdighed. Den væsentligste frugt af ærøboernes arbejdsomhed var flåden på næsten 300 skibe, og tabet af disse skibe ville ruinere den ellers velhavende ø, pointerede lensgreven over for kongen og kronprinsen og fortsatte: »*hvorfor alt*

mueligt maae anvendes for at see dem conserverede«. Men et ordentligt forsvar lod sig ikke uden videre gøre, for der var et alvorligt militært problem, som stod i vejen: Ærøs øverstkommanderende, grenaderkaptajn von Schepelern af andet Jyske Regiment, kunne ikke enes med hverken øvrigheden eller befolkningen. Tranekærgrevens ønske var derfor, at von Schepelern kunne blive afløst af en anden officer, som kunne lede øens bevæbning. Desuden ansøgte Ahlefeldt Laurvig om anlæg af et batteri øst for Graasten, så man bedre kunne forsvare den smalle vandvej, der gik tværs gennem Ærø og delte øen i to. Endelig var der brug for to kanonbåde i Marstal og lige så mange i Ærøskøbing, så der var et ordentligt beredskab, når fjenden gik til angreb. »*Naar dette underdanigst ansøgte naadigst bliver bevilget, haaber jeg at conservere Hans Majestæt Øen*«, sluttede lensgreven uden at love for meget.[20]

Og det var givetvis klogt ikke at udstede garantier, for i begyndelsen af februar var øens forsvar pludselig svækket på grund af uenighed mellem amtsforvalter Hennings og hr. Langeland, som var chef for hestetropperne. Der havde efterfølgende været en del afgang af soldater, men som tiderne var, måtte folkene skyndsomst erstattes, da Ærøs flade land var umuligt at forsvare uden et kavaleri.[21]

Mere positivt var det, at Ahlefeldt Laurvig samme dag – den 6. februar 1808 – kunne meddele landfoged Carstens, at lensgrevens rejse til København havde fået et godt udfald, idet kronprinsen havde bifaldet lensgrevens forslag til Ærøs sikring. Den stridbare kommandant von Schepelern ville blive udskiftet med en ældre officer, og en ingeniør-løjtnant skulle tage sig af Graastens forsvar og sørge for kanonbåde – begge dele under lensgrevens overopsyn. Sidst, men ikke mindst, fik ærøboerne tilladelse til at sejle alle øens skibe ned i Kiels havn på betingelse af, at alle skipperne returnerede til øen, når skibene var nået til Kiel. Ellers blev skibene konfiskeret. At efterlade nogle få mænd, der kunne holde vagt ved den store Ærøflåde i Kielerhavnen, var dog helt i orden.[22]

I de sidste dage af februar kom der imidlertid kontraordre. Alle lastede Ærøskibe skulle øjeblikkeligt og for egen regning udlosses. Når alt kornet var opgjort, skulle der udarbejdes en liste med angivelse af øens samlede behov for kornforråd. Herefter skulle skibene i havnene i Søby, Ærøskøbing og Marstal udrustes med vagter, ligeledes for skippernes egen regning. Ordren var naturligvis udsprunget af en lokal frygt for manglende forsyninger i det øjeblik, øens handelsflåde blev ført bort til Holsten, men det var ikke alle, der forstod, hvorfor der skulle tages hensyn til almenvellet. Skipper Hans Hansen Nissen blev arresteret, da han ikke ville udstede en kvittering på sin ladning, og Christen Nissen fra Marstal ønskede Ahlefeldt Laurvigs kvittering på, at lensgreven havde købt kornladningen. Lensgreven bevarede imidlertid roen og svarede blot, at med den indstilling blev han smidt ud ad vinduet, hvis han ikke rettede sig.[23]

På hele øen var våbentræning vigtig, og i Marstal måtte borgerkompagniet under sin nye leder, løjtnant Faber,[24] få skarpe patroner til de udleverede geværer, hvorimod alle uden et kongeligt gevær selv måtte skaffe sig såvel pulver som kugler. Ærøskøbings flåde blev sejlet til Svendborg, og dermed var det kun skibene fra Marstal, der kunne varetage transportopgaver. Den 11. marts 1808 gav Ahlefeldt Laurvig besked om, at de sejlklare skibe i Marstal skulle sejle til Rudkøbing og sejle kongeligt korn til Lolland og Falster. Fragten var 16 skilling pr. tons havre og 24 for hvede og rug.[25]

Det var i sig selv ikke noget problem, at der igen var åbnet for udførsel fra øen,

men kornbeholdningerne skulle altså fastholdes. Skibene måtte derfor hver gang kontrolleres inden afsejling; ellers ville der hurtigt kunne udvikle sig smuglervirksomhed. Til det ærøske rytterkorps lå der 200 tons havre klar til afhentning i Ristinge, så behovet for skibe til søtransport var åbenlyst til stede.[26]

Men det var ikke nok at fjerne de ærøske skibe, hvis fjenden skulle holdes borte. Der skulle mere til. Ahlefeldt Laurvig planlagde at bygge batterianlæg og skanser på Langeland og Ærø – ved Graasten og Trappeskov – og ideen blev godt modtaget i hovedkvarteret i København, hvor der imidlertid ikke var nogle kanoner at få. De skulle skaffes lokalt, og netop den begrænsning kunne godt blive afgørende for, hvor mange batterier, der skulle opføres, for de ubevæbnede batterier var jo lette at tage af fjenden, og så var anlæggene ikke længere en tryghedsfaktor, men en sikkerhedsrisiko. Sådan så hovedkvarteret i det mindste på sagen, og det var nok ikke helt forkert. Desuden blev det fra centralt hold vurderet som værende meget vigtigt at få et par trepundskanoner til Ærø, og de kunne måske skaffes fra Rendsborg. Feltmarskal, landgreve Carl var i hvert fald allerede blevet forespurgt og bedt om at tænke på Ærø, hvis der skulle være et par kanoner til overs.[27]

Ærøs strategiske betydning blev altså ikke overset i hovedkvarteret i København, og det var jo i sig selv betryggende at vide, men om det var tilstrækkeligt, er en anden sag. Det var nu midt i marts, og fjenden kunne ikke være langt borte.

I slutningen af marts 1808 afløste hr. Langeland kaptajn Krabbe som leder af det ærøske auksiliærkompagni, der var oprettet af den langelandske infanteribataljon, som i øvrigt bestod af fire kompagnier på Langeland og et på Taasinge. Kompagniet var på det tidspunkt bevæbnet med 86 geværer med bajonetter, to skarpskyttegeværer, to sabler til underofficererne og 240 skarpe patroner. Det rakte imidlertid ikke langt, da der forståeligt nok var brug for 120 geværer til 120 mand. Men det var ikke det eneste problem, hr. Langeland havde pådraget sig. I forbindelse med landeværnets nedlæggelse, som var foretaget efter en forordning af 25. februar 1808, blev der nemlig lagt op til, at kompagnierne skulle øges til 200 mand. Det ærøske kompagni skulle altså forøges væsentligt, men blandt folkene på listen var der – ifølge hr. Langeland – mange, der end ikke evnede at kaste geværet op på skulderen. Oven i dette problem havde 45 musketerer ved Langelands tiltræden erklæret sig syge, men da Langeland havde frasorteret alle, der kunne gå bare nogenlunde og røre armene, og fysikus Møller havde set på de øvrige, var der dog kun fem musketerer tilbage, som var helt ubrugelige.

Det var uden tvivl mandskabssituationen, der lå i baghovedet på generalmajoren på Tranekær Slot, da han den 25. marts 1808 tillod, at de ærøske rekrutter blev på øen og fik deres uddannelse dér. Det var ganske enkelt svært at skaffe folk i de dage, og ingen kunne undværes.[28]

Selv om nyheden om den tragiske begivenhed ikke var nået til Ærø i slutningen af marts, viser tabet af det eneste tilbageværende danske linieskib PRINDS CHRISTIAN FREDERIK – som havde været i Norge, da englænderne havde stjålet flåden i efteråret 1807 – at der var grund til tage krigstilstanden endog meget alvorligt. Linieskibet havde til opgave at beskytte transporterne af spanske og franske soldater til Sjælland. Under arbejdet den 22. marts 1808 dukkede tre engelske fregatter op ved Sjællands Odde, og efter en hård og ulige kamp måtte danskerne se det uundgåelige nederlag i øjnene. Blandt de 69 faldne var den velkendte søhelt Peter Willemoes, en blot 24-årig premierløjtnant, som i øvrigt havde fået leveret ærøsk ankertov til en transportbåd i begyndelsen af januar 1808.[29]

Krudt, kugler og fremmede tropper

Lørdag eftermiddag den 9. april 1808 blev alle marstalleres værste anelser til virkelighed, da to engelske fregatter lagde sig i Marstal Bugt mellem Ærø og Langeland. Det var i sig selv ikke uhørt, men det blev det, da det lykkedes englænderne ved hjælp af tre barkasser – kanonbåde – at tage to jagter fra Marstal. De to skibe skulle bortføres, men foretagendet stoppede brat, da jagterne gik på grund. I stedet satte englænderne ild til de to skibe og forlod dem, medens marstallerne var på vej ud i både for at slukke ilden. Der var måske nogle, der troede, at problemet dermed var løst, men de tog grueligt fejl, for en times tid senere var de engelske fregatter kommet tættere på og begyndte at beskyde byen. Beskydningen var en katastrofe, for der lå på det tidspunkt omkring 50 fartøjer oplagt – godt en trediedel af byens flåde – og blev skibene ødelagt, var også Marstal knust.[30]

Medens kanontordenen buldrede faretruende i og omkring Marstal, tog en del af befolkningen flugten ud af byen. Men ikke alle. Rygter vil vide, at skipper Klaus Madsens Ane Sofie fik et gevaldigt chok, da der midt under madlavningen fløj en ottepunds kanonkugle ind gennem køkkenvinduet i hendes hus i Korsgade 3. Bortset fra denne dramatiske oplevelse, blev skaderne lykkeligvis ret begrænsede. Der blev sendt godt 20 kanonkugler mod byen, men præcis hvor mange fortaber sig i krudtrøgen.

Næste dag var alt roligt, men den rystelse, som havde ramt hele byen, bevirkede blandt andet, at Palmesøndagsgudstjenesten blev aflyst.[31] Faren var nemlig ingenlunde drevet over. De to engelske fregatter lå stadig i farvandet mellem Ærø og Langeland, og hver dag forsøgte de ved hjælp af deres kanonbåde at sabotere og erobre noget. En båd fra Bagenkop blev taget, da ejeren havde været skødesløs med bådens sikkerhed, selv om han var blevet advaret af den søndre kommando

Engelskmanden bombarderer Marstal 9. april 1808, maleri af Hans Nielsen, »Tjep«.

En af de engelske kanonkugler, der blev sendt ind over Marstal i 1808. Kuglen er fundet af doktor Hatting, Kirkestræde, Marstal, i dennes have. Doktor Hatting, frihedskæmper under II. Verdenskrig, skænkede den til 4. Maj Kollegiet i Marstal, hvor den er indmuret i husmuren til højre for indgangsdøren.

på Langeland. Fregatterne så også ud til at nære en særlig interesse for Strynø, hvorfor de danske kanonchalupper omgående blev beordret til Svendborg for at afvente leveringen af de helt nødvendige kanoner til områdets forsvar. På Ærø sukkede indbyggerne over fraværet af kanoner. Landgreve Carl havde endnu ikke reageret på det danske hovedkvarters opfordring til at sende trepunds kanoner til øen, men på alle andre områder var såvel Ærø som Langeland i højeste beredskab. Den 15. april lagde en fjendtlig brig sig ud for Spodsbjerg, men transporten over bæltet fortsatte ufortrødent. De to engelske fregatter mellem Langeland og Ærø var der stadig, så området var under fjendtlig bevogtning. Den hollandske minister Chevallier de Meinert kom to dage i træk til lensgreve Ahlefeldt Laurvig for at få garanti for en sikker rejse over Storebælt. Greven svarede som sandt var, at rejsen sikkert blev god, men garantier kunne han ikke stille og pegede ud af vinduet, hvorfra de to mænd tydeligt kunne se den fjendtlige krydser ligge. En fransk general i hollandsk tjeneste dukkede op hos lensgreven i samme ærinde, men han blev til klokken ni om aftenen, hvorefter greven fulgte ham ned til stranden og sendte ham af sted i ly af mørket.[32]

Lensgreven havde travlt, men det var han ikke ene om. Løjtnant Diogenes arbejdede dag og nat for at få batteriet i Spodsbjerg færdigt, men det tog sin tid, inden både batteriet og palisaden stod klar i slutningen af april. På Ærø manglede der heste til at trække ammunitionsvognene og de to holstenske sekspunds kanoner, som omsider ankom omkring den 20. april. Uheldigvis måtte de først gennemgå en reparation, inden hjulene fungerede. Til gengæld vurderede lensgreven, at kaptajn von Schepelern havde for mange folk til betjening af de to kanoner. Otte mand til hver kanon måtte være nok, men von Schepelern havde udskrevet ikke mindre end 28 til opgaven.[33]

Alt mandskab skulle udnyttes bedst muligt, for der var ikke for meget. De næste uger forløb ganske vist uden dramatiske begivenheder af nogen art, men det betød jo ikke, at der var fred og ingen fare. Netop derfor blev grenaderkompagniet af det fynske infanteriregiment via Als flyttet til Ærø den 24. maj, og kaptajn von Schepelern skulle tage sig af indkvarteringen.[34]

Den 25. april 1808 blev bataljonen »de Catalogna« forlagt fra Fyn til Langeland, og derfra blev 240 soldater sendt videre til Ærø. Det skabte selvsagt en del proble-

mer, for soldaterne opførte sig nu en gang ikke som øens faste beboere, og det gav konflikter. Begge parter klagede jævnligt til landfoged Carstens, som blot måtte videregive beklagelserne til Tranekær-greven. I juni kunne Carstens fortælle, at der var meget uro blandt soldaterne. En havde fået hugget to fingre af, medens en anden var stukket ihjel. Soldaterne havde en god appetit, så madrationerne var åbenbart ikke tilstrækkelige, hvis kritikken ellers står til troende. Men kendsgerningerne kunne tilsyneladende godt diskuteres, for den 9. juli kunne Carstens oplyse, at klagen over soldaternes forplejning var uberettiget. De spanske soldaters værter spiste i flere tilfælde selv vandgrød for at kunne servere kød og kødsuppe til gæsterne. Sagen var nok snarere, at den spanske appetit og madkultur var en anden end ærøboernes. De ville nemlig også have hvedebrød og kaffe.[35]

Men de spanske soldater var ikke ene om at skabe problemer. De danske soldater, ja selv de udskrevne ærøboer, havde skam også deres vanskeligheder, når det gjaldt om at efterleve den militære disciplin. Det kunne ske, at folk i kystmilitsen blev fundet sovende på deres poster, og det kunne naturligvis ikke tolereres. Ahlefeldt Laurvig meddelte derfor kaptajn Hartwig, at folk, som sov i tjenesten, skulle sendes til Tranekær Slot, hvor generalmajoren ville sørge for at tildele de formastelige 25 prygl i fuld offentlighed. Pryglene skulle ikke eksekveres på Ærø, for straffen skulle ikke forbindes med Hartwig, mente lensgreven, og desuden ville den lange rejse virke afskrækkende på militsens folk.[36]

I andre sammenhænge måtte kaptajn Hartwig dog selv tage affære. Det gjaldt blandt andet, da der skulle holdes forhør om, hvorvidt løjtnant Høbeler og hans kommando havde opfyldt deres pligter, da fjenden – altså englænderne – i juli måned havde været i land og stjålet får og lam.[37]

Den 23. juli marcherede alle de spanske soldater mod Marstal for at tage videre til Langeland. Landfoged Carstens var lettet – men ikke ret længe. Den 5. august ankom der nemlig 80 franskmænd til øen. Årsagen var, at der havde været tumult i Roskilde den 31. juli mellem de spanske og franske soldater. De spanske soldater ville nemlig ikke aflægge troskabsed til Napoleons broder, Josef, og inden længe skød spanierne på de franske officerer. Det rygte var forbløffende hurtigt nået til Langeland, hvor øens 100 indkvarterede franske infanterister under oberst Gauthiers ledelse blev rådet til at tage til Ærø, inden en lille gnist risikerede at udløse store spektakler mellem Langelands spanske og franske tropper.

I første omgang blev forslaget blankt afvist af Gauthier. Hvad skulle det dog gøre godt for, spurgte den franske oberst. Men han lod sig overtale, da det blev fremhævet, at han ved at stille sig under spaniernes beskyttelse viste dem en stor tillid, som i sidste ende ville gavne hans egen sikkerhed. Og så gav han sig. Bortset fra nogle få mand på det nordlige Langeland sejlede de franske soldater fredag morgen den 5. august til Ærø, men opholdet blev til alles tilfredshed kun ganske kortvarigt. Mandag den 8. august om eftermiddagen tog de nemlig videre fra Søby mod Mommark for at gå til Flensborg.

Der var opbrud over alt. De spanske soldater gik med planer om at flygte ved hjælp af de engelske skibe, der lå ude i Langelandsbæltet, og panikken voksede hurtigt, da to kvinder søndag den 7. august om aftenen kom til Langeland og fortalte, at der i øjeblikket var 800 franskmænd på Ærø. Hvad kunne der dog ikke ske, hvis de pludselig kom til Langeland, syntes spanierne at tænke. Catalogna-regimentets major, De la Cuadra, vurderede, at tiden var inde til at kaste sig ud i et kupforsøg. Den franske oberst Gauthier var jo stadig på Langeland, og ham lod De la Cuadra arrestere om natten. De la Cuadra

fortalte den franske oberst, at de spanske soldater ville vende hjem til deres eget land, men den tilspidsede situation lettede betydeligt, da Gauthier kunne afsløre, at der var kommet et nul for meget på de franske soldaters antal.

Situationen var også spændt på Ærø, men med omvendt fortegn, for her gik frygten på, om spanierne skulle finde på at komme til øen igen. Rygterne svirrede, og da tre spanske soldater kom sejlende til Marstal fra Langeland, blev de bange anelser skruet en tand i vejret. De tre spaniere kom nemlig med hver sit skarpladte gevær og havde hele deres øvrige oppakning med sig. Var de mon de første af en hel flok? Først strejfede de lidt rundt i Bondebyen lige nord for Marstal. Kaptajn Hartwig sørgede for at få deres båd bragt til Marstal, og ikke længe efter lykkedes det at pågribe den ene spanske soldat, som ud over en sabel også havde alle tre ladte geværer på sig. Kaptajn Hartwig var usikker på situationen og fandt det derfor klogest at overgive fangen til de franske soldaters grenaderkaptajn, som straks lod ham sætte fast i rådhuset. Da de franske soldater næste eftermiddag forlod Ærø igen, efterlod de imidlertid deres fange på øen. Ham ønskede de ikke at have med på slæb, og så var spanieren atter blevet Hartwigs problem. De to andre soldater var stukket af, inden de blev pågrebet.

Situationen var uvis, og derfor lod Hartwig postere nogle flere soldater i Marstalområdet og langs strandene. Dagen efter kom to kanonbåde og fire bombarderpramme under kommando af søløjtnanterne von Holstein og von Berg.[38]

Det var i rette tid på rette sted, tænkte Hartwig givetvis i den spændte atmosfære, der hang over Ærø i de dage. Længe efter kunne han til sin og resten af øens lettelse konstatere, at hverken de spanske eller franske soldater nogensinde viste sig igen.

Men krigen var langt fra forbi. Heller ikke for ærøboerne.

Søfolkenes krig

Da en gruppe marstallere i februar 1808 anmodede landfoged Carstens om at sikre Ærø tilstrækkelige kornforsyninger, var det vigtigste argument, at fjenden når som helst kunne afskære Ærøs kommunikation med omverdenen.[39] Det var dog næppe ærøboerne, englænderne kunne have interesse i at ramme. Ærøboernes flåde – og især Marstals – var imidlertid en ganske anden sag, for den var ikke bare vigtig for den lokale samfundsøkonomi, men også en betydelig national aktør i varetransporten mellem Danmark og Norge.

Sejles skulle der, og sejlet blev der. Men fra tid til anden gik det naturligvis galt.

Den unge skipper Jørgen Hansen var ikke meget for at ligge stille hjemme i Marstal Havn. Han måtte af sted, og så måtte han bare tage med, at det kunne indebære en vis risiko. Ud for Langelands nordspids blev han standset af englænderne, og de kunne nok bruge hans jagt. De spurgte derfor, om han ville arbejde for dem, og Jørgen Hansen svarede ja og sejlede derefter i syv uger under engelsk flag og med engelsk besætning. Da englænderne havde standset skipper Hansen, var han på vej til Königsberg efter korn, og de penge han skulle have købt korn for, ville han naturligvis ikke så gerne af med. Problemet var bare, hvordan han kunne få dem ubemærket i land. En dag, da skibet lå ud for Korsør, fik han lov at gå i land med noget vasketøj. Men foruden vasketøjet lå også Hansens penge i sækken. Borgmesteren blev aflagt et besøg, og denne indvilgede i at gemme pengene, indtil Jørgen Hansen var færdig med at sejle for englænderne.

Patriotisk set var det naturligvis ingen heldig disposition, men økonomisk set var det. Som belønning for sin velvilje fik han nemlig fripas til uhindret sejlads. Sådan gik det nogen tid, indtil han var så uforsigtig at vise passet til toldvæsenet i Rudkøbing, og så måtte skipper Hansen rejse

ind til København hos kong Frederik VI for at forklare sig. Snart var Jørgen Hansen på havet igen, men i Hanøbugten ved Karlshamn i Sverige blev han atter taget af englænderne, og jagten blev boret i sænk. Sammen med mange andre danskere blev han holdt som fange om bord på engelskmanden, der til sidst landsatte alle fangerne i Sølvesborg. Fangerne slog sig sammen og købte en båd, der kunne sejle dem hjem til Danmark, eller rettere sagt København, hvorfra de drog hver til sit.[40]

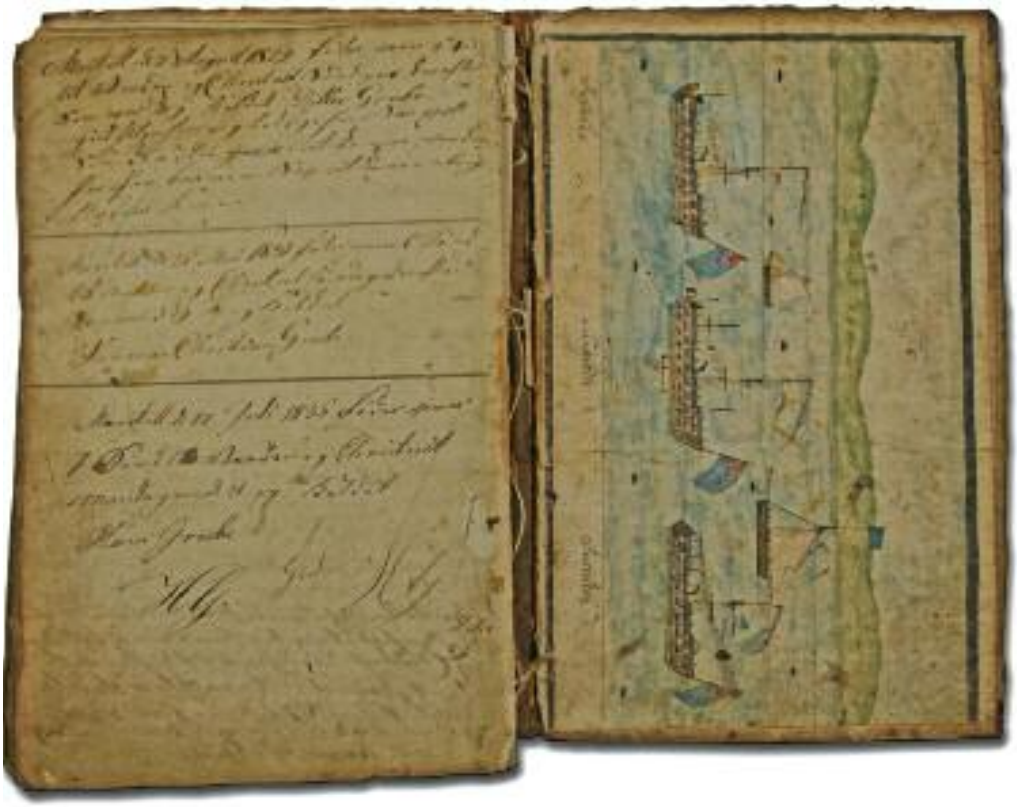
Ditlev Frederik Grube, som senere blev købmand i Kongensgade og far til Marstals første skibsmægler, Herman Christian Grube, var en ung mand på 18 år, da krigen brød ud i efteråret 1807. Han sejlede med en Marstaljagt, og da skibet blev opbragt af englænderne, fik hele besætningen lov at sejle bort i en jolle, medens englænderne beholdt den unge Grube og jagten. Ditlev Frederik Grube blev ført til England, hvor han sad som fange i blokskibet IRRESISTIBLE i Rochester. Det tog tre lange år, inden Grube atter fik sin frihed, men han spildte ikke tiden, for han brugte al sin fritid sammen med en styrmand fra Bornholm til at lære sig mest muligt om navigation. Resultatet blev en håndskreven bog med titlen *Navigation eller Styrmandskunsten, udregnet efter Hr. Professor Lous' Skatkammer, af Ditlev Fridrich Grube 1809*. Bogen kan den dag i dag ses på Marstal Søfartsmuseum. Efter tre års fangenskab blev Grube sat om bord på et engelsk transportskib, som sejlede tropper til Calcutta i Indien, og da

Indersiden af omslaget fra Ditlev Frederik Grubes navigationsbog, nedskrevet under fangenskab på Themsen 1807-09.

krigen var forbi i 1814, sejlede Grube med et fragtskib fra London via Vestindien til Dragør.[41]

I august 1810 var skipper Jørgen Hansen Boye på rejse fra Nakskov til Norge med 750 tønder byg, da hans skib blev opbragt af en engelsk fregat. Skibet blev ført til Newcastle, hvor ladningen blev udlosset, men skibet fik han lov at beholde. Han fik licens på, at han kunne sejle ballastet tilbage til Danmark, men da han nåede hjem, blev skibet paradoksalt nok beslaglagt af myndighederne.[42]

Ærøskøbing havde på den tid også en handelsflåde af en vis størrelse, og skibene var i lighed med Marstals primært beskæftiget i Norgesfarten. Et af dem var jagten TRE ENIGE, der, som navnet kunne antyde, havde tre ejere, nemlig brødrene Rasmus, Niels og Lauritz Lauritzen Kock. Den 23-årige Lauritz Philip Lauritzen var skipper på TRE ENIGE, da skibet i sommeren 1810 afsejlede Nakskov med 900 tønder byg bestemt for Kristiansand. Skibet sejlede imidlertid ikke den lige vej, men tog først til Ærøskøbing og derefter til Fredericia. Den 26. juli var jagten på vej op langs den jyske østkyst, da besætningen observerede en engelsk fregat i nærheden af Stavnshoved. Mandskabet på den engelske fregat havde også øjnene med sig, og da TRE ENIGE nærmede sig, blev der sat en barkasse i vandet. Den var udrustet med en kanon og bemandet med en løjtnant og 10-12 mand, som bordede den ærøske jagt. Englænderne fandt ikke skibets påståede engelske rejsemål særlig troværdigt, og snart var styrmanden og den



Inderside af bagsiden på Grubes navigationsbog. Det agterste af skibene (nederste) er IRRESISTIBLE, hvor Ditlev Grube sad som fange i tre år og afskrev navigationsbogen.

ene matros på vej til Anholt, hvor der allerede befandt sig 90 andre fanger i kirken. Tre uger senere blev fangerne flyttet til Hals, hvor de blev udvekslet med engelske fanger, og i begyndelsen af september var de to frigivne atter hjemme i Ærøskøbing igen.

Om bord på TRE ENIGE havde englænderne efterladt en kadet, der fik rollen som prisemester, og blev forsvarligt støttet af tre bevæbnede engelske matroser. Med denne nye besætning sejlede jagten til Yarmouth i England. Dér mødte skipper Lauritzen en nordmand, som anbefalede at tage kontakt til en dansker, der var bosat i London. Danskeren hed Claus Wilhelm Hornemann og var medindehaver af firmaet *Roche & Hornemann* og præstesøn fra Marstal. At gå til ham var ikke noget dårligt råd, for Hornemann sørgede for juridisk assistance ved retssagen og skaffede ekstra mandskab til hjemrejsen. Da skibet forlod London den 21. november 1810, var ladningen endnu ikke solgt, men det blev den snart, og så kunne Hornemann få sin betaling for indsatsen.

Da både styrmanden og en matros ved opbringelsen i juli var blevet fjernet fra skibet, skulle skipper Lauritzen bruge et par mænd, inden han kunne forlade London i november måned. Dem fik han ved Hornemanns hjælp lov at vælge frit blandt fangerne i prisonen, og Lauritzen valgte naturligt nok et par sømænd fra Ærøskøbing, nemlig Hans Nielsen Mogensen, som havde været styrmand på CONCORDIA, og Rasmus Henriksen Kock, der havde været styrmand på HAABET, begge af Ærøskø-

Side af Grubes navigationsbog.

bing. Efter forskellige mindre forhindringer nåede TRE ENIGE hjem til Ærøskøbing lige inden jul 1810.

Men hvordan gik det egentlig til, at der sad to sømænd fra Ærøskøbing i et fangeskib på Themsen i London? Ja, for Hans Nielsen Mogensens vedkommende så var CONCORDIA blevet opbragt, da skibet sammen med endnu et Ærøskøbingskib og ti skibe fra Marstal var undervejs til Norge med korn fra Fyn. Det var dog ikke alene korn, men også krudt og munderingssager, jagten – efter given tilladelse – havde med til Norge. Krudtet skulle lastes i Frederica, hvorfra skibet sejlede den 27. oktober 1809. Da besætningen afventede ordre fra den norske provideringsadministration, lå skibet i Norsminde frem til den 6. december 1809, hvorefter turen gik til Frederikshavn og få dage senere mod Christiania – det nuværende Oslo – i Norge. Den 11. december kl. 10 fik CONCORDIAS besætning øje på en engelsk fregat med 34 kanoner og det ildevarslende navn NEMESIS. Midt på eftermiddagen satte engelskmanden en barkasse med 14 bevæbnede mænd i vandet. Inden længe var CONCORDIAS skipper og to matroser bragt om bord på fregatten, hvor matroserne blev, medens skipperen blev udvekslet med styrmand Mogensen. Efter 12 dage blev matroserne sat i land ved Göteborg og senere frigivet ved den danske konsuls hjælp. Mogensen, derimod, måtte pænt blive om bord på NEMESIS, som den 10. januar 1810 nåede Yarmouth, hvor skibet gik på grund. Efter anbringelse på flere forskellige skibe blev han i midten af februar bragt om bord på et af fangeskibene på Themsen. Jagten CONCORDIA kom aldrig igen til Ærøskøbing, men blev kondemneret i Norge.

Den anden fange fra Ærøskøbing, Rasmus Henriksen Kock, havde været styrmand på HAABET, og her var historien den samme: en last korn – denne gang fra Faaborg – skulle sejles til Norge, men den 12. december 1809 blev skibet opbragt af den engelske fregat NEMESIS. Matroserne fik lov at blive om bord på HAABET, som derefter kom under en engelsk kadets ledelse, og få timer senere strandede på den norske kyst. En engelsk matros døde under strandingen, men de ærøske matroser kom velbeholdne i land. I mellemtiden var HAABETS skipper Lauritz Jensen Brandt og styrmand Kock blevet anbragt i NEMESIS, hvor de altså blandt andre mødte styrmand Mogensen fra CONCORDIA.

Skipper Brandt blev sandsynligvis frigivet sidst på året 1812, hvorimod styrmand Kock var heldigere, da han og CONCORDIAS styrmand Mogensen blev udvalgt af skipperen på TRE ENIGE i november 1810.[43]

Ærøs søfolk var ikke ene om at blive ramt af krigen. De delte skæbne med mange andre. Koloniskibene, der var hjemmehørende i de danske kolonier Trankebar og Serampore i Indien, var eksempelvis ikke længe om at forsvinde, da efterretningerne om krigsudbruddet nåede frem. På Hughli lå der imidlertid 14 skibe under dansk flag, og de blev alle opbragt ved koloniens besættelse den 28. januar 1808. Søfolkene blev krigsfanger, men den engelske generalguvernør havde brug for søfolk, så der blev lokket med frigivelse mod at tage hyre på engelske skibe. Man kunne også slippe for indespærring, hvis man kunne godtgøre, at man havde arbejde i Indien samt kone og børn dér.

Ærøboernes eksempel viser, at samme gode vilkår ikke gjaldt for søfolk i europæisk fart. Her var valget klokkeklart: enten måtte man sejle under britisk flag eller sidde indespærret i prisonskibene, og det kostede naturligvis dyrt – både for den indespærrede sømand, men så sandelig også for den familie, der sad tilbage i uvished om sømandens skæbne. Danmark, Norge og hertugdømmerne leverede omkring syv tusind krigsfanger til de engelske fængsler, som i langt de fleste tilfælde

var udrangerede linieskibe på Themsen og ved Plymouth. En opgørelse for 1809 viser, at det eksakte tal på krigsfangerne fra det danske monarki var 3.547, men antallet svingede uafbrudt, da der hele tiden var dødsfald, nyankomne og udvekslinger med engelske søfolk. Efterhånden som alle de større danske skibe forsvandt, faldt også antallet af potentielle krigsfanger, og i 1813 var antallet af tilfangetagne dansknorske søfolk faldet til 1.825.

Det hører med til historien, at danskerne selvfølgelig også tog krigsfanger. Det skete for eksempel på Romsø, hvor briterne i maj 1809 var gået i land for at skaffe brændsel og vaske tøj. De danske soldater overraskede englænderne, som følte sig i sikkerhed på øen. 93 blev taget til fange, men to nordmænd blev straks frigivet. Resten blev udvekslet med danske fanger i juni 1809.[44]

Krigen gav ikke kun vanskeligheder. Det gav nemlig også nye muligheder for de eventyrlystne, som derved kunne yde en patriotisk indsats samtidig med, at de i mange tilfælde også kunne opnå gode indtægter. Sagen var nemlig, at kongen tillod kapervirksomhed mod englænderne, og det fristede selvfølgelig nogle, medens andre holdt sig for gode til denne primitive beskæftigelse. Ikke mindst de store københavnske kompagnier med engelske handelsforbindelser holdt sig klogelig fra denne særlige krigsvirksomhed, men andre slog omgående til, og ikke mindst i København og i Helsingør blev der udrustet en del skibe til kaperfart. Købmændene i Aalborg holdt sig heller ikke tilbage, men ingen ærøbo – hverken fra Ærøskøbing eller Marstal – løste kaperbrev. Og dog, for der var en enkelt, der lod sig lokke, nemlig marstalleren Claus Rasmussen Fabricius, som i 1813 fik bevilling til at udruste sin jagt PRØVEN som kaperskib. Men det skal retfærdigvis nævnes, at han på det tidspunkt allerede i flere år havde boet på Samsø, og ingen kan jo vide, hvilke uheldige påvirkninger han havde været udsat for dér.[45]

Franskmændene drev også kapervirksomhed, og selv om Danmark var i krig på Napoleons side, kaprede franskmændene ikke desto mindre flere danske skibe og mindst eet fra Marstal. Napoleon var jo mest optaget af, at franske skibe havde det godt, og så kunne det være ligegyldigt med alle de andre – altså også de allierede landes skibe.[46]

Batterianlæg og eksercerpladser

Københavnerne havde prøvet et alvorligt bombardement. Marstallerne havde været udsat for et lille et, og på Fanø kunne det snart være gået på samme måde, hvis ikke fannikerne havde handlet hurtigt og klogt, da en britisk fregat den 28. juni 1809 krydsede op mod Sønderho sydfra. Seks barkasser blev sat i vandet, og snart var søfolkene ved at ro ind til Sønderho for at stjæle byens skibe. På Kræmmerbjerget ved indsejlingen til Sønderho lå der et batteri, og næstkommanderende, skipper Peder Thomsen, sov ikke på sin post. Da han så de britiske barkasser nærme sig i midsommernatten, skar han resolut en sølvknap af sin frakke og lagde den i kanonløbet sammen med kuglen. Så var der nemlig garanti for en fuldtræffer, mente man, og Admiralitetet havde for nylig givet ordre om at spare på ammunitionen. Kuglen ramte, hvor den skulle, nemlig den ledende barkasse, hvorefter fjenden atter trak følehornene til sig.[47]

Læren af denne historie er, at forsvarsanlæggene var af stor betydning. Den samme konklusion var man også nået frem til på Ærø, hvor der allerede i marts 1808 blev taget fat på at etablere et batterianlæg ved Graasten og Trappeskov. Arbejdet gik imidlertid meget hurtigt i stå, og kun en uge efter arbejdets påbegyndelse var alle planer om mandskabs- og redskabsbehov lagt væk for en tid. Et halvt år senere blev der atter gjort nogle forsøg, men også

denne gang blev det ved snakken, så først i marts 1809 blev der for alvor taget hånd om sagen. På det tidspunkt ankom ingeniørløjtnant Beichmann nemlig til Ærø og tog sig af batteriernes etablering og senere nedlæggelse. Det krævede mange folk at etablere et batterianlæg. Der skulle graves ud, rejses palisader og transporteres kanoner, men allerede i juni 1812 blev Ærøs militære ledelse klar over, at de to batterier ikke var nødvendige eller hensigtsmæssige, så de blev atter demonteret.

I stedet blev der opført et vestligt og et østligt batterianlæg. Det vestlige blev anlagt på Næbbet ved Skjoldnæs, og med den placering var det ikke bare Ærø, men også skibsfarten i Korshavn Gab på Avernakø, der blev beskyttet. Kanonerne fra batterianlæggene på Graasten og Trappeskov skulle naturligvis genbruges, og allerede i februar 1812 blev der givet ordre om at stille blokvogne og slæder til rådighed for transporten af det tunge materiel. Beichmann, der i mellemtiden var blevet forflyttet til Nyborg og forfremmet til kaptajn, var tilsynsførende på byggeriet, medens det daglige arbejde blev varetaget af artilleriløjtnant Bechmann. Den tunge jordtransport var pålagt bønderne. Ikke de østligste, men fra Midt- og Vestærø. I august stod batteriets front klar, men bagfra kunne anlægget angribes, og det bekymrede Beichmann. Den 11. december 1812 blev arbejdet beordret standset og først den 2. oktober 1813 stod batteriet omsider færdigt. I betragtning af at krigen endte i april 1814, var funktionstiden mildest talt kort, og i sommeren 1814 blev der holdt auktion over de overflødige sager fra batteriet.

I Marstal var der på samme tid store overvejelser om et østligt batteris placering. Flere muligheder blev overvejet, deriblandt Eriks Hale, som imidlertid blev forkastet af kaptajn Prangen under et besøg i foråret 1812. Det var for dyrt og krævede for mange folk. Nord for Marstal kunne der til gengæld forholdsvis nemt

Her op på skrænten, ved indsejlingen til Marstal, anlagdes forsvarsværket under Englænderkrigen, deraf navnet Batterierne.

etableres et batteri, og arbejdet blev beordret igangsat samtidig med anlægget på Næbbet i februar 1812. Men som i andre tidligere tilfælde gik også dette byggeri ret hurtigt i stå, og først den 30. oktober 1813 kunne arbejdet meldes færdigt. Der var imidlertid ikke tale om et rigtigt batterianlæg, men derimod blot om et såkaldt epaulement, det vil sige et brystværn af opkastet jord til dækning mod beskydning fra siden.

Krigen var altså næsten omme, da epaulementet stod færdigt, og kun få måneder senere kunne man begynde demonteringen. Alligevel har området i folkemunde stadig betegnelsen »Batterierne« den dag i dag.[48]

Skulle ærøboerne have ventet på beskyttelse fra batterianlæggene, havde det været småt med trygheden i krigsårene. Men sådan gik det heller ikke. Tværtimod blev der udfoldet mange bestræbelser på at tilfredsstille de lokalt stationerede troppers behov. Til det formål blev der i Marstal stillet en eksercerplads til rådighed for byens detachement af Grenaderkompagniet Fyn. Uden for Olde blev der anvist en tilsvarende plads, som artilleriet af detachementet af Fynske Regiments lette dragoner benyttede sammen med det detachement af Grenaderkompagniet Fyn, som lå i Store Rise, Olde og Stokkeby. Det gamle grenaderkompagni benyttede også eksercerpladsen fra tid til anden. Det femte kompagni af Den langelandske Infanteribataljon benyttede en eksercerplads ved Leby.[49]

Fredens konsekvenser

Krigsårene kostede Danmark mange penge, men når kapervirksomhed kastede store formuer af sig, blev pengemængden forøget, og priserne steg. De militære udgifter var kolossale, og selv om skattetrykket voksede, kunne det alligevel ikke dække de statslige udgifter. I 1810 indførte regeringen derfor en progressiv indkomstbeskatning, men lokaladministrationen var slet ikke indrettet til at honorere de krav, en sådan skatteform krævede, og systemet blev derfor hurtigt opgivet. Når nu ikke skatterne kunne dække udgifterne, kunne man vel prøve med en forøgelse af pengemængden, tænkte regeringen, og snart blev det danske samfund oversvømmet af penge, der ganske enkelt ikke kunne holde, hvad de lovede. Sedlernes værdi i forhold til sølvværdien faldt dramatisk, og omkring nytår 1813 var der ingen vej uden om et politisk indgreb. Den 5. januar 1813 kom forordningen om forandring i pengevæsenet. Dermed blev der sat loft over pengemængden, som ikke måtte overstige 46 millioner rigsdaler. Af disse penge skulle de 24 millioner bruges til at indløse de 144 millioner gamle rigsdaler til vekselkursen 1:6. Staten havde åbent erkendt, at den ikke var i stand til at svare sine forpligtelser, og derfor er pengereformen gået over i historien som statsbankerotten.

Forordningen blev ikke godt modtaget. Tilliden til de nye penge var minimal, og finansminister Ernst Schimmelmann blev afskediget. Krigssituationen fik naturligvis ikke tingene til at glide lettere, så det var på alle måder en svær tid.[50]

Under krigen var Frederik VI nogle gange ved at skifte side, men han gjorde det ikke. Frygten for svenskerne var stærkt medvirkende til kongens tilbageholdenhed, men i december 1813 stod det klart, at Danmark havde holdt på den forkerte hest og uundgåeligt ville lide nederlag. Svenskerne havde stor appetit på dansk territorium, og den 3. december 1813 sammenkaldte Frederik VI til statsråd for at drøfte, hvordan man kunne tilfredsstille de svenske krav. Håbet var, at afståelsen af Trondhjem Stift var tilstrækkeligt, men den svenske tronfølger Karl Johan – den tidligere fyrste af Ponte-Corvo, Bernadotte – var urokkelig: Sverige skulle have hele Norge.

Og sådan gik det. Ved freden i Kiel den 15. januar 1814 måtte Frederik VI gå med til at afstå hele Norge til Sverige, der som en lille kompensation til gengæld afstod Svensk Pommern og Rügen. Færøerne, Island og Grønland forblev til gengæld i det danske monarki, da svenskerne alene havde forlangt fastlands-Norge. Englænderne krævede, at Danmark i det afsluttende opgør skulle gå mod sin tidligere franske forbundsfælle. Desuden beholdt englænderne Helgoland, men de oversøiske kolonier blev afleveret til Danmark. Efter freden i Kiel fulgte fredsaftaler med Rusland og Preussen, men i praksis var krigen slut.

Helt det samme kan man dog ikke sige om Norge. I de sidste måneder af krigen havde Danmark naturligvis interesseret sig stærkt for, hvordan Norge kunne sikres for monarkiet. Den danske tronfølger Christian Frederik – den senere Christian VIII – blev derfor sendt til Norge som statholder i slutningen af 1813. Han vandt hurtigt nordmændenes sympati, og da Kielerfredens tunge vilkår blev kendt i Norge, var han snart i fuld gang med at udråbe Norge til et selvstændigt land med sig selv som konge. Der blev samlet en stormandsforsamling på Eidsvoll i april, og den 17. maj 1814 fik Norge en fri forfatning med Christian Frederik som landets konstitutionelle monark. Den svenske tronfølger – Bernadotte eller Karl Johan – var imidlertid ikke til sinds at lade det store svenske krigsbytte glide af hænde, så da forhandlinger mellem Norge og Sverige havde vist sig nytteløse, gik han i krig, og i løbet af et par måneder blev der indgået en våbenstilstand, som den 7. november 1814 gjorde svenskekongen til ny norsk regent.[51]

Krigen var forbi, men det vigtigste af alt – at redde Norge – var slået fejl. Til gengæld var handelsflåden nogenlunde intakt, men den lokale udvikling havde været meget varieret. Den farlige kornhandel på Norge havde kostet dyrt i Fanøs handelsflåde, og svendborgenserne havde mistet en trediedel af flåden. I hertugdømmet Slesvig havde Sønderborg lidt en lignende tilbagegang. Hårdest ramt af alle var dog København, som ved udgangen af 1811 måtte se handelsflåden reduceret til kun en trediedel. Men nogle byer havde klaret skærene. Faaborgflåden var ved krigens slutning faktisk lidt større end ved begyndelsen, og det samme gjaldt næsten også i Marstal, hvor der i 1804 var 129 fartøjer og i 1815 – efter to års fred – 132. Der var altså stadig skibe, men skibene var blevet mindre. Uanset hvordan man end vender og drejer sagen, så var udviklingen sat tilbage. For københavnerne var gennemsnitsstørrelsen nået tilbage til tiden omkring 1750.[52]

Der var altså meget, der skulle accepteres og lige så meget, der skulle rettes op på.

På det storpolitiske niveau skulle kejser Napoleon til at vænne sig til en betragteligt mere ydmyg position efter en årrække som Europas stærke mand. Hans magt kulminerede i 1810, men samtidig var fastlandsspærringen, der skulle holde englænderne ude fra det europæiske kontinent, ved at vende sig mod Napoleon selv, idet englænderne etablerede en mod-blokade, som ramte den franske middelklasse og håndværkerne hårdt. En af Napoleons støtter i bestræbelserne på at holde englænderne ude var Rusland, men ikke desto mindre var det netop Rusland, Napoleon vendte sig imod, da han så sig om efter et nyt krigsmål. I juni 1812 gik en styrke på ikke mindre end 600.000 mand mod Rusland. Det franske felttog blev fældet af zarens soldater, der blev godt hjulpet af den russiske vinter, og kun 30.000 soldater fra Napoleons hær vendte hjem til deres respektive hjemlande. Den militære katastrofe var åbenbar, men Napoleon skyndte sig hjem til Paris for at rejse en ny hær. Han ville øge det franske rige, men det ville hans gamle fæller i Østrig og Preus-

sen ikke være med til. De forlod ham og sluttede sig til zarens og englændernes parti. Alliancen holdt, og den 4. april 1814 abdicerede Napoleon. Som et lille plaster på såret fik han øen Elba tildelt af de allierede lande. Dér kunne han have sin egen lille stat, beholde sin titel og tilmed få en stor årlig betaling fra Frankrig. Det franske monarki blev genrejst, men den nye franske konge, Ludvig XVIII, havde slet ikke den aura, der havde stået om Napoleon, og i februar 1815 lykkedes det Napoleon at flygte fra Elba og gå mod Paris med en stadig større hær af franske militære støtter. Kongen flygtede, og Napoleon tog kommandoen. Men alle de omgivende lande var jo stadig forenede i modstanden mod hans regime, så den 18. juni 1815 – efter 100 dage ved magten – blev hans styrker knust ved Waterloo, hvorefter Napoleon blev sat forsvarligt fast bag lås og slå på klippeøen Sankt Helena. Der kunne han så frem til sin død i 1821 sidde og skrive erindringer, der fastholdt hans forståelse af sig selv som Europas befrier. Men det hjalp ham ingenting. Napoleon var en færdig mand.[53]

Som en direkte følge af Napoleons abdikation i april 1814 blev der indgået en fredsaftale i form af Parisertraktaten af 30. maj 1814 mellem de krigsførende lande. Men der var ikke desto mindre brug for at rette op på den europæiske magtbalance og helst på en sådan måde, at det kunne forhindre nye krige og konflikter. Midlet blev den såkaldte Wienerkongres, hvor repræsentanter for Europas fyrstehuse mødtes til forhandlinger om det fremtidige Europa. Ikke som fjender, for freden var jo sluttet, men som venner, der skulle sikre freden.

Frankrig var blevet godt behandlet i betragtning af landets rolle i den netop overståede krig. Grænserne blev ført tilbage til 1792 og Frankrig kunne dermed stadig regnes som en af Europas stormagter i selskab med England, Østrig, Preussen og Rusland, og det var meget vigtigt. Ligevægt og balance var nemlig nøgleordene på Wienerkongressen, hvorimod hensyn til nationale forhold var uden interesse. Nationalismen var imidlertid ikke sådan at holde ude. Den var en del af virkeligheden, selv om den endnu ikke var nået ind til de gamle konservative mænd i mødelokalerne. Derfor blev det da også nationalismens opblomstring og kulmination i midten af 1800-tallet, der skulle indvarsle den ny tid, som Wienerkongressen ikke havde øje for i vinteren 1814-1815.[54]

Danske kong Frederik VI var ikke inviteret med til Wienerkongressen, men han kom alligevel. Der var nemlig en del løse ender, som trængte til en afklaring efter den nyligt indgåede fred i Kiel. Den svenske tronfølger mente, at Danmark havde brudt fredsaftalen i forbindelse med nordmændenes uafhængighedserklæring under ledelse af den danske kronprins Christian Frederik. Svenskerne havde reageret ved ikke at afgive de nordtyske områder, som Danmark skulle have til erstatning for det tabte Norge. Russerne havde ikke ratificeret fredsaftalen og havde stadig tropper i Holsten, som Napoleon havde inkorporeret i Danmark, så det handlede i virkeligheden om, hvorvidt der i fremtiden overhovedet ville eksistere et Danmark!

Det lykkedes at få en aftale i stand med russerne, og de lovede svenske områder i Nordtyskland kom også til Danmark. Forhandlingerne, som i øvrigt først faldt på plads, da Frederik VI var taget hjem igen, endte med, at Danmark skulle afgive de svenske besiddelser til Preussen, som så til gengæld overdrog det lille hertugdømme Lauenburg og en sum penge til Danmark.

Holsten, som i 1806 var lagt til Danmark, blev i 1815 indlemmet i Det tyske Forbund og dermed fjernet som en del af Danmark. Det skulle siden hen bidrage til de alvorlige problemer i forholdet mellem Danmark og hertugdømmerne, men i 1815 var reaktionerne få og små.[55]

På det økonomiske niveau måtte søfartsnationen Danmark og hertugdømmerne indstille sig på, at gamle dages førsteret til Norgeshandelen var en saga blot. Den automatik, der havde præget denne fart igennem mangfoldige år blev nu afløst af et frit marked med en hård konkurrence, der fik fragtraterne til at styrtdykke og med en afsætningskrise som resultat. Men Norgesfarten forblev trods alt de danske skibes hovedbeskæftigelse.[56]

Ærøboernes og især marstallernes skibsfart efter 1814 var en fortsættelse af 1700-tallets søfart. Den store flåde og det begrænsede opland tvang skibene til at finde opgaverne udenøs. Stykgods fra især Lybæk og andre nordtyske havne udgjorde en voksende del af transportopgaverne efter 1814, men kornhandelen forblev hovedopgaven. Ikke fra Norge, men derimod nok så meget mellem danske og kornudførende nordtyske havne. Der blev også sejlet en hel del korn fra de danske øer til hertugdømmerne. Det foregik primært i små jagter på under 10 læster, men konkurrencen fra mange sydfynske pladser var stor. De lidt større skibe fik aldrig Københavnsfarten med korn fra Østersøen op på tidligere tiders niveau, og den hårde konkurrence på Norgesfarten ramte selvfølgelig også ærøboerne. Resultatet blev naturligvis, at skibene måtte søge stadig længere væk for at tjene til livets ophold. Marstallerne gik længere op i Østersøen og anløb ofte engelske havne, men også Holland blev en del af Marstalskibenes arbejdsområde, om end aldrig i samme målestok som England, da det ofte kneb med laster til hjemturen.[57]

En lille brik i et stort spil

Napoleonskrigen var forbi, og livet måtte gå videre og gjorde det. Da begivenhederne var kommet lidt på afstand, har eftertanken givetvis meldt sig hos en og anden. Hvad havde krigen betydet for det dansk-norske monarki og hertugdømmerne, som Ærø var en del af?

Svaret står lysende klart: Norge var tabt for altid, og det var ikke alene et territorielt nederlag, men i høj grad også et økonomisk og udviklingsmæssigt, idet kongerigets vigtige søfartserhverv derved mistede kornfarten på Norge. Tidligere tiders lukrative Norgesfart var ikke længere nogen selvfølge, og det kostede dyrt for alle monarkiets søfartsbyer. I næste instans betød det, at genopbygningen af en ny og tidssvarende handelsflåde om ikke blev sat i stå, så dog blev vanskeliggjort af begrænsede økonomiske midler.

En væsentlig del af monarkiets søfart havde ærøsk udgangspunkt, og det var først og fremmest i kraft af søfarten, at øen blev ramt af krigsbegivenhederne. Det var søfolkene, der måtte betale med frihedsberøvelse og konstant risiko på det hav, hele den ærøske og ikke mindst den marstalske samfundsøkonomi hvilede på. Og det var søfartserhvervet, der måtte klare sig bedst muligt, da krigen var forbi, og fragtraterne faldt.

Og så til sidst: hvorfor angreb englænderne Marstal i 1808?

Kildematerialet giver som udgangspunkt ikke noget direkte svar. Englændernes forsøg på at ramme Marstals betydelige flåde slog fejl, men bombardementets beskedne omfang tyder ikke på, at angrebet var et led i en større militærstrategisk plan. I lyset af englændernes generelle interesse for at dæmme op for danske handelsskibes virksomhed er der imidlertid ingen tvivl om, at det først og fremmest var flåden, og ikke Marstal, der havde englændernes opmærksomhed. Det var nemlig søfarten, der bandt Danmark, Norge og hertugdømmerne sammen, og uden den var søfartsnationen Danmark truet på livet. Det var med andre ord monarkiets livsnerve, der stod for skud, da englænderne bombarderede Marstal lørdag den 9. april 1808!

Kilder og litteratur

Utrykte kilder

Rigsarkivet:

0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808.

0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A3. Indkomne skrivelser vedr. spaniere 1808.

0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809.

0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. V2. Diverse materiale. Skrivelser vedrørende batterianlæg på Langeland og Ærø 1808-1813.

Litteratur

De i noterne benyttede forkortelser er anført i parentes efter titlerne.

Bjørn, Claus: *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bind 10. Fra reaktion til grundlov. 1800-1850*, København 1990. (Bjørn, 1990)

Den store danske Encyklopædi, København 1994-2006.

Feldbæk, Ole: *Dansk søfarts historie bind 3. 1720-1814. Storhandelens tid*, København 1997. (Feldbæk, 1997)

Feldbæk, Ole og Justesen, Ole: *Kolonierne i Asien og Afrika. Danmarks Historie*, København 1980. (Feldbæk og Justesen, 1980)

Henningsen, Peter: »Ekspeditionen til København. Historien om et bombardement og en præventiv krig«; i: Peter Henningsen (red.): *København 1807. Belejring og bombardement*, København 2007, s. 6-51. (Henningsen, 2007)

Henriksen, K. K.: »Batterierne«; i: *Ærøboen* nr. 4, 1994, s. 4-8. (Henriksen, 1994)

Henriksen, K. K.: »Han sad i prisonen i lange år«; i: *Ærøboen* nr. 2, 1992, s. 3-4 og *Ærøboen* nr. 3, 1992, s. 1-3. (Henriksen, 1992)

Høy, C. T.: *Træk af Marstals Historie i Skildringer og Billeder*, Nyborg 1913. (Høy, 1913)

Jensen, Mogens Kragsig: »Med *'Conduite, Raskhed og Orden*' – det Fynske ridende Jægerkorps og episoden på Romsø i 1809«; i: Lars Bisgaard m.fl. (red.): *Krig fra først til sidst. Festskrift til Knud J. V. Jespersen*, Odense 2006, s. 223-233. (Jensen, 2006)

Jespersen, Knud J. V.: *Stat og nation. Det europæiske Hus bind. 4*, København 1991. (Jespersen, 1991)

Kroman, E.: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928/Marstal 2001. (Kroman, 1928/2001)

Lambert, Andrew: »Fra Trafalgar til København. Udviklingen af den britiske strategi«; i: Glenthøj, Rasmus og Rasmussen, Jens Rahbek (red.): *Det venskabelige bombardement. København 1807 som historisk begivenhed og national myte*, København 2007, s. 73-95. (Lambert, 2007)

McKay, John P., Hill, Bennett D. og Buckler, John: *A History of Western Society*, 4. udg., Boston 1991. (McKay, Hill og Buckler, 1991)

Munch-Petersen, Thomas: »Den præventive krigs politik – en ny fortolkning af det britiske angreb på Danmark 1807«; i: Glenthøj, Rasmus og Rasmussen, Jens Rahbek (red.): *Det venskabelige bombardement. København 1807 som historisk begivenhed og national myte*, København 2007, s. 97-109. (Munch-Petersen, 2007(B))

Munch-Petersen, Thomas: *København i flammer. Hvordan England bombarderede København og ranede den danske flåde i 1807*, København 2007. (Munch-Petersen, 2007(A))

Møller, Anders Monrad: *Dansk søfarts historie bind 4. 1814-1870. Med korn og kul*, København 1998. (Møller, 1998)

Noter og henvisninger

1. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 185: Ahlefeldt Laurvigs rapport til kongen, dat. den 9. april 1808.
2. Feldbæk, 1997, s. 64. *Den store danske Encyklopædi* under ordet »Amerikanske Revolution«.
3. Kroman, 1928/2001, s. 64ff.
4. McKay, Hill og Buckler, 1991, s. 681-685.
5. Feldbæk, 1997, s. 193. Om fastlandsspærringen se: *Den store danske Encyklopædi* under ordet »kontinentalsystemet«.
6. Tilsit hedder i dag Sovetsk og ligger tæt på Litauens sydvestlige grænse, nordøst for Kaliningrad.
7. Munch-Petersen, 2007(A), s. 33-44.
8. Munch-Petersen, 2007(A), s. 49-53. Henningsen, 2007, s. 14-17.
9. Henningsen, 2007, s. 10-14; 17-25; 39f. Lambert, 2007, s. 92. Feldbæk, 1997, s. 194f.
10. Feldbæk, 1997, s. 193.
11. Munch-Petersen, 2007(B), s. 108f.
12. Feldbæk, 1997, s. 195.
13. Feldbæk, 1997, s. 196-199. Feldbæk og Justesen, 1980, s. 254f.
14. Feldbæk, 1997, s. 197ff.
15. Kroman 1928/2001, s. 88.
16. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: Landfoged Carstens pro memoria, dat. 1. september 1807 og listen over kystmilitsen på Ærø, dat. 31. august 1807. Endvidere J. Krabbes rapport til Ahlefeldt Laurvig om begivenhederne natten til den 1. september 1808, dat. 1. september 1807.

17. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: Pro Memoria af Carstens, dat. 8. september 1807. Rapport af J. Krabbe, Bregninge, dat. 9. oktober 1807 og 19. oktober 1807.
18. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: E. W. Martensens brev til lensgreve Ahlefeldt Laurvig, dat. 2. januar 1808.
19. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 123ff: Carstens brev til Ahlefeldt Laurvig, dat. 3. januar 1808.
20. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 126f: Ahlefeldt Laurvig til kongen og kronprisen, dat. 7. januar 1808.
21. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 142f: Ahlefeldt Laurvig til amtsforvalter Hennings, dat. 6. februar 1808.
22. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 144f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 6. februar 1808.
23. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: otte marstalleres pro memoria til Carstens, dat. 21. februar 1808 samt Carstens pro memoria til Ahlefeldt Laurvig, dat. 23. februar 1808. C1. Kopibog 1801-1809, s. 155f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 23. februar 1808; s. 156f: Ahlefeldt Laurvig til kaptajn von Schepelern, dat. 23. februar 1808; s. 157f: Ahlefeldt Laurvig til kongen, dat. 26. februar 1808; s. 158f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 28. februar 1808.
24. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: Carstens til Ahlefeldt Laurvig, dat. 24. februar 1808.
25. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 158: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 26. februar 1808; s. 158f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 28 februar 1808; s. 163: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 11. marts 1808.
26. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809, s. 177: Ahlefeldt Laurvig to breve til amtsforvalter Hennings, begge dat. 25. marts 1808; s. 177f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. 28. marts 1808.
27. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: hovedkvarteret i København til Ahlefeldt Laurvig, dat. 14. marts 1808, nr. 75 (samt bilag til brevet, dat. 7. marts 1808).
28. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: hr. Langelands specifikation over auksiliærkompagniets våbenbeholdning, dat. 24. marts 1808 og 28. marts 1808. Desuden fem attester på soldater, der var uegnet til tjeneste, dat. 25. og 26. marts 1808. C1. Kopibog 1801-1809, s. 177: Ahlefeldt Laurvig til Hennings, dat. 25. marts 1808. Høy, 1913, s. 202.
29. *Den store danske Encyklopædi* under ordene »Peter Willemoes« og »Sjællands Odde, slaget ved«. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A3. Indkomne skrivelser vedr. spaniere 1808: Carstens til Ahlefeldt Laurvig, dat. 6. januar 1808.
30. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 185: Ahlefeldt Laurvigs rapport til kongen, dat. den 9. april 1808. Kroman 1928/2001, s. 88f. Høy, 1913, s. 199ff. Feldbæk, 1997, s. 202.
31. Høy, 1913, s. 199. Kromann, 1928/2001, s. 89.
32. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 187-191: to rapporter af Ahlefeldt Laurvig, dat. hhv. den 11. og 17. april 1808.
33. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809. s. 199ff: Ahlefeldt Laurvig til von Schepelern, dat. den 19. april 1808 og Ahlefledt Laurvigs rapport, dat. den 20. april 1808.
34. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 217f: Ahlefeldt Laurvig til Carstens, dat. den 20. maj 1808.
35. Høy, 1913, s. 202f. Kroman, 1928/2001, s. 89. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A3. Indkomne skrivelser vedr. spaniere 1808: nr. 41: Det kgl. Feltkommissariat til Ahlefeldt Laurvig, dat. den 27. juni 1808.
36. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 232: Ahlefeldt Laurvig til Hartwig, dat. den 11. juni 1808.

37. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. C1. Kopibog 1801-1809 s. 250f: Ahlefeldt Laurvig til Hartwig, dat. den 15. juli 1808 og til Carstens, dat. den 15. juli 1808.
38. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A3. Indkomne skrivelser vedr. spaniere 1808: Hartwigs pro memoria til oberst og kammerherre von Juel på Valdemar Slot, dat. den 10. august 1808. Høy, 1913, s. 203f.
39. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. A2. A. Indkomne skrivelser 1807-1808: otte marstalleres pro memoria til Carstens, dat. 21. februar 1808.
40. Høy, 1913, s. 200. Kromann, 1928/2001, s. 91.
41. Høy, 1913, s. 200f. Kroman, 1928/2001, s. 89f.
42. Kroman, 1928/2001, s. 90f. Kroman skriver, at skibet blev ført af Christen Jørgensen Boye, men det var i stedet sønnen, Jørgen Hansen Boye, der var skipper. Oplyst af Kurt Andersen, Vallerød Banevej 11c, Rungsted.
43. Henriksen, 1992, nr. 2, s. 3f og nr. 3, s. 1ff.
44. Jensen, 2006, s. 226-230.
45. Feldbæk, 1997, s. 199f; 205. Kroman, 1928/2001, s. 89. Kapervirksomheden har blandt andet Boris Koll skrevet en levende beretning om i: *Kaperkaptajn Jens Lind – manden bag myten*, 2000.
46. Kroman 1928/2001, s. 91f.
47. Feldbæk, 1997, s. 209.
48. Henriksen, 1994, s. 4-8.
49. Rigsarkivet. 0201-007. Generalkommissariatskollegiet. Generalkommandoen over Langeland og Ærø. V2. Diverse materiale. Skrivelser vedrørende batterianlæg på Langeland og Ærø 1808-1813: læg IV. Eksercer- og lejrpladser 1809, Hartwig til Ahlefeldt Laurvig, dat. 16. november 1809.
50. Bjørn, 1990, s. 113-117.
51. Bjørn, 1990, s. 118-122. Feldbæk, 1997, s. 211.
52. Feldbæk, 1997, s. 211ff.
53. McKay, Hill og Buckler, 1991, s. 686ff.
54. Jespersen, 1991, s. 272-280.
55. Bjørn, 1990, s. 122ff.
56. Møller, 1998, s. 21.
57. Kroman, 1928/2001, s. 93-98.

Sejlskibsfart fra Marstal omkring år 1900

Af Karsten Hermansen

I anden halvdel af 1800-tallet begyndte dampskibene for alvor at forstyrre den herskende orden inden for det søfartserhverv, som sejlskibene hidtil havde været ene om. Sejlskibenes monopol blev brudt, og konkurrencen blev hurtigt følelig. Men den ny damptonnage krævede på den anden side udbyggede havnefaciliteter, som ikke uden videre lod sig realisere alle vegne. Det krævede desuden stor kapital, så sejlskibene blev ikke kasseret lige med det samme. Tværtimod formåede mange danske sejlskibsrederier helt frem til 1890'erne ikke bare at fastholde det hidtidige niveau, men også at forøge det.[1] For den udefrakommende repræsenterede dampskibene fremskridtet, medens sejlskibene hørte fortiden til, men dér hvor sejlskibstraditionen var dybt forankret i lokalsamfundet, var det stadig sejlskibsrederier, man etablerede, når chancen bød sig. En markant repræsentant for et sådant sejlskibssamfund er Marstal, hvis handelsflåde bestod af omkring 300 skibe i perioden fra 1890 til 1909. Flåden kulminerede antalsmæssigt med 332 skibe i 1893, og bortset fra to dampskibe var alle skibene sejldrevne. Efter 1909 gik det imidlertid stærkt tilbage, og fra 1909 til 1913 blev flåden reduceret fra 294 skibe til 256.[2]

Oplæggere i Marstal Havn omkring århundredeskiftet 1900.

Søfarten havde i mangfoldige år været omdrejningspunktet i Marstal, og omkring århundredeskiftet havde byen flere store rederier, hvoraf familien H. C. Christensen og kongelig agent Niels Petersen stod for de to største. Ejerskabet til H. C. Christensens skibe lå i familien, hvorimod agent Petersens skibe var organiseret som partrederier. I 1895 bestod H. C. Christensens flåde af 22 skibe, medens agent Petersen var reder for 19.[3]

De to rederier var dog kun toppen af isbjerget. Ved siden af de to store rederier trivedes nemlig en lang række større og mindre rederier, som blandt andet blev drevet af byens mange skibsmæglere.

Marstal var altså gennemsyret af søfart, og netop den omstændighed gør sammenhængene klarere, hvis man vil se, hvad søfarten kunne betyde for et samfund omkring århundredeskiftet. Hvem ejede skibene? Hvor sejlede de, og hvad sejlede de med? Hvordan påvirkede søfarten byen som helhed i årene 1890 til 1913?

Forskning og kilder

Som i så mange andre lokalområder er stedets historie først og fremmest beskrevet af beboerne selv. Udgivelserne er mange og varierede, men fælles for alle, der behandler historien før 1925, er, at de på den ene eller anden måde står i gæld til arkivar Erik Kroman, der som ung historiker i 1928 skrev bogen *Marstals Søfart indtil 1925*. Kroman nåede rundt om hele den marstalske søfart, som den formede sig om bord og i land, og er derfor uvurderlig og uundværlig for enhver, der interesserer sig for Marstals søfart.

F. Holm-Petersen udgav i 1950'erne sammen med A. Rosendahl firebindsværket *Fra Sejl til Diesel* og i samarbejde med Kaj Lund *De sidste Storsejleres Saga. Svanesang*. I slutningen af årtiet fulgte Holm-Petersens egen *Ærø-Sejlskibe. Beretninger og Breve fra de hvide Sejls Dage*. Det var vidtfavnende udgivelser, som, takket være Marstals maritime tyngde, måtte gøre en del ud af byens søfart. Holm-Petersen udgav siden hen en lang række mindre bøger, som beskrev sejlskibsfarten fra Marstal. Der kan nævnes *Langfarere fra Marstal* (1975), *Maritime minder fra Marstal og Ærøskøbing* (1979), *De sejlede ud fra Marstal* (1988) og *Barbados for ordre. Groller i Vestfarten* (1991).

Holm-Petersen fokuserede på de enkelte skibes historie, medens søfolkenes oplevelse af livet om bord spillede en mere perifer rolle. Den skævhed rettede Ole Mortensøn op på, da han i 1987 udgav *Sejlskibssøfolk – fra Det sydfynske Øhav*. Marstal Søfartsmuseums udgivelse af en lang række beretninger fra livet til søs har på sin vis suppleret Ole Mortensøns arbejde med flere eksempler på livet om bord. Der kan til eksempel nævnes Peter Jørgensen Kocks *Breve fra en sømand* (1995), men også *Sejlskibskår. En sømands betragtninger fra tiden derude* (1990), selv om den handler om 1920'erne og derfor er lidt sen i forhold til århundredeskiftets søfartshistorie. Desuden er museets årbøger en righoldig kilde til beretninger fra søen.

Den lokale færgefart og lodsvæsenet blev i 1990'erne beskrevet af Leif Rosendahl, der i samme årti også skrev om Marstal Navigationsskole som det afgørende udgangspunkt for den fortsatte tilgang af navigatører i Marstal.

Den øvrige landbaserede del af søfartserhvervets historie levede i mange år en lidt overset tilværelse, men med udgivelsen af *Ved fælles hjælp… Søassuranceforeningen »Ærø« G/S 1876-2001* (2001), *Søens købmænd. H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998* (2005) og *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007* (2007) har Marstal Søfartsmuseum i nogen grad taget hånd om denne mangel.

De her nævnte titler er alle bogudgivelser. I rækken af Marstal Søfartsmuseums

årbøger er der publiceret en lang række artikler, som primært sætter fokus på detaljer i den lokale søfartshistorie. En af de vigtigste i de senere år er skrevet af Martin Østergaard, der i 2007 har undersøgt partredernes erhvervsmæssige fordeling i Marstal i årene 1896-1922.[4]

En smule uden for perioden, men af stor relevans for afviklingen af århundredeskiftets Marstal-søfart er Mikkel Kühls artikel »Marstallerne solgte væk. Marstals handelsflåde 1914-1918« i *Maritim Kontakt 26* (2004), for dér får man forklaringen på den bratte forvandling af Marstals store handelsflåde før og efter Første Verdenskrig.[5]

Kildematerialet

Man kommer ikke uden om, at kildematerialet er meget afgørende for forskningsresultaterne, og netop på det punkt står Marstal Søfartsmuseum stærkt, idet årtiers indsamling af oplysninger har resulteret i et omfattende skibsarkiv, som har større eller mindre oplysninger om stort set alle skibe i Marstals flåde gennem flere århundreder. Havnens arkiv fortæller om den lokale aktivitet, og tilstedeværelsen af flere rederi- og mæglerarkiver giver mulighed for at følge skibsfarten helt ned i detaljen. Særligt nyttige er befragtningsprotokollerne, som fortæller om skibenes færden på verdenshavene rejse for rejse. Ved at samle protokollernes oplysninger i en database er der givet et enestående overblik over og indblik i skibenes fartmønster. Protokollerne dokumenterer på den ene side en række gamle formodninger, og på den anden side supplerer de den eksisterende viden, idet også mindre, upåagtede farter dukker op. Når det gælder årene 1890-1913 er det imidlertid kun mæglerfirmaet H. C. Grube, der kan fremvise en sammenhængende række af befragtningsprotokoller for hele perioden. Dette firma kan i sagens natur ikke

Hamborg Havn fik i 1890'erne jævnligt besøg af marstallere.

fuldstændigt repræsentere periodens skibe fra Marstal, men mægler Grube var dog involveret i befragtning af 69 skibe i året 1892, hvilket vil sige godt 20 procent af Marstals handelsflåde, som det år var på 325 skibe.[6]

Mange enkeltskibsrederiers historie er tilbøjelig til at forsvinde for eftertiden, men på et enkelt punkt gælder det dog ikke for skibene fra Marstal, idet Søassuranceforeningen »Ærø« som hovedregel assurerede alle byens skibe, og dermed har et arkiv, der – især i forbindelse med skadesanmeldelser – kan kaste nyt lys over flåden.

På Rigsarkivet finder man skibsskødeprotokoller, som tegner et detaljeret, men noget uoverskueligt billede af skibsparternes gang fra én ejer til den næste. Mere overblik får man i en kommunal fortegnelse fra 1896, hvor hver enkelt borgers skibsanparter er opgjort gade for gade. En tilsvarende findes for årene 1922-1923. Begge fortegnelser blev oprindeligt udarbejdet til brug for skatteligningen, men eftertidens største interesse er, at materialet giver en sjælden mulighed for at se, hvordan skibsparterne fordelte sig blandt borgerne i Marstal Handelsplads.[7]

Der er kort og godt store muligheder for at udforske søfartshistorien. Den mulighed skal udnyttes her, og allerførst skal vi se nærmere på skibene. Hvordan var udviklingen? Hvilke typer skibe var de foretrukne?

Skibene og deres finansiering

På landsplan blev sejlskibene overhalet af dampskibene i 1890'erne. Ganske vist ikke i antal, men i tonnage.[8] Men én ting var, hvad der skete på landsplan. Noget andet var forholdene i Marstal, og der tegnede situationen sig ganske anderledes.

Flåden

I 1889 fik byen sit første dampskib, da sejlskibsrederiet H. C. Christensen erhvervede nybygningen H. C. Christensen og følgelig blev til *damp-* og sejlskibsrederi. Ti år senere drev rederiet fire dampskibe, men den stigning ændrer ikke ved, at dampskibene levede en temmelig stille tilværelse i Marstal, medens sejlskibsflåden trivedes og kulminerede i året 1893 med ikke mindre end 332 skibe. Det er fristende at tro, at rekorden skyldtes køb af flere mindre fartøjer, men sådan hænger det ikke sammen. Tværtimod steg den gennemsnitlige nettotonnage pr. skib det år og nåede op på 81 nettotons. Flåden blev med andre ord nyere og skibene større, og det var en udvikling, der var kommet for at blive. Se bare på tabellen neden for:[9]

År	Antal sejlskibe	Netto-tonnage	Gennem-snit pr. sejlskib	Antal damp-skibe
1895	316	25644	81,2	1
1900	293	27004	92,2	2
1905	311	31474	101,2	4

Det er en almindelig kendsgerning, at et gennemsnit ikke nødvendigvis fortæller om det typiske, og Marstals flåde er ingen undtagelse. Flåden bestod jo af mange små og ældre fartøjer og næsten lige så mange større og nyere. Lige siden 1880'erne havde den foretrukne skibstype været den tremastede skonnert, men eftersom ikke alle kunne klare den økonomiske byrde og alle heller ikke ønskede det, blev der fortsat både købt og bygget mindre fartøjer til byen.

Marstallernes skonnerter var fortrinsvis jagtbyggede. Det var ikke alene en tradition, men konstruktionen byggede også på en erfaring om, at de klipperbyggede skibe med årene havde en tilbøjelighed til at synke lidt i agterskibet. Derfor holdt marstallerne fast i den buttede skrogform og det flade agterspejl, der udgjorde et godt søskib.[10] Skonnertriggen i dens forskellige udgaver var desuden den mindst

mandskabskrævende type i forhold til skonnertbriggen og i særdeleshed barken, hvis råsejl krævede mere mandskab uden at kunne laste afgørende mere. Skonnerttypen var med andre ord det økonomisk fornuftige valg, og derfor var det da også skonnerten, der blev udbredt, da tiden løb fra jagter og galeaser. Den dyrere tonnage løstes ved hjælp af en udstrakt brug af partrederier. Selvejerne udgjorde en stadig mindre gruppe, som reduceredes og til dels uddøde sammen med deres gamle skibe, om end enkelte var så økonomisk godt stillet, at de kunne klare at eje en tremastet skonnert uden støtte fra anden side.[11]

Med selvejernes tilbagegang opstår spørgsmålet: hvem trådte til med penge, for der vedblev jo at være skibe? Med andre ord: Hvem stod bag partrederierne?

Skibsparternes ejere

Den ubekræftede tradition vil vide, at hele byen havde parter i skibe, hvorved alle borgere spillede en rolle i fastholdelsen af Marstals maritime erhverv. Da skatteligningskommissionens partrederliste for året 1903 for nylig dukkede op og redegjorde for skibsparternes fordeling gade for gade, blev det pludselig muligt at efterprøve traditionens sandhedsværdi. Og hvad afslørede den så? At traditionen talte sandt.

51 procent af parternes samlede værdi var naturligt nok ejet af dem, der havde et udkomme ved søfart. Denne gruppe bestod derfor af redere, skibsførere og styrmænd, men det hører med til historien, at der i 1903 kun var tre styrmænd, der havde skibsparter. De resterende 49 procent af parternes værdi kom fra folk i alle mulige andre erhverv. 25 procent var ejet af håndværkere og handlende, og 24 procent bestod af en blandet gruppe: funktionærer, forhenværende og andre uden erhvervsbetegnelse samt kvinder, hvoraf enker udgjorde langt hovedparten. Man kan imidlertid også betragte sagen fra en lidt anden vinkel, for hvis man ser gruppen af håndværkere og handlende nærmere efter i sømmene, viser det sig snart, at de søfartsrelaterede erhverv var endog særdeles dominerende. Samlet betyder det, at 61 procent af skibenes finansiering kom fra maritime eller maritimt beslægtede erhverv, medens de resterende 39 procent kom fra den ikke-maritime del af byens befolkning. Den samlede partrederkapital udgjorde i 1903 kr. 2.593.878, hvilket var nogenlunde halvdelen af byens samlede kapital. Den anden halvdel var først og fremmest bundet i ejendomme, varelagre og endelig kontant formue og værdipapirer, så søfartens betydning for Marstal kan faktisk ikke overdrives. At søfarten også gav byens kvinder og ikke mindst enker et solidt økonomisk fundament, ses af den omstændighed, at den kvindelige partrederkapital udgjorde elleve procent af den samlede partrederkapital i 1903. For bagere, slagtere, isenkræmmere og købmænd var skibsparter på en og samme tid en mulighed for at støtte en stor kundegruppe og samtidig tjene penge. Alt hang sammen, og søfarten var den lokale økonomis fælles omdrejningspunkt. Men én gruppe manglede dog, for det menige mandskab havde så godt som aldrig part i skibe. Det rakte indkomsten trods alt ikke til.[12] En del af forklaringen ligger dog givetvis i, at langt hovedparten af det menige mandskab bestod af unge, uetablerede mænd, som senere kom på navigationsskole og endte som skibsførere.

Man kan konkludere, at hele byen var med i finansieringen af søfarten og samtidig levede direkte eller indirekte af den. Næste spørgsmål er så: hvordan tjente skibene penge? Hvor sejlede de, og hvad sejlede de med?

Skibenes fartmønster

Mæglerfirmaet H. C. Grubes befragtningsprotokol fortæller mangt og meget

om den marstalske søfart. Protokollen begynder i 1892, og her er den benyttet frem til 1913, altså året inden Første Verdenskrigs udbrud.[13] Det, der først springer i øjnene, er de mange rejser på England og Irland. Dernæst de næsten lige så mange rejser fra Sverige og Finland. I det lys virker det både indlysende og rigtigt, at hver femte rejse var med engelsk kul i lasten og hver fjerde med træ.

Land	Til	Procent	Fra	Procent
Danmark	854	*23,8*	211	*5,9*
Norge	111	*3,1*	371	*10,4*
Sverige/Finland	317	*8,8*	878	*24,5*
Tyskland	269	*7,5*	220	*6,1*
Baltikum	101	*2,8*	167	*4,7*
England/Irland	1075	*30,0*	1046	*29,2*
Vesteuropa	279	*7,8*	204	*5,7*
Spanien/Portugal	104	*2,9*	172	*4,8*
Vest-Middelhav	23	*0,6*	27	*0,7*
Øst-Middelhav	1	*0,1*	9	*9,3*
Nord/Vestafrika	151	*4,2*	51	*1,4*
Syd/Østafrika	1	*0,1*	-	-
Nordatlanten	131	*3,7*	21	*0,6*
Nordamerika	75	*2,1*	133	*3,7*
Mellemamerika	30	*0,8*	27	*0,7*
Øst-Sydamerika	36	*1,0*	33	*0,9*
Ukendt	26	*0,7*	14	*0,4*
I alt	3584	*100,0*	3584	*100,0*

Ladning	Antal	Procent
Korn/foderstoffer	452	*12,6*
Gødning/kemikalier	93	*2,6*
Brændsel	753	*21,0*
Træ	916	*25,6*
Fisk	89	*2,5*
Salt	232	*6,5*
Råvarer	218	*6,1*
Fødevarer	67	*1,9*
Div. byggematerialer	324	*9,0*
Jern og metal	32	*0,9*
Stykgods	5	*0,1*
Øvrigt/ukendt	403	*11,2*
I alt	3584	*100,0*

Svenske og finske trælaster

Den enkle opgørelse kan imidlertid detaljeres på mange forskellige måder. Hvor blev trælasterne fra Sverige og Finland for eksempel transporteret hen?

År (Træ)	Rejser til	England	Vesteuropa	Nordafrika	Nordatlanten	Øvrigt
1892-1902	222 (100%)	111 (50,0)	83 (37,4)	8 (3,6)	7 (3,2)	13 (5,8)
1903-1913	354 (100%)	182 (51,4)	55 (15,6)	43 (12,1)	31 (8,8)	43 (12,1)
I alt	576	293	138	51	38	56

Tabellen levner ingen tvivl: England var helt overvejende målet for langt de fleste trælaster, men man aner udviklingen af et mindre forudsigeligt fartmønster. Ganske vist står England stærkt i begge de viste årtier, men Nordafrika, Nordatlanten og gruppen af øvrige destinationer vokser på bekostning af den europæiske fart, hvor thurinske sejlskibe, nye jernbaner og til dels også damperne gav marstallerne skarp konkurrence.

Trælasterne bestod som regel af såkaldt skurlast, hvilket vil sige, at tømmeret var leveret fra savværket i groft tilhugget tilstand. En del af trælasterne til England bestod desuden af såkaldt props og stave, som blev benyttet til afstivning af gangene i de mange engelske kulminer.

S/S H. H. Petersen af Marstal med trælast i dansk havn.

Kulrejser fra England

Når tømmeret var losset i en engelsk havn, ventede der i syv ud af ti tilfælde en last kul til returrejsen.

Clay til porcelænsfremstilling var ganske vist også jævnligt forekommende, men på et markant lavere niveau. Det samme kunne siges om salt, korn, foderstoffer og fødevarer, som fra tid til anden dukkede op, men uden på nogen måde at præge sejladsen fra de britiske øer.

År (Kul)	Rejser til	Danmark	Tyskland	Nordatlanten	Vesteuropa	Øvrigt
1892-1902	267 (100%)	192 (71,9)	33 (12,4)	8 (3,0)	12 (4,5)	22 (8,2)
1903-1913	470 (100%)	297 (63,2)	33 (7,0)	9 (1,9)	42 (8,9)	89 (19,0)
I alt	737	489	66	17	54	111

Kulrejserne var tydeligvis rettet mod det hjemlige marked, om end de vesteuropæiske havne havde en stigende tendens. Procentuelt betragtet faldt rejserne til Tyskland og Nordatlanten, men i realiteten var omfanget uforandret. Årsagen til denne statistiske udvikling var nemlig, at antallet af kulrejser til Danmark steg markant, og det var jo i sig selv en god ting, for det tyder på et godt hjemmemarked.

Tremastet topsejlsskonnert FRIDA *af Marstal ved at være udlosset i Stege med kul fra England. Bemærk lossegrejet.*

Newfoundlandsfarten

Antallet af rejser med salt steg mærkbart efter århundredeskiftet. Det, der før havde været en forholdsvis lille ladningstype, blev nu pludselig forvandlet til en af de større. Østersøområdet og Newfoundland repræsenterede den forholdsvis største stigning i antallet af rejser, og for sidstnævntes vedkommende hang det nøje sammen med Newfoundlands klipfiskeeksport, som i vidt omfang transporteredes på Marstalskibe fra omkring 1890 og helt frem til Anden Verdenskrigs udbrud.

År (Salt)	Rejser til	Newfoundland	England	Sverige/Finland	Øvrigt
1892-1902	44 (100%)	6 (13,6)	6 (13,6)	13 (29,6)	19 (43,2)
1903-1913	188 (100%)	48 (25,5)	20 (10,6)	68 (36,2)	52 (27,7)
I alt	232	54	26	81	71

En stor del af saltlasterne blev hentet på Den iberiske Halvø. Portugisiske havne som Oporto, Lissabon og Setubal blev jævnligt anløbet af marstallere, og det samme gjaldt i særdeleshed den spanske havn Cadiz.

Hvis saltet skulle transporteres inden for det nordeuropæiske område, blev den næste last som regel tømmer. Sejlede skibet derimod til Newfoundland, var det vigtigt med en returlast, og den var i næsten alle tilfælde klipfisk.

År (Fisk)	Rejser	Fra Newfoundland	Heraf til Vesteuropa	Heraf til England	Fra UK til Baltikum	Øvrigt
1892-1902	12 (100%)	9 (75,0)	3 (25,0)	4 (33,3)	1 (8,4)	4 (33,3)
1903-1913	77 (100%)	69 (89,6)	27 (35,0)	34 (44,2)	6 (7,8)	10 (13,0)
I alt	89	78	30	38	7	14

Tabellen viser klart, at fiskelasterne fra Newfoundland udgjorde en betragtelig del af det samlede antal fiskeladninger. I den sidste periode blev niveauet imidlertid mere end seksdoblet, og hovedparten af tilvæksten kom fra Newfoundlandsfarten. 35 procent af ladningerne blev sejlet til Spanien, Portugal, Frankrig, altså det vesteuropæiske fastland, medens hele 44 procent gik til England. Fra England blev der udskibet fisk til de baltiske lande, men som tabellen viser, var omfanget ikke særligt stort.

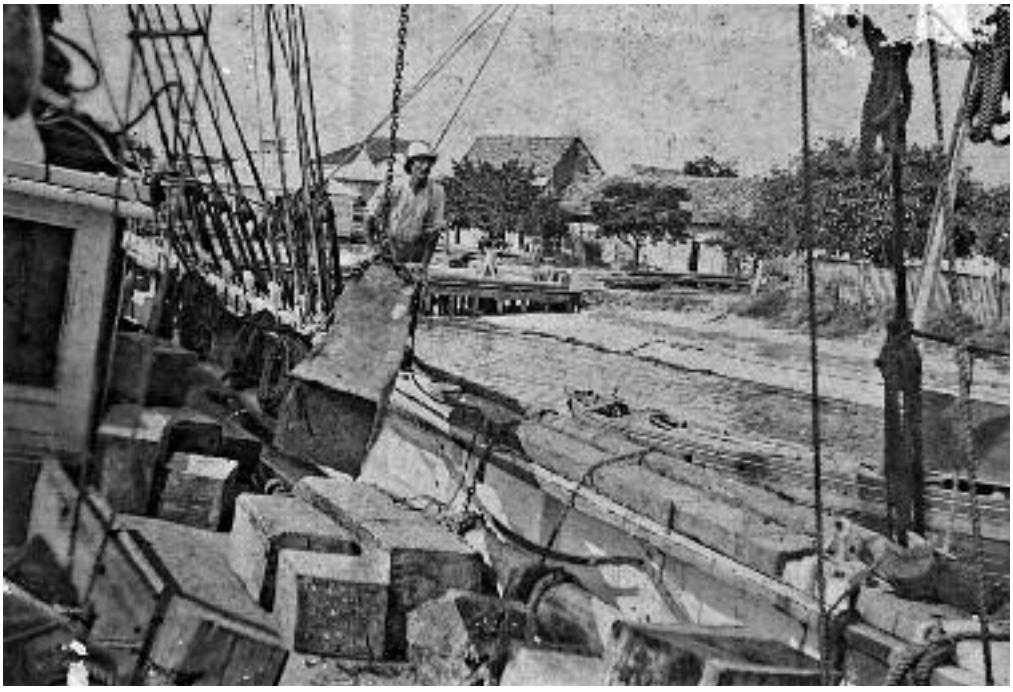
Vi må ikke glemme, at tabellen viser mæglerfirmaet H. C. Grubes fartmønster. Men Grube var ikke ene om at disponere skibe fra Marstal, og når det gælder Newfoundlandsfarten, var mægler Grube nærmest underrepræsenteret. Farten tog sin begyndelse omkring 1890 som konsekvens af manglende returlaster fra Island og Færøerne, der ellers var blevet besejlet af marstallerne i mangfoldige år. Ved at lade skibene gå i ballast videre til Newfoundland eller Labrador kunne der skaffes returlaster til Sydeuropa, og som sagt så gjort. Inden længe var marstallerne blevet næsten enerådende i denne specielle

fart, og det havde naturligvis sine grunde. Dampskibene var nemlig i praksis udelukket fra fiskefarten, da driftsomkostningerne var for store. Den nødvendige ventetid på fiskene var også for uøkonomisk for dampskibene, og var der ikke tid til at vente, måtte skibet afgå halvlastet, hvilket selvsagt heller ikke gavnede økonomien. Nej, Newfoundlandsfarten var sejlskibenes domæne, og i denne kreds hævdede marstallerne sig, for ingen kunne som dem gøre denne nichefart rentabel. Marstallerne forstod at skære alle unødvendige udgifter fra. Besætningerne var små, udrustningen minimal, forplejningen nødtørftig, men arbejdsindsatsen var høj. Det var dét, der udkonkurrerede stort set alle andre skibe i denne fart, og omkring 110 Marstalskibe var i kortere eller længere tid beskæftiget i denne fart i det halve århundrede, der begyndte omkring 1890 og endte ved Anden Verdenskrigs udbrud.

Portugisiske og spanske havne var de typiske lossesteder, men som tabellen viser, var engelske havne også godt repræsenteret. Hvad der derimod slet ikke fremgår er, at en del af skonnerterne også sejlede til Brasilien med fiskene.

I bevidstheden står Newfoundlandsfarten som den helt dominerende fart i 1900-tallets første årti. Ganske vist ikke nominelt, men derimod i den omstændighed, at det var den hurtigst voksende fart, som ikke mindst i 1920'erne skulle blive helt afgørende for mange af byens skibe.

De første år blev der kun sejlet om sommeren, men efterhånden tillod økonomien ikke længere den luksus. Det betød naturligvis, at sejladsen blev betydeligt mere risikabel, og mange søfolk forsvandt sporløst på Atlanterhavet.[14]



Indladning af mahogni i Laguna de Terminos, 1908, om bord på Vestfareren barkentineren KODAN på 308 brt. tilhørende et partselskab i Marstal og blev på et tidspunkt disponeret af H. C. Grube.

Vestfarten på Sydamerika

Farten på Sydamerika var for H. C. Grubes vedkommende ikke så stor, men når man ser de små tal, skal man huske at tage rejsernes varighed med i betragtning. For et firma som Agent Petersen forholder mønsteret sig noget anderledes, da skibene i dette regi for en stor del lå i sydamerikafart og langfart i det hele taget. I nærfarten kunne en rejse jo klares på nogle dage eller en uges tid, medens Newfoundlandsfarten og vestfarten krævede måneders sejlads.

Der blev sejlet engelsk kul, spansk og portugisisk salt og tysk stykgods til Sydamerika. I lighed med Newfoundlandsfarten var det en trafik, som først fik betydning efter 1900. Det viser tabellen over sejladsen til Sydamerika tydeligt:

År	Rejser	Fra England	Tyskland	Vesteuropa	Spanien-Portugal	Nord-amerika
1892-1902	5 (100 %)	3 (60,0)	–	2 40,0)	–	–
1903-1913	31 (100 %)	12 (38,7)	7 (22,6)	1 (3,2)	9 (29,0)	2 (6,5)
I alt	36	15	7	3	9	2

Returrejserne gik stort set til de samme lande med en nogenlunde ligelig fordeling på logwood, mahogni, saltede huder og den tørrede bælgfrugt divi-divi, som blev brugt til garvning af de saltede huder.

År	Rejser	Til England	Tyskland	Vesteuropa	Vestlige Middelhav
1892-1902	4 (100 %)	4 (100,0)	–	–	–
1903-1913	29 (100 %)	17 (58,6)	7 (24,1)	4 (13,8)	1 (3,5)
I alt	33	21	7	4	1

Tremastet skonnert ALFA, som blev ført af Christen Hansen Madsen, sejlede ofte til Sydamerika efter divi-divi i perioden omkring 1910. Lastningen foregik i Puerto Columbia og ladningen var altid bestemt for Hamborg. De tørrede bælgfrugter var pakket i sække, som blev stuvet hårdt i skibets lastrum. Der var ingen plads at spilde, så besætningen trampede systematisk på divi-divi-sækkene under stuvningen, så der blev plads til mest muligt.[15] Skonnerten var for øvrigt også på Stillehavet på et tidspunkt, blandt andet på Cocosøerne.

Det er tydeligt nok at se: hele verden var marstallernes arbejdsplads, og man må konstatere, at søfartserhvervet var globaliseret, længe inden ordet var opfundet.

Søfolkenes vilkår

Det gør noget ved et menneske at leve i afhængighed, hvad enten det er for det gode eller onde. At være afhængig af at sejle, gav søfolkene andre erfaringer og vilkår end bønder og borgere inde på land.

De fysiske forhold

Efter vor tids normer var livet til søs en barsk affære. Men spørger man Albert E. Boye, der som nykonfirmeret stod til søs i marts 1857 og oplevede den tids brutale behandling af drengene om bord, ja så var forholdene omkring 1900 så fine, at det var ens egen skyld, hvis der var noget at klage over. Albert E. Boye havde oplevet, hvordan han som skibsdreng måtte slide og slæbe og aldrig komme i land. Når skipperen var ude på dansebar eller værtshus, måtte Boye vente til nær midnat, for det var hans opgave at trække skipperens støvler af, når det endelig passede skipperen at komme tilbage til sit skib. Arbejdsdagen begyndte klokken fire om morgenen med kogning af kaffe, vask af skipperens tøj og rengøring af kahytten. Senere på dagen skulle der måske lastes og losses, og når maden skulle tilberedes var dét også drengens opgave. Hvad enten det gjaldt den tilberedte mad eller proviantens holdbarhed, så var begge områder drengens ansvar. Det var i hvert fald ham, der fik skylden, hvis der var problemer.

Ved en rejse frem og tilbage til Norge fik Albert E. Boye ingen nattesøvn i fire dage, medens skipperen og bedstemanden skiftedes til at gå til køjs. Intet under, at Albert E. Boye var træt, da han efter endnu en lang nat uden søvn satte sig på dækket et øjeblik. Aldrig så snart var hovedet begyndt at nikke, før skipperens uhyggelige råb lød: »Hvad satan, nu sidder du og sover igen, dreng«.

På den baggrund måtte forholdene omkring 1900 forekomme ganske glimrende. Drengene blev behandlet langt bedre end før, mandskabets opholdsrum var blevet større, og maden bestod af såvel friske som henkogte produkter. Med tilsynsloven fra 1909 blev redningsmidler påbudt, og opholdsrummene skulle være udrustet med kakkelovn.[16]

Skipper R. A. Rasmussens hjem i Kongegade 24, Marstal, omkring år 1900.

De sociale forhold
Selv om hierarkiet om bord i skibene var helt nødvendigt, var standsforskelle i land ikke nær så påfaldende. Nok var Marstal en konservativ by – indtil 1890 blev der kun stemt på Højre ved rigsdagsvalgene – men når det gjaldt ægteskabelige forbindelser, så kunne den fattige unge mand trygt fri til en pige af velstående familie, forudsat at manden kunne føre et skib. På sin vis havde alle lige vilkår, for enhver karriere blev indledt som skibsdreng, men alle havde muligheden for at komme på navigationsskole og bliver fører af et skib – ens eget måske.[17]

De åndelige forhold
Historikeren Erik Kroman, der var født og opvokset i Marstal, huskede sin barndom omkring århundredeskiftet som både tungsindig og alvorlig. Det var upassende at grine højrøstet, og det samme gjaldt alle udtryk for følelser. Kys og kærtegn var næsten uhørt mellem ægtefæller, mellem forældre og børn og blandt veninder. Den slags var de nyforlovedes privilegium.

Kroman erindrede også, hvordan kirken var fyldt hver eneste søndag, og at også pulpiturerne var tæt besatte på de kirkelige festdage. Religiøsiteten kom ikke af ingenting, for alle havde en tæt tilknytning til søfarten og det farlige liv, som dette erhverv var forbundet med. Det hørte til sjældenhederne, at præsten i sin nytårsprædiken kunne takke for et år uden de store ulykker.

En hel del marstallere havde haft religiøse oplevelser og regnede sig selv for troende i modsætning til de vantro. Deres åndelige ophav var de religiøse lægmandsbevægelser i det 19. århundrede, og hørte man hjemme i denne kreds, gik man til opbyggelige møder og overholdt helligdagsreglerne til punkt og prikke. Søndagsmaden blev eksempelvis lavet om lørdagen. I 1880'erne havde Marstal fået sit eget missionshus, »Bethesda«, og det var

At marinemaleren Jens Erik Carl Rasmussen valgte at skildre Jesus, der stiller stormen på søen, da han skulle male en altertavle til Marstal Kirke i 1881, er ingen tilfældighed. Næppe noget andet motiv kunne være bedre og vigtigere for den hjemmeværende del af befolkningen. Det var i øvrigt lokale søfolk og en snedkermester, der sad model for maleren.

ikke mindst sket på initiativ af en række nidkære unge kvinder, der i deres egenskab af omvendte havde mistet lysten til alle former for forlystelser såsom selskabelighed, dans, teater, spil m.m.

Søfarten satte kort og godt sit umiskendelige præg på livet både til lands og til vands. Havet var en farlig og tvetydig samarbejdspartner, for det gav på den ene side byen velstand, men det tog på den anden side fædre og sønner med sig ned i dybet.[18]

Den konstante fare
Hvordan kunne et søfartssamfund som Marstal være andet end religiøst? En grundlæggende utryghed var jo altid til

stede, for erfaringen gav ikke mulighed for andet. Som tidligere nævnt bestod Marstals handelsflåde næsten kun af sejlskibe. Hvis man optalte antallet af omkomne marstallere, ville man kunne se, hvad byens befolkning blev udsat for, men det giver nok mere mening at lave en generel oversigt over hele Danmarks skibsflåde. Marstallerne var trods alt ikke ene om at drive søfart. Den nedenstående tabel viser antallet af omkomne danskere fra såvel sejl- som dampskibe.[19] Året 1904 var stærkt atypisk, idet tre danske dampskibe forliste med ikke mindre end 637 omkomne til følge. Dette ene år forvrider indtrykket så meget, at tallene næsten bliver meningsløse. Derfor er dette ene år sat for sig selv, så det er muligt at se tallenes mere generelle tendens.

År	Sejl-skibe	Damp-skibe	Omkomne i alt
1895-1900	427	57	484
1901-1903 og 1905	213	75	288
1904	35	637	672
1901-1905 i alt	248	712	960

Og hvordan er så denne tendens? Den peger entydigt på den langt større livsfare, der var forbundet med sejlskibsfarten i forhold til dampskibene. Visheden om at ethvert farvel kunne blive det sidste, lå dybt i ethvert søfartssamfund, men selv om druknedøden var allestedsnærværende, kunne der også dukke helt usædvanlige redninger op. Et ejendommeligt eksempel er barkentinen HANS af Marstal, som i april 1907 anduvede barren ved Rio Grande do Sul for at afvente passende vande til at sejle ind. Men vejret slog om, og snart var en næsten orkanagtig pålandsstorm under fuld udvikling. Skibet strandede, og besætningen kravlede i første omgang til vejrs i riggen, men måtte så springe i vandet for at forsøge at svømme i land. Da søfolkene svømmede rundt derude i brændingen, dukkede tolv gauchos – cowboys – op, og de red uden videre ud på deres heste, hvorfra de lassoede besætningen. Alle på nær kokken blev reddet.[20]

Eksemplerne er utallige, om end ikke alle lige så eksotiske som dette, men det er sikkert og vist, at havet til alle tider har været og er en farlig arbejdsplads.

Hvad gør søfarten ved et samfund?

Marstal udviklede sig til et søfartssamfund i begyndelsen af 1600-tallet. Udgangspunktet var en fire- og senere tredeling af Ærø i 1630'erne, og det banede vejen for tre selvstændige havnebyer i stedet for den ene, købstaden Ærøskøbing, som allerede eksisterede midt på øen. Marstallerne forstod at udnytte en god placering i Det sydfynske Øhav, nærheden til de holstenske byer og en naturlig havn. Men vigtigst var måske, at befolkningen var stor og landbruget lille. Byen kunne ganske enkelt ikke brødføde sin befolkning uden søfarten.[21]

Disse forudsætninger er vigtige, hvis det maritime Marstal anno 1900 skal forstås. Søfarten var byens levevej, og praktisk talt alle erhverv var afledt af søfarten. Vi har i det foregående set, hvordan alle byens borgere investerede i skibe, hvilket i næste instans betød, at alle havde andel i skibsfarten, og at alle dermed blev afhængige af den.

De forholdsvis små skibe kom vidt omkring på kloden. De færdedes hjemmevant i hele Vesteuropa, i Sydamerika, på Newfoundland, Island og Færøerne. Men at føle sig hjemme var i marstallernes tilfælde ikke nødvendigvis det samme som at føle sig tryg. Og trygge blev søfolkene aldrig med havet som arbejdsplads. Søfarten satte sit umiskendelige præg på befolkningens religiøsitet. Når havet viste sig fra sin værste side, eller når dem derhjemme fik den frygtelige besked om, at en af deres kære var blevet derude, var der

virkelig brug for en solid kristen tro at læne sig op ad.

Men farlig eller ej, så havde marstallerne intet valg. Søfarten var vokset sammen med byen. Identiteten var en søfartsby, og uden søfarten var der simpelthen ikke noget Marstal.

Den søfart, der i 1600-tallet havde været det eneste mulige, var omkring 1900 blevet det eneste acceptable. For den enkeltes skyld, men især for samfundets.

Henvisninger

1. Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen*: Sejl og damp. Dansk Søfarts Historie, bind 5, 1870-1920*, København 1998, s. 219.
2. E. Kroman: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928, s. 292-295.
3. Møller, Dethlefsen og Johansen, 1998, s. 221. Kroman, 1928, s. 201-204.
4. Martin Østergaard: »Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922«; i: *Marstal Søfartsmuseum. Årbog 2007*, Marstal 2008, s. 28-37.
5. Mikkel Kühl: »'Marstallerne solgte væk'. Marstals handelsflåde 1914-1918«; i: *Maritim Kontakt 26*, København 2004, s. 75-92. Artiklen er et uddrag af Kühls upublicerede speciale fra Syddansk Universitet, Odense 2002, med titlen: *Marstals handelsflåde 1911-1921. Et eksempel på provinssøfartens vilkår i årene omkring første verdenskrig.*
6. Kroman, 1928, s. 292f. Karsten Hermansen: *Søens købmænd. H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998*, Marstal 2005, s. 22. Rederiet Erik B. Kromann har en befragtningsprotokol, der begynder i 1907, men den er ikke benyttet her.
7. Marstal Kommunes Arkiv (i dag en del af Ærø Kommune) 30/1. Skatteligning 1867-1978.
8. Møller, Dethlefsen og Johansen, 1998, s. 10.
9. Kroman, 1928, s. 292f.
10. Kroman, 1928, s. 205.
11. Mikkel Kühl: *Marstals handelsflåde 1911-1921. Et eksempel på provinssøfartens vilkår i årene omkring første verdenskrig*, upubliceret speciale, Syddansk Universitet, Odense 2002, s. 10-21.
12. Martin Østergaard: »Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922«; i: *Marstal Søfartsmuseum. Årbog 2007*, Marstal 2008, s. 34f.
13. Marstal Søfartsmuseum: Mæglerfirmaet H. C. Grubes Arkiv. 159A2. Befragtningsbøger 1892-1908 og 1908-1933.
14. F. Holm-Petersen og A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel. Dansk Skibsfart, Søhandel og Skibsbygning*, bd. 1, København 1951-1953, s. 360-363.
15. Skibsdagbog for skonnert ALFA, april 1910, fol. 198f (i privateje, Ulla Jensen, Ommel).
16. Marstal Søfartsmuseums arkiv. 246A1. Albert E. Boyes erindringer, bd. 1, s. 366-379.
17. Marstal Søfartsmuseums arkiv. 246A1. Albert E. Boyes erindringer, bd. 1, s. 197.
18. Erik Kroman: *Dagligt liv i Marstal og på Ærø omkring år 1900*, Tølløse 1982, s. 6-9.
19. Oplysningerne stammer fra *Dansk Søulykkestatistik* i årene 1895-1905.
20. Karsten Hermansen: *Ved fælles hjælp… Søassuranceforeningen »Ærø« G/S 1876-2001*, Marstal 2001, s. 21.
21. Kroman, 1928, s. 22.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Året 2008 blev et begivenhedsrigt og godt år for Søfartsmuseet. Det drejer sig om alle sider af museumssagen: Indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling, herunder formidling af Bonavista-projektet – telthal er rejst over projektet, der undervejs dokumenteres af Henning Terkelsen med fotos og videooptagelser. Prøver på begge dele kan ses, hvis man går ind på museets hjemmeside. Besøgsmæssigt havde vi fornøjelsen af at der blev støttet godt op på det gode besøgstal fra 2007s tal på 21.707 besøgende, der steg til 23.395 i 2008. Besøgslysten fik desuden en mærkbar øget tilgang på Bonavista-projektet, der oven i købet havde besøg af vor Dronning.

Når det nu går godt for »rederiet«, hvorfor så i alverdens riger og lande lave om på tingene, vil enhver kristenmand tænke – i hvert tilfælde enhver, der har almindelig sund fornuft som udgangspunkt – og ligeledes ethvert rederi, der som Søfartsmuseet tillige har en solid korpsånd inden for kredsen omkring foretagendet. Vi har da absolut heller ingen planer om at lægge kursen om eller skifte skorstensmærke. Men omvendt er museet i bevægelse og kursen justeres for afdrift, således at museet forbedres løbende både efter vor egen og – fuldt ud så glædeligt – efter de besøgendes vurdering.

Men... organisationsmæssigt har Centralstaten og dermed Kulturarvsstyrelsen, som bekendt, udsignaleret pegefingerhævede tilskyndelser til fusioneringer inden for museumsvæsenet i lighed med, hvad der foregår i det øvrige statsstyrede samfund inden for kommuner, politi, busser og domstole. På trods af enslydende fusionsulemper som resultat inden for de nævnte områder, så rykker det ikke ved inkarnerede bureaukraters én gang indpodede tankegang hen imod så få »postkasser« som vel muligt. – Nu vel! Vi decentralister (som man må være som øbo – ellers havde vi fulgt signalerne og var flyttet til Rådhuspladsen hele gænget) må vel forsøgsvis være lidt varierede i tankegangen – bare en anelse – for fusioner kan da også undertiden være nyttige, når de udspringer af sund fornuft og som et ønske blandt de mulige partnere – tvangsægteskaber fører sjældent til noget godt, og er vel egentlig forbudt i Danmark? Og det er da også rigtigt, at der fra statslige side stilles store krav, der fordrer en vis størrelse på et foretagende for at honorere de af samme instans opstillede krav. Særlige støtteordninger skræddersys mere og mere til stordriftsforetagender, således at denne form for »firmaer« statshonoreres, når kursen lægges derefter. En af fordelene ved stordrift skulle være flere fagfolk at drøfte sager med – større enheder giver mulighed for at dyrke fagligheden! Helt rigtigt – men for et decideret søfartsmuseum, som vores, findes den relevante faglighed/sparring ofte blandt shippingkredse, søfolk, søfartshistoriske interesserede og andre søfartsmuseer, hvis position meget vel kan ligge lidt længere væk end den lokalgeografiske radius dækker, derfor er et søfartsmuseum anderledes end et »almindeligt« museum! Drøftelser og samarbejder med ligesindede og naboer kan for øvrigt sagtens dyrkes selvom man ikke sejler under samme »rederiflag«. Samar-

bejde har da været skik og brug op til nu og vil da også fortsætte eller genstartes uanset hvad fremtiden må bringe.

Hvis en fusion skal være interessant, skal gevinsten mht. tid/penge til det basale museumsarbejde være mærkbar! Hvis fusion etableres, kun for at imødekomme den hellige almindelige centralisttankegangs krav om færre adresser, resulterende i øgede administrations- og mødeudgifter på bekostning af det egentlige museumsarbejde, er der ingen grund til fusion. Fusioner og andre statstiltag medfører altid ensretning, mere bureaukrati og flere regler. Mange regler hindrer brugen af sund fornuft – ved vi nok, og hvad er mere logisk end at navigere så meget som muligt efter sund fornuft? Inkarnerede bureaukrater har en anden opfattelse.

Marstal Søfartsmuseums stærke forankring i såvel de lokale farvande som inden for søens grænseoverskridende verden afspejler sig i mere end 1300 medlemmer, der er godt tilpas med den nuværende driftsform. En driftsform som selvstændigt statsanerkendt museum tilgodeser – efter vort museums formening – museumstanken og museumsarbejdet på bedste vis og tilskynder udfarende handlekraft og ansvarlighed. Med egen besætning også på de afgørende poster på broen kan der tages behørigt bestik og udkig og manøvreres derefter ved rettidig omhu. Megen tid er i det forløbne år gået med fusionsmøder og -drøftelser bl.a. med tilknytning af konsulenter, tingene er virkelig blevet endevendt og belyst fra alle tænkelige bover. Så alle har en velbearbejdet indsigt og holdning som ballast for stillingtagen til museets fremtidige sejlads i det danske museumsfarvand, der – op til nu – er kendetegnet ved sin finmaskede karakter.

Men ellers har vi, i så vidt omfang som muligt, koncentreret os om det vi mener, at vi er sat i verden til at gøre, nemlig at drive et søfartsmuseum via indsamling og bevaring af ting og sager, der er relevante for museets emneområde, forske i sagerne og papirerne og udbrede eller formidle den indhøstede viden på en spiselig måde for dem, det drejer sig om, vore medlemmer og vore mange gæster – heraf rigtig mange maritimt interesserede fra såvel ind- som udland. Besøgs- og medlemstallene er gået i gunstig retning, så vi mener at kursen er udstukket rigtigt. Disse tingenes tilstand skal absolut ikke være en stilstand, men tilstræbes at blive forbedrede, og det kan de, når der er relevante idéer, specielt hvis man har tilstrækkelige økonomiske midler at gøre godt med. Vi må agere inden for den økonomiske virkelighed, der er museet tilmålt, og trimme driften på ansvarlig vis derefter. En fremadrettet opgradering vil være ønskelig for den nødvendige fremtidige drift, således at vi bl.a. kan genbesætte en stilling, som vi midlertidigt har haft bemandet via projektmidler.

Det stigende besøgstal har medført øgede entreindtægter, regulering af det kommunale tilskud er gået i den rigtige retning og medlemsbidrag og fondstilskud har igen medvirket til et godt årsresultat. Vi mener selv at det er fordi der er sat den rette sejlføring på »Skonnerten«, og det er dét sagen drejer sig om, som der står på en af de – fra England – hjembragte kander:

One ship goes east, another west
by the selfsame winds that blow
tis the set of the sails and not the gale
that determines the way they go.

Tiden har vind i sejlene og den flyver af sted, og vi flyver med i samme tempo uanset sejlføring og hvilke glæder og havarier sejladsen medfører. Men vi har manøvremuligheder undervejs, som verset siger, når blot vi har ansvarlige folk med handlemulighed på broen og den rette besætning klar ved skøder, fald og braser.

Der flages overalt i anledning af det kongelige besøg på Projekt Bonavista.

Dronningen betragter skibsprojektet med stor interesse.

Bonavistahallen med fotostat af skibet..

BONAVISTA

Når Nationalmuseets skonnert BONAVISTA – under restaurering på Eriksens Plads – indgår i Søfartsmuseets selvskrevne interesseområde og aktivitet, er det naturligt at agere aktivt ud til andre projekter og relevante forbindelser i den sammenhæng.

En ekspedition bestående af tre mand høj fra museet, Kristian Albertsen og Tom Christensen fra museumsbestyrelsen og undertegnede EBK drog derfor af sted for at kigge nærmere på oversøiske relationer og interesseområder, hvor Newfoundland er et en hel naturlig destination. Newfoundlandsfarten har beskæftiget ikke færre end 110 navngivne Marstalskonnerter og et mindre antal skonnerter fra Ærøskø-bing, der var med i pionerarbejdet med opstarten af den ærøske trafik på de kanter. En trade, der kom til at strække sig i tidsrummet fra 1890'erne og op til II. Krig, hvor de forskellige skibe var i farten i kortere eller længere perioder med klipfisk ud af NF og Labrador til Portugal, Spanien, Middelhavslande og i mindre omfang til Brasilien og med salt retur fra middelhavsområdet eller i ballast fra Færøerne og Island, hvortil der var fragtet stykgods fra Østersøen og Danmark efter besøg i hjemhavnen.

Først gik vores ekspeditionen dog til Staterne, hvor vi i Kittery i Maine blev indlogeret hos Kristian Albertsens grandfætter Anders Albertsen, hvis far Marius »Manse« fra Marstal havde sejlet for amerikanerne under krigen. Manse blev boende i Staterne, som så mange andre danske søfolk. Anders havde arvet en del søvand i blodet og har også sejlet til søs både i store og mindre skibe, bl.a. med M/S ULINA af Marstal. Han fik på et tidspunkt lyst til at anskaffe sig skib selv og købte en nordmand bl.a. med mæglerassistance fra grandfætter Kristian. Dette skib STORDOY var en ståltrawler, senere for-

Telthallen under opførelse.

længet og ombygget til fragtskib med fart på de norske fjorde med teglsten o.l. Skibet skulle ombygges og rigges op til en tremastet charterskonnert. Den blev overhalet på Søby værft i 1986, før Anders Albertsen sejlede skibet til Staterne for færdiggørelse. Efter dokning i St. John's NF anløb han Søby og Marstal 1988 med ALTA for præsentation og færdiggørelse. Skibet er siden afhændet og sejler i dag ved Galapagosøerne fortsat under navnet ALTA. Det var det navn, Anders gav skibet og desuden navnet på Anders' farfars tremastskonnert i sejlskibstidens Marstal. Dén ALTA var én af tre søsterskibe – bygget til tre svogre i Marstal – i Stubbekøbing af bygmester Otto Hansen. Denne var søn af skibsbygmester Ferdinand Hansen, Marstal. Otto Hansen var påbegyndt sin skibsbygmestertilværelse i Marstal, men under den store trængsel og mangel på byggepladser i 1890'ernes Marstal overtog han en ledig værftsplads i Stubbekøbing. Den oprindelige ALTA er der nok en del, der bedre kender under sit nyere navn ELINOR, der som sådan sejlede som charterskonnert i Caribien og Vestindien og gik til i Florida i efter en del økonomiske genvordigheder med efterfølgende tilbageholdelse og oplægning.

Nå, men Anders havde i mellemtiden, som nævnt, solgt ALTA og har nu en mindre speedbåd. Med den sejlede han os en tur rundt i nabolaget, hvor han bor. Han kørte os til søfartsmuseet Mystic Seaport i Connecticut, hvortil også hans søn Aksel slog følge. Vi fem havde chartret et kammer i Mystic, således at vi havde god tid. Mystic er en destination, som man som søfartsmuseumsgast har et naturligt ønske om at besigtige. Kristian, der er kommet en del i Staterne og har boet der en overgang som stor udvekslingsknægt, har været på destinationen nogle gange. Tom har også været der. Vi mødtes for øvrigt ved området om morgenen på dag 2 til

Anders Albertsen ved tørrestativ for klipfisk i Mystic Seaport.

Tom Christensen i frilands/frihavnsmuseet i Mystic. Bemærk riggen fra fuldskibet JOSEPH CONRAD*, og i baggrunden observeres noget af riggen fra hvalfangerbarken* CHARLES W. MORGAN *bygget 1841 i New Bedford, Massachusetts.*

breakfast med en af Kristians tidligere kolleger fra hans tid som chefbefragter hos A. E. Sørensen i Svendborg, Kristian Nielsen og dennes kone Susanne. De har siden 1977 boet i Staterne. Han er ved et shippingkontor i New York.

Mystic Seaport er et frilandsmuseum/ »frihavns«museum opbygget på autentiske arealer, gamle værftsområder, hvor mange fartøjer bl.a. storsejlere er søsat i årenes løb. Museet blev grundlagt i 1929 (samme år som Marstal Søfartsmuseum) og en hel del værftsbygninger, skure og pladser er bevaret fra den tid. Mystic Seaport kunne faktisk godt ligne Eriksens Plads med omgivelser på Marstal Havn. Men nu er alting jo, som bekendt, noget større i Amerika – også dette. Herligt at kunne gå rundt i disse søkulturmættede omgivelser en hel eftermiddag og formiddagen efter. Den gamle GEORG STAGE ligger, som bekendt, i Mystic som JOSEPH CONRAD. Den er bemandet og vel vedligeholdt af kadetter. Klenodiet i det velbesøgte søfartsfrilandsmusem er hvalfangeren CHARLES W. MORGAN, bygget i 1841 til fangst og hvalkogeri på Sydpolarhavet. Mandskab var under vort besøg ved at fire ræer og topstænger af, da den skal have en større generaloverhaling, og i den forbindelse slipsættes på området. Slippen, eller liften, er lige blevet overhalet for 9 mio. dollars (mon ikke vi – set i det lys – kan få lidt skibsbevaringsmidler til restaureringstilskud til Brdr. Eriksens slip på Eriksens Plads?). Vi kunne godt se, at skibet trængte til en større overhaling. Hvalfangerbarken er i sagens natur en smule køl-

JOSEPH CONRAD, der sejlede som dansk skoleskib GEORG STAGE fra leveringen fra B&W 1882 og indtil salget 1934, hvorefter den blev afløst af den nuværende GEORG STAGE.

Bankeskonnerten L. A. DUNTONS fine linjer ses tydeligt, når den er på land. Fiskeskonnerten blev søsat i Gloucester, Massachusetts 1921.

sprængt, selvom den er svært bygget. På slippen stod en Blue Nose Man, bankeskonnerten L. A. DUNTON, der var på land for at blive bundsmurt. Det var en fornøjelse at se det elegante skrog med de fornemme undervandslinier, ikke underligt at de kunne gøre fart. Der førtes også et dansk flag på området (dog af nylon og ikke de helt rigtige flagmål – men alligevel – altid fint at se de danske farver derude) fra fyr- og vagervæsenfartøjet GERDA, der har sejlet mange jøder til svenskekysten under krigen. Skibets tilstedeværelse dér på stedet, som formidling af dén del af menneskehedens skumle fortid, er kommet i stand takket være A. P. Møllerfonden og jødiske fonde. Fartøjet er i god og præsentabel stand. På vandet var desuden fartøjer, der kunne transportere gæster rundt, bl.a. en mindre steamer. Der var en mængde mindre fartøjer ved broer og kajer og på land i skure, hvor der desuden var kævler, brætter, planker, ankre, stumper fra skibe, udrustning samt andet havnerelateret grej. Alt i alt var det en god oplevelse med folk og liv i området, der ikke er alt for strømlinet og uautentisk overfriseret eller plaget af overdreven planchebelæringer.

Efter den oplevelse var vi tilbage og runde Anders' og hustru Nancys hus og gæstfrihed igen før Anders kørte os til Boston, hvorfra vi fløj mod NF over Newark. På grund af forsinkelser fik vi næsten et helt døgn i New York og benyttede naturligvis lejligheden til at komme ned på South Street Seaport Museum, hvor de to storsejlere, Flying P-lineren firmastet bark PEKING og fuldskibet WAVERTREE, tiltrækker sig opmærksomheden. Engelskmanden har for øvrigt et dejligt udtryk for et fuldskib, »A ship« – kort og godt, som Kristians far Erik, der kom til Staterne under krigen med skoleskibet DANMARK, engang fortalte undertegnede.

Men forude på rejseplanen var det NF, der nu lå og trak i os som en magnet. På klippeøerne herude i Nordatlanten mødte vi en ualmindelig stor gæstfrihed og hjælpsomhed. Vi indlogerede os i St. John's på et hotel på waterfronten, og lige foran vinduerne lå to Mærsk supplyskibe under canadisk/newfoundlandsk flag med hjemsted i St. John's. NF er, som bekendt, en del af Canada, men øboerne flyver også øens eget flag – et sådant har vi naturligvis hjembragt og placeret sammen med Dannebrog i hallen, hvor BONAVISTA bliver restaureret.

Vi havde chartret en bil klar til overtagelse ved natteankomsten i St. John's lufthavn. Vores første mål næste morgen var museet i St. John's. Det var nu ikke meget vi fandt der, faktisk forbløffende lidt om den maritime fortid bortset fra nyere dampskibs- og motorskibstrafik. Der var også et arkiv i samme bygning, og der var

South Street Seaport Museum med firmastet bark PEKING bygget af stål 1911 hos Blohm & Voss, Hamburg til Flying P Lines flåde af salpeterfart-Cap Hornere, og fuldskibet WAVERTREE, bygget af jern 1885 i Liverpool til jutefarten på Indien, typisk engelskmand med portmaling..

Mærsk supplyskib i St. John's, Nfdl.

der en del fotos, men ikke opløftende meget. I betragtning af, at mere end 100 Marstalskonnerter har ligget i fart på NF i kortere eller længere perioder i fotografiapparatets tidsalder, så er det forunderligt lidt, der fintes af den slags og for øvrigt også tilsvarende lidt af deres egne bankeskonnerter og anløbspladser. Men vi blev hjælpsomt henvist og udrustet med tlf.nr. til universitetet for yderligere granskning. De følgende dage besøgte vi pladser som Bay Bulls, Bay Roberts, Carbonear, Harbour Grace og English Harbour – alle sammen navne, der ligger i hukommelsen efter samtaler med ældre nu hedengangne søfolk – og positioner fra såvel Kristians som min farfars rederiers og mæglerfirmaers NF-farere.

På en plads, Conception Harbour, hvor vi havde været førstedagen, var det lidt svært at få en fotoposition af anløbspieren ved stedet. Så vi var nærmest pisket til at træde ind i en privathave for at få et brugbart foto. Næppe havde Kristian sat foden i haven før en bil netop i det minut tilfældigvis kom småt trillende ind på området, og et venligt ægtepar rullede vinduerne ned og spurgte ham interesseret om, hvad vi gentlemen gik og lavede. Det fik de så at vide, hvorpå vi fluks blev inviteret inden for til kaffe og tevand – for det var naturligvis deres område, vi betrådte, hvad de syntes var rigtig fint. Vi fik en gemytlig og gæstfri kaffebordssamtale. Det viste sig at John Moss, som han hedder, var pensioneret skipper og havde ført et motorskib, der hed – ja tænk sig – BONAVISTA. Underligt sammentræf, når vi nu netop var på BONAVISTA-ekspedition. På St. John's-museet, hvor vi havde været 4 timer tidligere, havde der været én genstand, der havde været af så stor interesse, at vi foto-

St. John's naturhavn med fiskeskonnerter, orlogsmænd og midt i det hele, en tremastet jagtbygget topsejlsskonnert med 100% sikkerhed en Marstaller.

Kristian Albertsen og EBK på museet i St. John's.

graferede den, dvs. at Tom tog et foto af den pågældende effekt, som Kristian og jeg holdt op, en redningskrans påmalet »M/V BONAVISTA – St. John's«, og den redningskrans havde netop været om bord på John Moss's skib!

Den ene dag var selvfølgelig helliget et besøg i *byen* Bonavista godt 300 km fra St. John's. Her ankom vi ved middagstid og blev særdeles hjerteligt modtaget af vores forbindelse Gordon Bradley, president for Bonavista Historical Society, og af Bonavistamuseets folk og byens borgmester Betty Fitzgerald. Forbindelserne til Bonavista var startet nogle år tidligere, idet navnebrættet fra den forliste tremastede topsejlsskonnert KRONEN af Marstal var dukket op i et skur på kysten i 2004. KRONEN var strandet 1910 i Bonavista under en storm, hvor moringsbøjer og ankre ikke kunne holde sejleren. Søfolkene blev bjærget ved den lejlighed. Navnebrættet har nu fundet vej til udstillingerne på Bonavista Museum sammen med billeder af skibet og dettes fører Hermansen. I korrespondancen herom med Gordon Bradley indgik selvfølgelig også beretningen om »vores« skonnert BONAVISTA, der på det tidspunkt var kommet under Nationalmuseets vinger og, som bekendt, hjembragt til Marstal. Bonavista Museum viser fiskeriet fra torsken bliver pilket på bankerne frem til og med forarbejdningen af klipfiskene, som Marstalskonnerterne i stor stil fragtede til de katolske lande hovedsagelig i Sydeuropa. Så forbindelse og samarbejde er åbenlys. Den venlige gamle Gordon Bradley er desværre gået bort senere på året.

Dagen efter var det Maritime History Archives på Memorial University i St. John's der var vort mål. Hertil var vi blevet henvist fra arkivet, og vi var åbenbart ventet – for lederen af afdelingen, David Bradley, er søn af Gordon i Bonavista, åbenbarede det sig. Hjælpsomheden var stor, men igen var der ikke de helt store

Fyret på Cap Bonavista.

resultater, selvom vi fik en del oplysninger. Det kom nu ikke fuldkommen bag på os, da undertegnede i begyndelsen af 1980'erne har tilskrevet museer og skibsmæglere samt havnevæsen om fotos og oplysninger, bl.a. skibsmæglere der var i forbindelse med familiens rederi, idet M/S ERIK BOYE lå i fast fart på NF i anden halvdel af 1970'erne og bl.a. også har anløbet Bonavista – og resultatet af henvendelserne dengang var ret overskueligt. Inde på fastlandet på Søfartsmuseet i Halifax står der imidlertid en repræsentant for den marstalske NF-farerflåde, nemlig en model af tremastet topsejlsskonnert YRSA. Interessen er til gengæld stor for at dyrke den del af historien og vi har aftalt, at opbygge en særudstilling om fiskens rejse fra fangsten, tørringen i land på NF og turen frem til aftageren. Så nu går vi og pønser på en tur til Portugal, for at se lidt på modtagerdelen. (Det skal i parentes nævnes at vi aftenen før afgang fra Marstal var til klipfiskespisning hos Kristian for at have det rigtige afsæt – og det vil vel også være relevant i en sådan fremtidig sammenhæng).

Ved ankomst til St. John's-universitetet, der rummer mange bygninger og indgange for de 16.000 studerende, spurgte vi den første den bedste person om vej til den maritime afdeling. Den adspurgte dame, fandt ret kvikt ud af at vi var fra Danmark, og hun meddelte at lederen af universitetsbiblioteket var gift med en dansk skibsfører. Så da vi var færdige på arkivet blev vi lodset op til biblioteket, hvor vi allerede var ventet.

Biblioteket havde fundet 15 bøger frem med ilagte småsedler, hvor ordet Marstal optrådte. Sikken en service. Det meste var kendt stof, men omstående illustrere-de artikel om tremastet topsejlsskonnert ASTRÆA af Marstal, hentet fra bladet »Newfoundland Quarterly« sommeren 1926, var en kærkommen godbid. Også set

Tørreplads for klipfisk ved Bonavista.

Canadisk orlogsmand i indsejlingen – The Narrows – til St. John's.

i relation til, at vi om morgenen havde stået oppe på toppen af klipperne på den nordlige side af indsejlingen til St. John's naturhavn og snakket om, hvordan sejlskibene før i tiden kom ind gennem indsejlingen, The Narrows, når de ikke anduvede under rumskødssejlads, og hvor de mødte kastevinde under de specielle indsejlingsforhold.

Square-Rigger Unfamiliar Sight.

Danish Ship Attracted Much Attention.

A square rigged vessel with all sails set, heading through the Narrows, St. John's, is now not a familiar sight, as usually vessels of this type are towed in, but musical men were much interested in the afternoon of May 14th when they saw this happen. The Danish schooner *Astrea*, 49 days from Cadiz with a cargo of salt, sailed directly through the Narrows to her moorings, and as she passed by through she looked very well and reminded many of the old timers of what here regularly in days gone by. The *Astrea* was consigned to Messrs. A. S. Rendell & Co., and Captain Peter Dam, who had charge, is well known to the trade here having made many trips before. The above photo was taken of the *Astrea* as she sailed up the harbor.

Lederen af biblioteket, Joan Ritcey, der således ligeledes tog meget imødekommende imod os, foreslog at vi mødtes om aftnen til Fish and Chips på »Ship Inn« sammen med hendes mand Klaus Hye-Knudsen og andre af deres bekendte. Vi tørnede naturligvis til og fik en god snak med Klaus, der havde boet på NF i 27 år og havde fungeret som skibsfører og fra 1987 været ansat på navigationsskolen, hvor han siden 2000 har haft med simulatorafdelingen at gøre. Klaus er i sin tid uddannet på Københavns Navigationsskole. Han spurgte om vi kendte Kenn Vøge fra Marstal Navigationsskole og dennes kone Helen, hvilket vi naturligvis gør. De havde været i St. John's om sommeren, hvor Kenn var til simulatorkursus sammen med Klaus. Jo verden er storslået, men ikke altid så stor endda – eller rettere verden hænger sammen, når man har forbindelse med søfart – havet forbinder, kun uvi-

dende sjæle, tror havet adskiller. Alt i alt en god ekspedition med gode forbindelser og inspirationer til fremtidige gøremål og forskning.

Reaktioner er der kommet, en historiker/forfatter fra øerne har bedt om materiale vedrørende NF-farten, og så har vi på museet haft besøg af et historisk meget interesseret ægtepar, Nancy og Roger Pike fra Harbour Grace, der var på handelsrejse i Danmark og som har lovet at være behjælpelig fremadrettet og at komme til museet igen.

Og hvad kunne vi så gå og drømme om i relation til alt dette – ud over at udbygge forbindelserne og opbygge en udstilling til at belyse NF-farten? Ja et besøg på et museum i en af de portugisiske modtagerhavne som Oporto eller Lissabon er oplagt. Og et besøg i Bonavista med BONAVISTA, når den i år 2014 fylder 100 år, er en ønskeekspedition. Nu udrustes BONAVISTA godt nok ikke til sejlads world wide, men en lejlighedsbevilling fra Søfartsstyrelsen til et enkelt trip er vel ikke helt usandsynligt. Når man kan få mulighed for at sejle et åbent vikingeskib til de britiske øer, er der vel rimeligt håb? Og hermed er vi så inde på det vigtigste, nemlig rederiets, altså Nationalmuseets idéer og holdninger til sagen. vi har oven i købet været så letsindige at lufte idéen for de gode Bonavistaborgere. En sådan sejlads kræver naturligvis ud over Nationalmuseets også Søfartsstyrelsens velsignelse, men det kunne jo være, at det går lettere, når et par af de andre skonnerter fra den marstalske newfoundlandsfarerflåde som FULTON og MARILYN ANNE (der i sin Marstaltid hed FREM), og LOA (der i sin Marstaltid hed APHRODITE og JOHANNE) kunne have lyst og mulighed til at deltage på den historiske sejlads. Sidstnævnte udrustes til fart world wide og vil gerne ud på det dybe vand. Med et par gode langtidsvejrmeldinger på den rette årstid og med mulighed for relevante anløb af færøsk og/eller islandsk pladser, der jo også var ingredienser i NF-farten, så er drømmen/idéen vel ikke helt hen i vejret. Anløb af portugisisk plads på returen ville absolut også være betimelig og sætte krydderi på rejsen. Men indtil videre må vi afvente vejrmeldingen fra de forskellige »kanaler«. Et er sikkert, der kommer ikke til at mangle besætning…..

S/S KYLE på kysten ved Harbour Grace.

En oplevelse for livet i godt selskab

Af Kristian Albertsen

Hvorfor tage en rejse via østkysten af Amerika videre til Newfoundland for at se på museer og skibe? – Sandheden er den, at skibsfart har været drivkraften for mange marstallere gennem mange generationer – også for undertegnede. De mange historier om newfoundlandsfarten, de mange fjorde og naturhavne skonnerterne anløb gjorde, at det blev et stort ønske at kunne opleve det med egne øjne.

Ja, så fik Tom, Erik og jeg ideen til denne rejse og vi er alle tre blevet beriget med en meget stor, både museal som natur og personlig oplevelse.

Rejsen til NF blev et møde med fortiden, nutiden og fremtiden. En historiebevidsthed blev oplevet på stedet og oplevet som en del af vor historie som til hverdag kan opleves lokalt i arkiverne på vort Søfartsmuseum og udstillinger.

Min farfar Kristian Albertsen var en aktiv skibsmægler/reder i farten på NF. Han over-

Columbia.

Bankeskonnerten Blue Nose.

tog mæglerfirmaet Albert E. Boye & Co. i 1919 sammen med sin partner Eriksen som desværre døde nogle få år senere.

Min interesse blev skabt, da jeg som dreng kom på kontoret hvor der hang to meget fine fotos af de berømte Newfoundlandsskonnerter, Blue Nose og Columbia. Fotografierne er i øvrigt hjembragt af skipper Stegmann, fører af Iris og forældet til min farfar. Stegmann havde selv været med en sådan bankeskonnert et par måneder som matros under længere ophold på NF, hvor de lå og ventede på last. Disse smukke og yderst velsejlende skibe fik en samklang med de andre malerier af skonnerterne, som prydede væggene på kontoret. Netop marstallerskonnerterne tog nok den hårdeste tørn i hele spillet omkring farten med klipfisk på Nordatlanten.

En tur til NF forpligter og som EBK allerede har beskrevet har man på NF ikke så megen information omkring Marstal-skonnerterne og klipfiskefarten. Derfor har jeg har været de gamle befragtningsjournaler igennem, da jeg lovede vore venner i St. John's/Bonavista at fremsende al den relevante information jeg har.

Fra 1919 til 1939 befragtede min farfar i alt 232 rejser til og fra NF. Salt til NF og naturligvis fisk retur, men også med mellemrejser fra Sydney, New Brunswick (Canada) med kul til destinationer på NF hvor der var en ladning klipfisk klar til afskibning. På mange af rejserne, hvor skibene blev sluttet fra især Cadiz til NF med salt, havde købmanden den option at slutte skibet med kul netop fra Sydney, NB til en fragt som på det højeste (begyndelsen af tyverne) var på USD 3,00 per ton. Da fisken ikke altid var fanget og tørret og saltet, var dette en god måde at udnytte tiden på, samtidig med at skibet tjente en skilling i stedet for bare at ligge stille. Jeg må jo medgive vore aner, at det, der i dagens sprogbrug kaldes logistik, blev klaret via »nightletters« (telegrammer) som var den billigste måde at holde forbindelse på. Dette til trods, er det ret så imponerende så dygtig man var til at kombinere skibenes rejser, når man i dag ved at det ikke var muligt at komme i kontakt med skibet før ankomst til destinationen/laste-lossehavnen. Returrejsen var jo allerede sluttet til en rate som for Maagen i 1919 var 10/12/14 og Iris 10/12/- per quintal (en bærebørfuld = 50,8 kg = 1 Quintal). Til orientering blev alle rejserne sluttet i engelske pund, shilling og pence. Eneste udtagelse var kulfragterne fra New Bruns-wick.

NF-farten startede for vor families side med den første rejse af 3 m. bramsejlskonnert Maagen den 19. juli 1919 med en ladning salt fra Cadiz til St. John's og retur fra St. John's til Sydeuropa med klipfisk. Æraens sidste befragtning, dateret den 20. maj 1939, var 3 m. slettopskonnert Start som sluttedes for en rejse fra Hamburg til Black Tickle og retur fra Labrador til Exceter med fisk.

For det meste blev skibene sluttet med mæglerfirmaerne/købmændene Carter og Rendell i St. John's . Da vi blev rundvist på

Universitetes Maritime afdeling blev vi forevist alle regnskabsbøgerne fra firmaet Th. Carter, som fyldte mange reoler. Vi forstod at intet var gået tabt, så der er ingen tvivl om, at der kan findes mange oplysninger her. I de sidste år i denne specielle trade ses også tyske/engelske og skotske mæglere involveret. Også cement i sække fra Brevik/Sydnorge blev en del af trafikken til NF. Fragterne var nu så lave at skonnerterne fandt et bedre betalende fartområde (Østersøen) for at overleve. Som nævnt var raten for en quintal 10/12/14 i 1919 og for STARTS sidste rejse i 1939 4/6/-. Fragtraterne og historien syntes at gentage sig selv også i 2008/09.

Som tidligere nævnt har denne tur været en meget stor oplevelse og vi må i dag erkende, at når man blot »gør det«, har det skabt en meget stor kontakt med de mennesker vi mødte og som vi den dag i dag fortsat har kontakt med. NF-farten har sat sig sine spor også et lille hundrede år senere. I dag er det fortid og »kun« af museal betydning, men det var skibene og besætningerne som var de virkelige aktører og som virkeliggjorde og skabte historie for os alle.

Jeg syntes derfor, at det er relevant at slutte denne beretning af med et kort overblik af 3 skonnerter, som af skibstype og rigning på ingen måde var ens og dog meget repræsentative for farten på NF:

3. m. bramsejlsskonnert MAAGEN – klipperbygget, 123 brt. og søsat 1905 fra Ring Andersens værft i Svendborg til rederi i Marstal og med »Maagen«-Mortensen som fører. Den sejlede hovedsaligt i NF-farten. MAAGEN blev i 1929 solgt til firmaet Forward & Tilbo, Grand bank NF og fortsatte under navnet CHESLEY R af St. John's. I 1938 blev der installeret hjælpemotor.

Ifølge min befragtningsjournal udførte MAAGEN i alt 26 rejser til NF, første rejse er dateret den 19. juli 1919 med lastning af salt i Cadiz til St. John's og retur fra St. John's til enten Portugal eller Spanien. Det fremgår ikke af befragtningsjournalen, hvilken destination MAAGEN skulle anløbe for losning. Dette er meget typisk for alle afslutninger fra NF til Sydeuropa, at en destination aldrig er nævnt, men dog indenfor rammerne Portugal/Spanien/Italien, som kun fragtaftalen viser i form af 3 forskellige rater. Desværre har jeg ikke alle de nødvendige oplysninger,

MAAGEN i Oporto 1927.

dog et lille foto af Maagen, som losser i Oporto i 1927. Vor næste ekspedition går i øvrigt til Portugal for at fuldende æraen omkring NF-farten.

Maagens sidste rejse under dansk flag blev sluttet den 14. november 1927 med en ladning salt fra Setubal til Porthleren. Fragten var 13/6 plus 2 guinness gratuity, og på denne sidste rejse blev befragtningen sluttet med mæglerfirmaet J. C. Peacock i Glasgow.

Iris – en lille jagtbygget forenagterskonnert på 82 bruttotons – bygget 1913/ 14 af C. L. Johansens værft i Marstal. Hun var ejet af Hans Petersen, min farfar Kr. Albertsen og Anton Stegmann. Iris som var én af de mindste på Nordatlanten, udførte i alt 6 rejser inden hun i 1923 blev solgt til Hveen. Iris kom igen til Danmark købt af familien Andersen, Vindeby og blev drevet under navnet Monsunen. I øvrigt et skibsnavn som stadig kan findes i den danske skibsliste.

Iris har for mig en speciel tilknytning – skipper Stegmann har boet i min bolig, hvor også jeg har skibets originale navnebræt samt en fin tegning af H. A. Hansen (Spillemanden) hængende.

Iris første og sidste rejse på NF var:

31/7 1919 – rejse med klipfisk fra St. John's til Portugal – fragt 10/12/-.

4/10 1922 – klipfisk fra Little Bay Island til Malaga – fragt 7/-.

Sluttelig 3 m. slettopskonnert Start.

Start jagtbygget i 1917 af N. Hansen & Co., Marstal til Valdemar Petersen, der senere solgte til kristian Albertsen og føreren Eli Olsen som én af de sidste skonnerter bygget til NF-farten. Den var på 135 bruttotons og førtes af medejer skipper Olsen eller som han i daglig tale blev kaldt »Start-Olsen«. Jeg har den fornøjelse fortsat at have kontakt og besøg af et barnebarn.

Første rejse i NF-farten er dateret 31/7 1922, hvor hun udførte en rejse med salt fra

Iris som ny i Marstal Havn.

Setubal til St. John's. Sidste rejser var i 1939, begge afslutninger dateret 20/5 1939. Først en ladning salt fra Hamburg til Black Tickle – fragt 20/-, returrejse fra Labrador til Exeter fragt 4/6. – I alt 21 rejser udførte START på Nordatlanten.

START blev tidligt nedrigget og fik installeret motor og blev drevet i den lokale fart indtil hun i 1955 blev solgt til Egernsund. Inden salget fra Marstal nåede hun dog at udføre et par årlige rejser med sprængstoffer fra Themsen til Carribean.

Vores museumsrejse eller ekspedition, om man vil, har gjort et meget stort indtryk på os alle tre og må da også indrømme at vi har haft nogle dejlige »eftermøder« og gennemgået turen, hvor vi besøgte 9 havne/fjorde Bay Bulls, Bay Roberts, Harbour Grace, Harbour

Grace Shipyard, Pier Carbonear, Conception Harbour, Bonavista, Catalina og endelig English Harbour og ikke at forglemme St. John's som var vor base og udgangspunkt på NF. Disse pladser er kun et fåtal af de pladser skonnerterne anløb. For mange af årbogens læsere kan visse udtryk være fremmede, så som størrelsen på en fragt som altid blev sluttet i pund. NF er engelsk talende, men fransk-

mændene har gjort alt for at få indflydelse som også til dels er lykkedes. Alle informationer i offentlige rum er skrevet på både engelsk og fransk. Dette er et krav fra regeringen. Det er dog mit indtryk at lokalbefolkningen er meget engelskorienterede.

Vi havde kun 12 dage til turen og kunne godt have brugt meget længere tid på NF, men da vi rejste via Boston for at besøgte familie samt Mystic Seaport, et museum hvor man kan tilbringe dage, måtte vi nøjes med 4 døgn på NF.

Vi fik dog en appelsin i turbanen da vort fly fra Boston via New York til St. John's blev forsinket Vi måtte overnatte et døgns tid i New York og fik derfor lejlighed til at besøge det maritime museum »South Street Seaport« i New York, hvor den legendariske 4/m. bark PEKING er museumsskib og et absolut besøg værd.

Ja, hvad kan en tur til NF ikke udvikle sig til?

Typisk situation, men usædvanligt fremragende situationsfoto:
Tremastskonnert START under lastning på newfoundlandsk plads. Det er åbenbart godt tørrevejr: Oppe på land går folk og spreder klipfisk ud, dory'erne tørrer sejl og besætningens vasketøj er slået under. På fotoet kan man faktisk skelne klipfisk i stabler nede i rummet.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Museets mandskab, herunder den frivillige part, har ydet en kæmpeindsats for at gøre ejendommen Havnegade 5, Toldboden, klar til indvielse den 22. februar. Mange benyttede lejligheden til at kigge ind, og det noteredes med tilfredshed, at Kulturarvsstyrelsen var repræsenteret, idet Christian Hede var tilrejst i anledningen, Det er altid rart at kunne vise tingene direkte til de samarbejdspartnere, vi har berøring med. Lokalerne er straks ibrugtaget, idet magasi- nerne er under overflytning. Denne for offentligheden mere usynlige proces foregår ved at registrering og degitalfotos tjekkes eller nyfotograferes. En del fryses ned, så det er en større proces, der kræver mange mandetimer og hænder. I forlængelse af overflytningen fra magasinloft i administrationsbygningen er dette ypperlige loftslokale ved at blive ombygget/istandsat og indrettet til kontorer, idet vi efterhånden er i bekneb for arbejdsstationer takket være den positive situation, at der er kommet flere frivillige på museet.

Toldkammerets døre er blevet malet i den oprindelig toldgrønne kulør. Baghusene i toldgården er senere på året blevet restaureret af håndværkere og eget mandskab, og de gennemrådne sydvendte vinduer i den indelukkede gård er muret til. I forbindelse med restaureringen af bygningen er der i baghusene dukket de originale toldgrønne kulører frem, som vi naturligvis har benyttet. Per Maler, der har ydet al maling med tilhørende fiberdug m.m. til hele Toldbodsrestaureringsprojektet uden beregning, omrørte den rigtige farveblanding til endnu en gratislevering. Farven bruger vi så for øvrigt generelt som rederifarve på alle museets døre efterhånden, som de skal overhales. Den toldgrønne farve står godt til de øvrige farver på bygningerne, og ydermere ligger smuglertogter nu til dags agterude i kølvandet – af den

BONAVISTA under restaurering.

Skibstømrerne Morten Müller og Søren Nissen.

simple grund, at det ikke kan betale sig at smugle mere, så besætningen ser ingen problemer i at benytte farven.

Toldboden er ikke den eneste storopgave, som besætningen (igen) har måttet yde en ekstraindsats på i 2008. I forbindelse med realiseringen af Nationalmuseets formidlingsrestaureringsprojekt BONAVISTA havde vi på Søfartsmuseet påtaget os at opføre skure og trappearrangementer med formidlingsplatforme m.m. i BONAVISTA-hallen. Dette var, som beregnet og aftalt, en både mandskabsmæssig og materialemæssig større ombæring Så selvom vi fik gratis pæle fra Ærø Elforsyning og genbrugte de gamle tagplader fra Toldboden, så krævede projektet ekstern tilførsel af midler, hvilket vi da også optimistisk havde håbet på på mistanken. Under alle omstændigheder skulle vi jo i gang for at overholde kontrakten med Nationalmuseet, som vi naturligvis gerne ville. Nationalmuseet må for øvrigt i hele forløbet roses for fleksibel og hurtig reaktion og handlemåde. Det er en storinstitution, der her har vist sig at agere på den sunde fornufts vilkår, hvilket er ret betryggende i dagens Danmark. Vores forhåbninger slog heller ikke fejl, Friluftsrådet havde givet tilsagn om midler, og fra FioniaFonden og Ærøbrandfonden, Augustinusfonden og SFDSs Fond er der ligeledes tildelt midler. Søfartsmuseet har hele tiden været indstillet på at gå helhjertet ind for opgaven, der klart ligger helt inden for museets kerneområde. Projektet tiltrækker rigtig mange interesserede og i samspillet hermed kommer mange i sagens natur ind på selve museet. Projektet øger ikke bare Marstal Havns men hele områdets seværdigheds- og oplevelsesgrad på et autentisk grundlag med Søfartsmuseet som en naturlig ansvarlig medspiller. Projektet har da også givet genlyd og bølgeskvalp langt ud over Øhavets horisont.

Formidling

Ø-havs-fællesprojektet, E-museumsprojektet *Saltvand i blodet,* blev søsat i 2008. Projektet har 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.

En ny bog eller snarere værk »Skibsfart, fiskeri og færgefart fra Bregninge og Søby sogne på Ærø 1536-2007« med Palle Abramsson, Skovby, som redaktør, byggende på årelange grundige og ihærdige forskningstimer, er udgivet samtidigt med aflevering af nybygning nr. 100 fra Søby Værft, med signering af bogens forfattere på Søby Havn på udgivelsesdagen. Ud over Palle er Jørgen Christensen, Christian Nissen og Hans Pedersen – alle Søby – medforfattere. Bogen, der er på 445 sider kommer hele vejen rundt om alle emnerne. Sidst på året udgav museet endnu en bog »Landsbyliv i Ommel – hverdagsglimt fra 1950'erne« af Rita M. Jakobsen på 69 sider. En stor del af bogens indhold bygger på interviews og er meget velillustreret.

Byen, havnen og museet har haft besøg af tysk radio og tysk TV i forbindelse med at Carsten Jensens roman »Vi de druknede« er udkommet på tysk. Bogen har fået god anmeldermedvind dernede, såvel som i Sverige og Norge. Den er desuden udkommet på finsk, hollandsk, polsk og italiensk. Dansk TV har også kigget forbi museet og ugebladet »Hjemmet« har bragt tosiders indlæg om museet med fokus på de frivillige, ligesom landsdækkende aviser har bragt artikler om museet og Bonavistaprojektet. Træskibsejernes Sammenslutnings blad TS-Bladet bringer jævnligt en af museets reproduktioner af skibsportrætter med tekst af EBK. Museet er ligeledes blevet markedsført over Færøernes radio i forbindelse med Mar-

Efterårsferiearrangementet »Byg-selv-skib« blev et tilløbsstykke.

stal Småborgerlige Sang- forenings ekspedition til øerne, hvor sangforeningsmedlem og skibsfører Heine Hestoy blev interviewet. EBK har været interviewet af Radio Newfoundland – og den newfoundlandske avis »The Packet« har bragt en større redegørelse om den marstalske newfoundlandsfart og specielt Bonavistaprojektet i forbindelse med, at en delegation fra Museet var på ekspedition til øerne. – Så en del af Nordatlanten er dækket ind.

Efter idé af Tommy Christensen blev der i efterårsferien afholdt »Byg-selv skibe«, hvor børn med forældre kunne komme og bygge og male skibe, samt sejle i bassin med resultatet. Idéen slog an, godt 80 børn samt pårørende mødte op til arrangementet, der vil indgå i museets efterårsprogram fremover.

Særudstillinger

J. E. C. Rasmussen udstilling blev afløst af »Life Aquatic« af Christian Elovara Dinesen. Denne udstilling vistes sommeren over og blev afløst af efterårsudstillingen PAPIRKLIP FRA SØ & LAND af Karsten Hermansen, Sonia Brandes, Torben Jarlstrøm Clausen og Kirsten Berg. Årets sidste særudstilling, der krydser årsskiftet er TIRSDAGSMALERNE med akvareller af Tom Christensen, Ole Finnerup, Susanna Greve, Karsten Hermansen, Karla Krull og Aase Kalmer Steensen. Særudstillinger er for øvrigt ved at være fuldtegnet for de næste par år.

Gaver/Erhvervelser

Museer er resultater af indsamling. Museerne bugner af ting og sager. Heldigvis er restriktiv indsamlingspolitik ikke indført i »gamle dage« for så ville hvert museum kun indeholde få repræsentative eksemplarer af hver art – og det ville da være frygtelig kedeligt og uinteressant for gæster, at komme og se fx én enkelt bramsejlsskonnert på en stor hvid politisk korrekt udstillingsvæg. Nå, så galt går det

Fra åbningen af en af årets særudstillinger »Life Aquatic«.

heller ikke. Museumsfolk er ikke ansat til at tømme institutionerne for gæster og er pr. definition af samlernatur, der er opsat på at supplere museumssamlingerne, således at de bliver righoldige – og righoldige samlinger er med til at gøre vor kulturelle erindring/museerne interessante.

Ud fra den betragtning og fordi der bliver tilbudt vort museum en række relevante sager inden for vores linie, ja så er gavebogsnotaterne for 2008 igen omfattende. I gavebogen figurerer en del skibsmodeller, hvoraf skal nævnes: To modeller af jagter, begge udført af Johannes Hansen, Egehoved, molestreret model af motorstålgalease udført i tynde plader af en Marstalsømand Eriksen, modtaget fra Lars Kristensen, Næsby, model af dæksbåd med hjælpemotor samt jagt med hjælpemotor ESTHER modtaget fra boet efter skibsfører H. J. Hansen, Tebstrup, model af tremastet topsejlsskonnert ASTRÆA, model af galease JØRGEN, foræret af Jørgen Kromann, Svendborg og model af skipperskoleøvelsesskibet LARS A. KRUSE bygget og foræret af Ole Steen Hansen. De fleste af disse modeller har krævet en større eller mindre overhaling, så den frivillige modelbygger Ejner Sillemann har rigeligt at se til på modelværftet, der ligger publikumsnært. Af andet fra årets høst kan nævnes en samling store avismapper indeholdende »Ærø Venstreblad« modtaget fra Marstal Bibliotek, en træstammekano fra Amazonas, hjembragt og skænket af telegrafist Annie Holmegaard, Troense, en række skibsportrætter bl.a. af H. A. Hansen og Otto Stoltenberg og skibsmalerier, fotosamlinger, maritime bogsamlinger, skibsklokke, sømandsfajance, blokke og fiskegrej samt indbunden årgang 1914 af avisen »Ærø Tidende« fra fiskerne Clausen, hjembragte sager, søfartsbøger, en stor samling skibstømrerværktøj, hvoraf en del er udstillet i Bonavistaprojektet. På Bruun-Rasmussen auktion er i november erhvervet et helt specielt Carl Rasmussen-maleri til vores Rasmussen-Grønlands-udstillingsrum.

Økonomi

Økonomisk slap museet betragtelig bedre ud af 2008 end budgetteret. Vi havde beregnet et temmelig stort årsunderskud, idet der skulle bruges nogle af de i banken henstående opsparede midler beregnet til færdiggørelse af Toldboden til magasinbrug. Men grundet sparede udgifter og indkomne større indtægter slap vi ud af året med et noget bedre resultat. Medlemsbidraget steg i forhold til foregående år således med 11.510 kr. til i alt 190.000 kr. og entreindtægten steg med 21.000 til 589.000, hvortil kommer kompensation for børnebilletter på 78.500, således at den samlede entréindtægt beløber sig til 667.500 kr.. Til udgivelse af Søbybogen blev modtaget 50.000 kr. fra Søby Værft, 15.000 kr. fra Velux Fonden, 5.000 kr. fra Danmarks Rederiforening og 5.000 kr. fra Ærø Brand Fonden. Til ny Museumsfolder er modtaget (reklame)tilskud på 3.500 fra Ærøfærgerne og 5.000 kr. fra SuperBrugsen Marstal. 25.000 kr. er modtaget fra Albani Fonden til Carl Rasmussenmaleri. 25.000 kr. er modtaget efter Hans Henningsen, Vestergade.

Til Bonavistaprojektet er modtaget 65.000 fra Friluftsrådet. Desuden har museet modtaget 50.000 kr. fra Augustinus Fonden, 5.000 fra Ærø Brand Fonden, 5.000 fra SuperBrugsen Marstal ligesom 100.000 kr. er overrakt fra Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond under sammenkomst i Troense. Fra Søfarendes og Søfartens vel er modtaget 5.000 kr. og til Rita M. Jakobsens bog om Ommel er modtaget 6.700 kr. fra Veluxfonden.

Personalia

Dødsfald: Lærer Inge-Lise Kromann, der siden 1980 har deltaget frivilligt i museumsarbejdet ved flere lejligheder, både på museet og ikke mindst på hjemme-

fronten. Ketty Madsen, der har deltaget i arkivarbejdet på museet. Skibsbygger Jens Christensen, der bl.a. har hjulpet med istandsættelsen af museumsjollerne. Krigssejler Knud Erik Kromann Madsen, der sammen med konen Kirsten bakkede stærkt op om museet. De skænkede således en halv mio. kr., da Havnegade 14 blev erhvervet i 1999. Skibsfører Ole Pii, der havde fungeret som museets hovmester siden 1984 og satte sit gemytlige præg i museets messe gennem de mange år.

Nytiltrådte: Else Larsen er ansat som fleksjobber med butikken som fokusområde. Søkokken »Rafi« (Niels Jørgen Hansen), der var gået i land, tiltrådte i begyndelsen af året som ny frivillig hovmester, desværre havde vi ikke glæde af den ellers fornøjelige kok, der bakkede op og hyggede om os i messen, den 7.12. døde han pludselig. Ejner Sillemann er tiltrådt som frivillig modelbygger, og Ulla Steen og Else Larsen er tiltrådt som frivillige i butikken. Henning Kyster Pedersen og Bo Raahauge er fratrådt og afløst af Niels Erik Kjøller Pedersen, der fratrådte ved årets udgang. Til gengæld er Karin Jonge og Poul Sonne tørnet til. Gert O. Petersen, der har figureret på mandskabslisten – både som frivillig og som ansat – var vi desværre nødt til at tage afsked med ved udløbet af året for at tilpasse driften efter de økonomiske midler, der står til museets rådighed, så der bliver vi en ansat kortere, hvilket naturligvis nok kan mærkes. Hyren til Gert har været hentet hjem via forskellige projektmidler.

Andet

EBK har været i Operaen, København til reception i anledning af direktørskifte i A. P. Møllerfonden. Hr. Møller var selv tilstede og spurgte til museet. Museet har fået overrakt »Årets Nagle« af Skipperforeningen. »Årets Nagle« gives til en virksomhed, der virker positivt for at sætte Marstal og Ærø på søkortet. Marstal Marineforening har været på besøg med 47 medlemmer for rundtur på museet og med efterfølgende foredrag i Marineforeningens Hus om Bonavistaprojektet. Museets generalforsamling, der ud over selve mødet bød på lysbilledforedrag af Leif Rosendahl om GalatheaDanmarks ekpedition med M/S SAMKA, havde samlet 59 medlemmer. Henning og EBK har deltaget i møde i Skibsbevaringsfonden i København.

Krydstogtskibet OCEAN NOVA var på besøg med 82 passagerer for besigtigelse af

Antarktiskrydstogtskibet OCEAN NOVA, der var på søfartsmuseums- og søfartsbybesøg, fyldte godt op ved Dampskibsbroen i Marstal Havn.

museum, BONAVISTA og kirke med 3 guider fra museet (Karsten Hermansen, Henning og EBK). Der har været afholdt »Sommerkoncert« den 14. juni med Kronborg Brass's 23 mands orkester i museumsgården og samtidigt overrækkelse af check på 25.000 kr. fra Albani Fonden til det året i forvejen indkøbte Carl Rasmussen søstykke. Der har været festligholdelse af kølstrækning (ny køl) til BONAVISTA på Eriksens Plads den 16. juni. Bonavista-byggemøder med Ebbes Bådebyggeri og Nationalmuseet afholdes løbende på museet.

100-års fødselsdag er blevet festligholdt i Marstal o. b. på sk. CONSTANTIA af Solna (ved Stockholm). Forenagterskonnerten blev bygget som MINDE af skibsbygmester Niels Hansen, Marstal til lokal skipper Rasmussen i 1908. Skibet blev i 1916 solgt til norsk kystfart og kom senere til svensk flag. Skibet gik ud af fragtfart 1968 til fritidssejlads. 1988 overtog den nuværende skipper Hakon Malmborg skibet, der senere er indgået i en stiftelse og fortsat med Malmborg som primus motor. Der blev afholdt aftenspisning o. b. lørdag d. 16. august for et større selskab fra land bl.a. efterkommere af skibsbygmesteren og af den oprindelige selvejerskipper og folk fra søfartsmuseet. Søndag var 30 gæster med på sejltur på Bredningen, hvor hele garderoben (8 sejl) var sat, og hvor medlemmer af Marstal Småborgerlige Sangforening gav opsange. Skonnertens første ejer »Minde-Rasmussen« havde senere andre MINDER bl.a. to, der krigsforliste under II. krig. I alt har familien haft 13 MINDER, heraf var de senere coastere. En af deltagerne ved festlighederne skibsfører Benny Weber, der er i familie med såvel bygmesteren som skipper Rasmussen, har for øvrigt netop erhvervet en ny LIS WEBER til den marstalske flåde. CONSTANTIA kom til Marstal fra maritimt træf i Brest og Tallships Race via Liverpool og Måloy og Bergen.

En måned senere den 16. september fik Bonavistaprojektet prominent besøg af

På tur med den 100-årige CONSTANTIA ex. MINDE.

vor Dronning, der betragtede, lyttede og spurgte interesseret til projektet. Besøget blev aflagt i forbindelse med at DANNEBROG anløb Ærøskøbing for et Ærøbesøg. Prinsgemalen blev ligeledes godt informeret om projektet under det kongelige besøg.

Bonavistaprojektet bliver besøgt af mange interesserede mennesker. Der er ikke mange, der passerer byggepladsen, uden at de er henne for at studere projekt og plancher. Mange går op på den til formålet opbyggede udsigtsplatform i byggehallen – også grupper kommer på besøg. Den 26.8. blev der rigget et elektronisk tælleapparat op ved besøgsplatformen og frem til 21.10 – altså på 55 dage blev der registreret 9.451 besøgende og ved årets udgang var tallet kommet op på 13.209 – selvom det var på tampen af sæsonen. De gode besøgstal fortsætter. I lighed med Søfartsmuseet er der nemlig åbent på besøgsplatformen ved Bonavistaprojektet året rundt.

Tommy C., Henning og EBK har deltaget i ærøsk ekspedition arrangeret af udviklingsfonden Værftet og Maritimt Center Ærø til museumsstålskibsværftet Bredalsholmen i Kristianssand, Norge.

Medlemmer af museumsbestyrelsen Kristian Albertsen (indvalgt 1978 – altså bestyrelsesmedlem i 30 år!) og Tom Christensen (indvalgt 1979!) samt undertegnede EBK har været på 10 dages tur til USA og NF for at besøge søfartsmuseet Mystic Seaport i Connecticut og South Street Seaport Museum i New York for at få oplevelser og museal inspiration. På NF gjaldt besøget nogle af de mange pladser, som Marstalskonnerterne har anløbet i årenes løb, og desuden museet i Bonavista og Maritime History Archives ved universitetet i St. John's for at aftale nærmere om fremtidigt samarbejde vedrørende undersøgelser/forskning om NF-farten på danske skonnerter. Turen var for egen regning, dog var EBK tidligere på året fra Dansk Forfatterforening på baggrund af tidligere udgivelser blevet tildelt 10.000 kr. af »Kaptajn H. C. Lundgrens Legat for danske forfattere og andre, der har øget interessen hos ungdommen for Sølivet«. Så det støttede svært på afdriften i dennes pengepung. Læs om ekspeditionen i dette skrift på side 106-123.

Muligheden for anløb af tyske og hollandske charterskonnerter i dansk havn og danske skonnerters anløb af udenlandske havne er reduceret pga. den danske Søfartsstyrelse særkrav. En gruppe, der bl.a. tæller EBK, har etableret sig og har kontaktet Søfartsstyrelsen for at rette op på sagen. Via medlem af gruppen Niels Sindals ageren kom Søfartsstyrelsen til Marstal Navigationsskole for at få en snak med de danske berørte parter om sagen, uden at dette dog har ændret de store ting, især ikke for de udenrigs skonnerter – so far anyway!

Museets besætning og bestyrelse samt Ebbes Bådebyggeris stab tog på busudflugt til Nationalmuseet d. 16. november inviteret af vore BONAVISTA-samarbejdspartnere og guidet særdeles fyldestgørende rundt af direktør Per Kristian Madsen og økonomidirektør Ebbe Holmboe.

M/S CAROLINE S har igen været på mange museumsbesøgsture i år med gæster fragtet fra Svendborg. Søfartsmuseet havde grej med o. b. i samme skib sammen med de andre museer rundt Øhavet til udstilling i Brest, Frankrig, hvor Henning, der var primusmotor for museernes deltagelse, og Jens rejste ned for at passe standen ved det store skibstræf der.

Søfartsmuseet har, bl.a. sammen med Ærø Museum, været repræsenteret i Nyhavn, hvor søsterskibet Carolineren SAMKA juleanduvede, lastet med Ærøprodukter og Ærø-PR.

EBK har holdt decemberforelæsning i »Hjortespring Søndagsskole« med oplysning om dansk søfart for en udsøgt forsamling.

Museumsudflugt 2008 sammen med Ebbes Bådebyggeri gik til Nationalmuseet.

Fra »Brest-2008« med CAROLINE S.

Henning og Anders Rehde Nielsen, Faaborg under Brest-ekspeditionen.

Artikler fra årbøgerne 1990-2007:

1990
Topsejlsskonnert SATURN af EBK

1991
Marstal 1906. Befolkning i Marstal Sogn med angivelse af erhverv. Skibe forlist, solgt, købt og bygget til Marstal 1906. Af EBK.

1992
Et skib og dets skæbne, Skonnertbrig APOLLO. Af EBK.
Registrering af skipperskeer. Af Kaj Johansen.

1993
Museum på historisk grund. Af K. K. Henriksen.
M/S SINE BOYE. Af EBK.
Fremtiden er begyndt. Vedr. digital registrering. Af Henning Terkelsen.
St. Petersborg. Udstilling i Rusland. Af EBK.
Udvandring fra Ærø til Amerika 1868 til 1914. Af Peter Henningsen.
Registrering af skipperskeer fortsætter. Af Kaj Johansen.

1994
M/S PATRIA. Af EBK.
Lidt om skolerne i Marstal gennem 200 år (1686-1886). Af K. K. Henriksen.

1995
Krigssejlere – ude og hjemme. Af EBK.
Sejlads inden for spærringen i krigsårene. Af Elvard Jørgensen.
The Merchant Mariner. Af Kjeld Rasmussen.
På Newfoundlandsfart med N. E. SCHMIDT. Af Erik Budtz.

1996
Sejlads under II. Verdenskrig. Af Niels A. Overmark.
Stormfloden, 13. november 1872. af Leif Rosendahl.

1997
På togt med gamle franskmænd. Af J. P. Olsen.
Et af de sidste sejlskibe under dansk flag. Af Alfred C. Nielsen.
Søassuranceforeningen for Ommel og Kragnæs – i årene 1858-99. Af Karsten Hermansen.

1998
Erindringer fra sølivet. Af Hans Bager Dreymann.
Sejlads med sejlskib med hjælpemotor BONAVISTA. Af Niels Christian Nielsen.
Søfarende fra Marstal i 1990'erne. Af Henrik L. Hansen.
Søassurance i Marstal i årene 1825-1925. Af Karsten Hermansen.

1999
Erindringer om min tid ombord på 3-mast skonnerten NORDSTJERNEN og forliset ved øen Foula den 13. november 1948. Af Henry L. Kromann.
Gensyn med Kim – (med M/S JUTLANDIA). Af Edith Kørner.
Lidt om arbejdet bag »Marstal Søfart 1925-2000«. Af Karsten Hermansen.
Uforklarlige hændelser. Af Knud Rasmussen.
Memorandum fra sejlskibstiden. Af Torben Pedersen.
Krigsforsikringen for danske skibe 1914-18. Af Karsten Hermansen.

2000
En marstallerdrengs erindringer. Af Chr. Raahauge
Newfoundland 1975. Af Hans Kiersgaard.
Nathalia Mortensens rejse 1920. Ved Karsten Hermansen.
Til Brest med SAMKA. Af Sven Leerskov Mathiesen.
Praktikanten. Af Mikkel Kühl.
Søsprog. Af EBK.

2001
Den længste rejse. Af Erik Albertsen.
Monkey Island. Af John Schlotfeldt.
Frivillig på SAMKA. Af Kaj Johansen.
M/T DANISH ARROW. Af Mikkel Kühl.
K. K. Henriksens arkiv. Af Karsten Hermansen.
Rasmus Rasmussen-sagen – sodomi og afstraffelse i midten af 1700-tallet. Af Karsten Hermansen.

2002
Vintertørn med HANNE HANSEN. Af Leif Rosendahl.
Coasterbådsmand. Af Anders Trustrup.
På langfart med ANNE BOYE. Af EBK.
Monkey Island (2). Af John Schlotfeldt.
Børnemord i Kragnæs. Af Ejnar Vestergaard.

2003
Arbejdsvilkår i coasterne – havari på FENRIS i Biscayen. Af Henrik L. Hansen.
Uddybning og bugsering – specialfartøjer i danske havne. Af Karsten Hermansen.
Støt står den danske sømand M/K. Af Niels Nyholm
Coastersømand på specialopgave. Af John Schlotfeldt.
Shortsea – Containershipping – investering i fremtiden. Af Michael Mihaiti.
Sømandens varsler og overtro i middelalderen. Af Jeppe Ravn.

2004
ENERGI's månedlange Sejltur uden Skrue og Ror – en smuk sømandsbedrift. Af Anders Georg Bodi.

Lidt om kopper, køer og marstallere – koppeepedimi i Marstal 1833. Af Karsten Hermansen.
M/S MORELIA's overisning på rejse fra Seward, Alaska til Pohan, Korea. Af Ove Pedersen.
Sejlskibstyper og Sejlskibscentre. Af Hans Boye Kromann.
Den selskabelige Forening under Anden Verdenskrig, Af Daniel Skaar.
Er ærøboer danske? Af Sine Lundby Christensen.
Dronningen og ONKAHAIA. Af EBK.
Over- og undermærssejl. Af EBK.
Den marstalske Skibsfart. Af EBK.
En guldgrube blev fundet. Af Henry Lovdall Kromann.

2005

Marstal-skonnerterne under Labrador. Af Aksel Sandemose.
Et 10-aars Minde. Af C. E. Møller.
Erindringer fra min læretid hos Hans Christensens Eftf. i årene 1932-36. Af Erik Boutrup.
Erindringer fra læretiden i Marstal. Af Arne Rasmussen.
En maskinarbejders første tur på det dybe vand. Af Peer Borge.
De gamle kan endnu. Af Leif Rosendahl.
Dansk Søulykke-Statistik. Af EBK.
En kort fornøjelse. A/S Dampskibsselskabet Marstal af 1932. Af Karsten Hermansen.

2006

Sejlskibsfart i krig og fred – familien Stegmann i Marstal. Af Karsten Hermansen.
Et anderledes sommerjob i Thule på Grønland. Af Christian Hey Mortensen.
Dansk søfart. Af EBK.
Paketterne. Af Jonas Petersen.
Marstalsejlads på Eyrabakka. Af Erlingur Brynjólfsson.
Skibsnavnes betydning. Af Leif Rosendahl.
Galathea 3 ekspeditionen. Af Anette Gjervig.
Mine drengeår i Marstal og Ommel 1940-43. Af Heine Jørgen Kisby.
Historien om dengang Marstalskippere ikke ville komme fædrelandet til undsætning. Af Sine Lundby Christensen.

2007

Johan Arndt Dyssels besøg på Ærø i 1763. Af Jørn Ørnstup.
Ærø anno 1893. Af Carl Ewald.
Dansk sømand i allieret tjeneste under 2. verdenskrig. Af Flemming Rasmussen.
Jul i arkivet – et studieophold på Marstal Søfartsmuseum. Af Martin Østergaard.
Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922. Af Martin Østergaard.
Til søs med DORTHEA af Marstal. Af Karl Hansen.
Fra storhed til fald – Svendborgrederiet Falkens historie i afslørende nyt lys. Af Karsten Hermansen.
Marstallerne på nettet. Af Flemming Boye.

PS Hertil kommer diverse årsberetninger i samtlige årbøger.