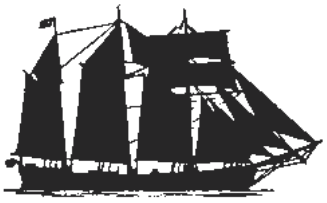
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2009



19. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

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

ISBN 978-87-89829-40-1 – ISSN 1398-7844

Tryk: Mark & Storm Grafisk A/S · 5960 Marstal.

Forside:

Barkentineren ÆRØ leveret fra Johansens Værft i Marstal 1918 til lokalt rederi ved Hans Petersen. Sejleren strandede i tæt tåge 1925 ved Terceira Azorerne på rejsen Cadix-Bucteuce, Canada, med salt. Samme år, i april 1925, var denne akvarel malet af skibet i København af Conny Krage.

Skibet er gengivet ved kaj ud for Overgaden Neden Vandet nr. 51B, hvor Axel Nordholm havde sin grossererforretning, Han har tidligere ejet billedet. Akvarellen og model af samme skib hører til året 2009's erhvervelser til museet.

Bagside:

En af årets tilkomne effekter, akvarel af Carl Rasmussen 1882: »Vinterudsigt mod øst«, set fra malerens have med legende børn i Teglgade og med nybygning på stabelen på H. C. Christensens Værft.

INDHOLD

Herman Bang:
Ærø 4

Bertel Ihmels Grube:
Fem generationer til søs 6

Børge Kristensen:
Møde med grandonkel Peter 23

Gunner Egholm Rasmussen:
En historie om en stranding ved Marstal og Heltemod.
Søfartsmuseets vojebåd ANNE KAROLINE med ved bjærgning . . . 28

Karl Hansen:
Sejlads på en træskostøvle 36

Peder Enggaard:
En rejse som skibsfører på KIS SØBYE af Søby i 1997 46

Karsten Hermansen:
Noget om skibsfart og sparekasser 80

Jørgen Skovsgaard:
På strejftog i en sømands erindringer 88

Eskil Winfeld-Lund:
Kalkovnen 102

Erik B. Kromann:
Årets gang 108

Ærø

Af Herman Bang

Efter et besøg på Ærø i 1905 skrev den kendte forfatter Herman Bang i dagbladet »København« den 23. oktober samme år en artikel om Ærø.

Man gaar om Bord i Svendborg i en af »Det sydfynskes« vævre smaa Baade. Og man sejler, tror jeg, syv Kvarter. Saa er man i Ærøskøbing.

Byen er kroget og gammel og bugtet og sær. Og fuld af Gyder og fuld af Smøger. Og saa smaa Huse som dér har jeg aldrig set. Og heller aldrig saa mange Blomster i Vinduerne.

Paa de to ældste Huse er der Dørhamre. Dejlige og af Messing. De var værdige for et Museum. – Men de Folk i Ærøskøbing vil ikke af med dem.

De Folk i Ærøskøbing værner i det hele om, hvad de har og om det, der er. De søger ikke nyt. De sidder i de smaa Huse, og de har kun lidt og søger ikke at faa det mere, som er ingen Nytte til.

Selv de, der har Forretning, synes at have trukket sig tilbage fra al Forretning, og Embedsmændene – der er så elskværdige som den stille Befolkning de regerer – synes allerede at sidde paa Pension.

Saa stille er her, at det er Livet selv, der synes at staa stille.

Og alligevel har saa mange af dem, der bor under de bitte Tage, netop set Livet.

Oplagte skibe i Marstal omkring århundredeskiftet 1900.

De har været ude i det. De har sejlet – og vidt. De har været Landsmænd i »det store Land«. Men har de derude og langt borte samlet sig saa meget, at de kan have deres seks, otte Hundrede om Aaret, saa vender de hjem, herhjem til Gyderne og Dørhammeren og de gamle Naboer og de toppede Sten.

Ærøboerne, de færdes vidt. Men de har det alle som de gamle Sømænd. En Dag saa lægger de Skuden op og drager hjem, hvor de er født. Og de stilleste af dem, de drager til Ærøskøbing. Den faar deraf det Præg, den har.

Men udenfor Byen strækker Øen sig. Der er intet Land saa prydeligt som dette. Husene er nymalede, med Dørhammer og Vinduesrammer, baade grønne og blaa. Og rent er der i hver en Gaard som paa et Skibsdæk. Og Stakitterne skinner som et Kahytsgelænder. Men det er ogsaa mange gamle Søfolk, som bor her. Eller Landboere, som har drevet det »store« derovre i »det nye Land« og som nu sidder her og sysler med en Hønsegaard og med en Frugthave – her paa Ærø.

For baade ud og hjem igen maa de Ærøboere.

Ud fra den bitte Ø med Hegn og Haver, ud for at tage fat og færdes og tjene Dalere. Og hjem igen til den gamle Jordplet med Bier og Blomster, hjem for at lade Øjnene hvile paa de gamle Marker og det kendte Engdrag og det smule Vand, til de dør.

Fra intet Sted er Udvandringen saa stærk som her. Det er, som de fleste af Mennesker maa afsted. De sælger, hvad de har, eller de sparer, til de har noget at rejse for, og de drager derover – til Amerika, altid til Amerika.

Men Ærøboerne bliver der ikke. Det fremmede Land »tager« dem ikke. Naar de derovre har gjort deres Dagværk, kommer de tilbage. Og de køber sig Hus, og de køber sig Jord i Hjemmet – paa Ærø.

Er det ikke sælsomt. Jo mindre den Tue jord er, hvor vi fødtes, jo stærkere synes den at binde. Og vel forstaar man, at dette Sted kan binde. For som en eneste Have er her. Den, som var her i Maj, maatte vandre under hvide Træer. Og foran sig har man altid Havet – et mildt og venligt Hav som en sydjysk Fjord.

Men naa'r man Marstal, skifter ens Indtryk. Der er Færdsel i Gaderne og næsten Staahej. Der er Butikker med store Ruder og brogede Udstillinger og Reklame. Der er høj Snak og livligt Folk, der slaar om sig. Der er noget ligesom Esbjerg over Marstal.

Hvis det er til Ærøskøbing, de Ærøboere vender hjem, saa tror jeg, det er fra Marstal de rykker ud.

Her fornemmer man uvilkaarligt – i Folks Udseende, i Folks Væsen, i Arten, hvorpaa de taler – at disse Mennesker har hastigt Blod og nænsomt Sind og Trang mod de nye Veje.

– Til Søs har de jo ogsaa alle Dage faret.

Skib ved Skib ligger der i Havnen. Mast ved Mast. Saa slank en Skov.

Tiderne er daarlige. Men de Marstallere farer endda. Gevinsten er ringe, men i Marstal bygges der nye Skrog alligevel. De Mænd maa til Havs, og de Unge kan ikke blive paa Landjorden.

Det er alle Have, som de Gutter pløjer. Jeg taler med min Vært. Han fór sytten Aar i Østen. I Østen er ved Japans Kyst. Jeg snakker med en anden Mand. Han fór paa Kap. Men hans Svoger var inde paa Floderne i Kongo.

– Saa viden om kommer de Marstallere.

Men har de set nok og har de tjent nok og begynder deres Lemmer at værke – da kalder Ærø.

Og de vender hjem –.

Til den mindste Krog i det mindste Land. En Krog, ukendt paa jorden og selv for os, Ærøboernes Landsmænd. En Krog, afsides og snæver og til en Kant.

Men den Krog, hvor de fødtes og som de elsker.

Fem generationer til søs

Af BERTEL IHMELS GRUBE

Jeg er født i Marstal 10. okt. 1907, kom ud at sejle med S/S NIELS EBBESEN den 8. okt. 1921 – var konfirmeret den 2. okt. 1921 og fyldte 14 år den 10. – det gik stærkt den gang, måske for stærkt.

Stillede ombord med både køjesæk og skibskiste – et levn fra sejlskibstiden, de fleste af mine 13 kammerater var københavnere og tog sig et billigt grin – deres bagage bestod jo enten i en lille kuffert eller en stor papkasse. NIELS EBBESEN. – tidligere Randersbåd – sejlede sammen med FICARAIA tidl. Esbjerg/Harwitz nu Kbhvn./Danzig med polske emigranter til DFDS's 4 amerikabåde.

Vi 14 drenge boede ude i stævnen i bunden kaldet »Holger Danske«, koøjerne var konstant lukkede og sikrede med ekstra jerntapper og lukkebolte. Vi var 7 i hvert lukaf – 6 langskibs og 1 tværskibs.

Passagerne boede på mellemdækket agter, hvor der var opsat jernkøjer, og så vidt jeg husker, hvor der var mands- og kvindeafdeling i modsætning til kahytskamrene – levn fra NIELS EBBESEN gik som indenrigsbåd – her var jo to-mandskamre, men det var dengang højden med servante med tank, der skulle fyldes op og ellers beholdere, som skulle tømmes af os tre kahytsdrenge. Der var dog ansat en kahytsjomfru, som også skulle servere for passagererne. Det siger sig selv, at fra Danzig til København var der kun så at sige fattige polakker, som adskilte sig både ved påklædning og ved at de også have dollar i lommen.

Var søsyg de første rejser, men det gik hurtigt over. Det værste var nu, at man skulle forbi kabyssen, hvor der ude i borde var placeret en såkaldt steamkabys, altså

NIELS EBBESEN, bygget Skotland 1899 til passagerer og fragt, ophugget 1936 (Foto DFDS).

dampkogt mad, og det var altid hvidkålssuppe – noget polakker var glade for, men lugten af oksekød, kål og grøntsager var ikke lige en duft, der forhindrer søsyge.

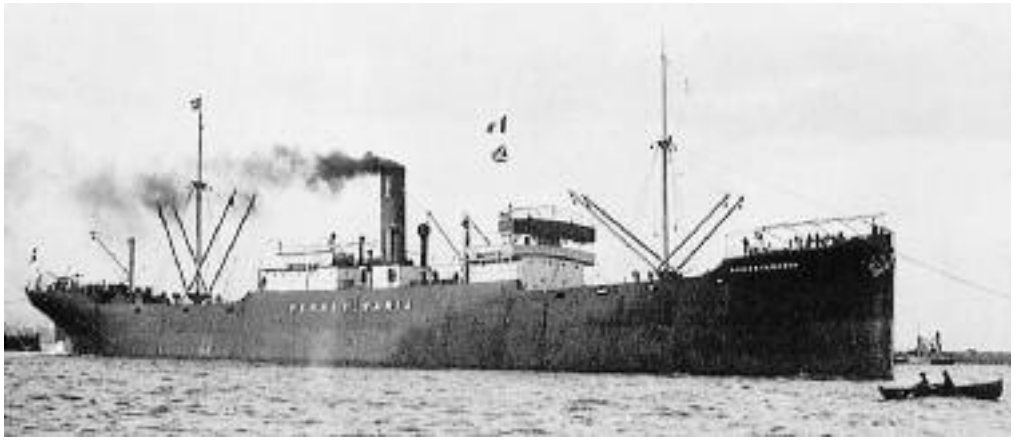
Nå, efteråret 1921 var et stormfuldt efterår, bl.a. gik DFDS's ULVSUND ned med 21 mand herhjemme i farvandet.

Hvad man så i Danzig dengang var kun fattigdom, og Danzig var jo hverken polsk eller tysk, men et slags protektorat. Mener det var en dansker, der var overhøjhedsmand. Man så en masse fattige, men trods alt var der dog et stort varehus, og det besøgte vi flittigt. Med vores 28 kr. i mdl. hyre kunne vi købe en hel del. Fik mit første jakkesæt for 40 kr. og mange andre ting, som jeg nu kunne komme af sted med. Husker navnet »Østersøperlen« – værtshus. De fleste kammerater var 16-18 år, vores benævnelse i søfartsbogen var henholdsvis koksmat, kokkedreng, hovmestermat eller kahytsdreng, således man kunne sættes til messe eller kahyts- eller kammerarbejde uanset mønstringen.

Skal vi nu lade den gamle NIELS EBBESEN hvile, den blev erstattet med M/S VISTULA, vist nok opkaldt efter floden, der løber ud ved Danzig, og bygget på flydedokken i Helsingør. Et pænt lille motorskib specielt indrettet til passagerer i samme fart fra de nu stadige færre amerikabåde med FREDERIK DEN 8. som den sidste. Svenskerne og nordmændene havde jo distanceret os med deres nye amerikabåde, så Skandinavien/amerikaline blev opløst først i 30'erne – et helt kapitel for sig, som var begyndt med Tingvalla Line, – (apropos Tingvalla Line: min afdøde onkel – mangeårig skipper i DFDS' exportbåde, startede som ung 3. styrmand i TINGVALLA) – og som havde haft mange uheld, løb på Roculen – (Jeg kan huske en overforvalter i Frihavnen, ham kaldte de massemorderen, det var skipperen, som selv blev reddet og 500 druknede) – et sammenstød midt i Atlanten mellem to af samme rederi og flere andre ulykker. Tietgen overtog det der blev til DFDS. Efterhånden byggedes Frihavnen; de sejlede ellers fra Larsens plads, hvor nu Oslobådene går, det var skibe på 4-5000 ton – førte jo også sejl til støtte. De har været noget af en prøvelse at rejse med, men tusindvis af emigranter har gjort deres entre i USA med disse skibe.

1922 startede jeg som messedreng i M/S PENNSYLVANIA, 7000 ton stor kasse af den gamle type med druknehul for og agter. 32 mand, kaptajn, 3 styrmænd, telegrafist, 4 mestre, 6 fyrbøder, 3 kullempere og en donkeymand, 6 matroser, 2 letmatroser og en bådsmand, en tømmermand, hovmester, kok, koksmat og 2 drenge. Afsejlede til Newcastle, lastede kul til Brasilien/Argentina og så første gang slæbebåde som hjuldampere i en eminent manøvredygtighed, efter hvad jeg kunne se. Fik lov at købe på udførsel – Capstantobak ½ pund, kr. 4.50, så kunne man rulle cigaretter, eller man kunne ryge pibe. Sådan en rejse på ca. 30 døgn var spændende, men lang, der så man flyvefisk for første gang, nåede at blive døbt ved »linien«, dengang var der ikke så meget ræs, så vi lå stille, bådsen gik op som Neptun og bad stoppe. Han var behørigt pyntet med fork og krone – klippet ud af blikmargarinebøtte, der blev skudt med vores redningskanon og ellers tog dåben sin begyndelse. Vi blev ikke pint eller på nogen måde udsat for vold, som man ellers høre om, jeg husker tømreren havde lavet en mægtig barberkniv i træ, sort skaft og sølvbronzeret blad, som nogle af de voksne blev skrabet lidt med, men ellers blev der ikke lavet meget, måske der blev givet lidt øl til de voksne, jeg husker kun vores 1.mester (nu maskinchef) også blev døbt.

Dengang var DFDS ikke så meget på langfart, mange havde aldrig været øst for Suez – senere da jeg passerede linien mange, mange, mange gange, blev der aldrig holdt dåbsfest, men var der en flink telegrafist, var han aldrig bange for at skrive



PENSYLVANIA, bygget Newcastle 1907. Damperen var det første DFDS-skib, der krydsede Ækvator. (Foto DFDS).

nogle dåbsattester, og vi havde en skik i DFDS, nemlig at man serverede liniesuppe på dagen, som bestod af koldskål bestående af skibsøl, rom, nelliker og ellers et par store blokke is, der blev serveret nogle sigtebrød, tvebakker eller små skonnerokker, og ellers kold flæskesteg evt. med kartoffelsalat – kokkens eneste fridag på den rejse, ca. 4 mdr.s rejse. Vi mistede messedrengen, 18 år, som forsvandt på rejsen hjem, ca. ud for Rio, sejlede for syns skyld tilbage, men gik så nord på igen. Afholdt en slags mindegudstjeneste i Liverpool, hvor der var en norsk sømandspræst som i alle store havne.

Min Oldefar Ditlev Frederik Grube blev som 17-årig taget til fange af en engelsk fregat i Kattegat, han var med en Marstaljagt. Foruden ham var der kun to ældre marstallere, som engelskmændene ingen interesse havde i, de var kun ude efter unge som de evt. kunne bruge i deres Navy, hvad der jo også siden viste sig at være tilfældet, det var jo på en måde frivilligt, men efter 3 år i gamle fange blokskibe på Themsen, var han som matros 4 år med engelske troppetransporter i Indien, det har næppe været nogen lystsejlads, når man har læst om de danske linieskibe og Asiatisk Compagni's skibe, som dog var en slags handelsskibe. Den han var med, var jo en »man of war«, men hjem kom han da, og gik i land på Dragør Red 8 år efter hans tilfangetagelse. Han havde under sit ophold på fangeblokskibene lært om navigation af en bornholmer – styrmand Rask. Denne håndskrevne – også med farvetegninger med forskellige nautisk indeholdende bog – der er bl.a. på indersiden af omslaget tegnet de blokskibe, som lå forankret og navnet og et kryds på et vindue (ikke koøje) – markerer, hvor han sad. Bogen er af min far foræret til søfartsmuseet i Marstal, hvor han så har skrevet efterslægten bl.a. os 7 brødres navne. Hvor meget min oldefar senere fik brug for sejlads og navigation, er vi ikke klar over, men han fik en efter byens størrelse stor købmandshandel, og for at prale lidt ved vi også, at hans søn var kancelliråd, og som et kuriosum kan nævnes, at byens store skibsreder H. C. Christensen begyndte sin løbebane hos min oldefar som gårdskarl, men det er en helt anden historie.

Hans søn, min bedstefar, var med fregatten GEFION i Eckernførde fjord – hvor linieskibet KRISTIAN DEN 8. blev sprængt i luften, den blev vist ramt af landbatterier – og da GEFION overgav sig blev min bed-

stefar taget til fange. Senere da han kom hjem, var der lavet – har min bedstemor fortalt (de var forlovet dengang) – en stor marmortavle i muren i kirken i Marstal, hvor der i hvert fald var 9 marstallere nævnt som værende omkommet ved den store eksplosion ombord på KRISTIAN DEN 8. (Sad i fange i en kirke – nå, men han redede da livet, som hans far også havde gjort og hans fangetid tog vel kun måneder, hvor min oldefar var fange i 7-8 år)

Min far gik også til søs som 14-årig og sejlede bl.a. med en stor 3-mastet barkentine, der hed FREDENSBORG, helt ny – hvor de sejlede på varmen; senere rejste han til England, som det var skik dengang. Skulle man være styrmand, skulle man med et af de store sejlskibe, og han kom med en engelsk fuldrigger, som hed ASPICE af Liverpool, og de sejlede for resten fra Penarth, den sammen havn som jeg kom til at sejle fra så mange år efter, og derfra sejlede de videre til New York med kul. Jeg er ikke klar over, hvad de lastede der over, men de skulle ud til Australien, og dengang gik de altså ind ved Capetown for at tage proviant og vand på vejen til Australien. De var så derude og fuldlaste med korn og gik hjem til England. Så begyndte min far at læse til styrmand og skibsfører, men faldt desværre på synsprøven, da han var færdig, og så gik han over til sejlmagerfaget.

Næste rejse gik vi fra Penarth, Bristolkanalen med fuld kullast til Fransk Vestindien, ankom hertil, blev bugseret ind i doklignende kaj til begge sider – herfra blev 7000 ton kul ilandbåret af negerpiger, og mænd i lasten til at fylde store kurve. De blev væltet ud på dækket af gamle koner, derefter fyldt i kurvene, som pi-

Grubes navigationsbog, der kan ses i museets navigationsudstillingslokale.

FREDENSBORG, en af rederiet H. C. Christensens Rio Grande-farere, ses her i Lybæk. Som det ikke var ualmindeligt for skibe, der gik på varmen, var sejleren hvidmalet for at skåne tømmeret.

gerne bar i land ad landgange – ind på kajen – passerede et lille hus, hvor der sad en mand og gav dem en messingmønt for hver kurv, var der ikke top på, fik de ingen mønt, med det resultat, at de skrigende smed kurv og kul, men det fik de jo ingenting for. Påklædningen – sækkelærred rundt om livet eller intet, det var noget mere farverigt med troperne, og så man ned langs kajen, så man de skønneste farvede fisk, i vandet, kaldet papegøjefisk.

Jeg så de første bananer og lime på planter, synet af pigerne var grufuld, men det skiftede fantastisk hurtigt, således at man straks ser, at mange af dem er kønnere, end når man oplever dem første

PENSYLVANIA løb på grund og forliste i Pentland Firth 1931 og ses her som vrag (Foto DFDS).

gang – men mindes ikke at have set en eneste hvid i de 14 dage, måske 3 uger, vi lå der. Vi lossede en hel del i »Fort de France«, der havde også ligget en by i nærheden på Martinique, mener den hed St. Pierre – en by der blev fuldstændig ødelagt ved vulkan og jordskælv – jeg er ikke klar over, hvor mange tusind der gik til, men en eneste blev reddet nemlig en fange i sit fangehul.

Afgik fra Fort de France til New Orleans, hvor vi lastede foderstoffer til Danmark. Kokken brækkede benet i en »moonshinebrandert« en aften han gik om bord – kom på hospitalet. Hovmesteren rømmede dagen efter, altså som koksmath 16 ½ øverste i restaurationen. 3. styrmand blev sat til at passe på, at ikke alt gik ad Pommern til. Men vi havde dog fået 9 nye matroser og fyrbødere ombord til erstatning for dem, karantænen havde taget, da vi kom ind Fort de France – negerpigerne havde jo ikke lugtet af roser alle sammen. Dengang var det imidlertid ikke noget, folk var kede af, for det var en let måde at komme ud med amerikanske skibe, hvor hyren også var højere, når de blev udskrevet fra hospitalerne.

Mellem disse 9 nye var der én, der var mønstret som fyrbøder (han var for øvrigt tysker) de blev mønstret for run, altså fra havn til havn 25 $ i dette tilfælde New York og til Newport News kulplads. Denne tysker var kok, og han kom så i kabyssen, hvor vi to residerede indtil Newport News – imidlertid havde skipperen varskoet rederiet DFDS, så der fra New York blev sendt en kok og en koksmath, og således var alle sorger slukket, og vi startede mod Aalborg, hvor vi lossede en del af lasten. Det var mærkelig nok kokkens broder, der kom og afløste som hovmester – gik under navnet »den dovne dreng« Søren Jensen – senere i mange år restauratør på Tårbæk Kro.

Jeg vil fortælle lidt om »kronprinserejsen«, som vi foretog med CANADA, 2.1. 1937 et skib på 14.000 ton og med en be-

CANADA, fotograferet 1937, hvor Grube var ungkok i 1938 og 2. hovmester fra 1939 (Fra Holger Munchaus Petersens fotosamling).

sætning på 60 mand. Vi kunne have 77 passagerer med, det var luksuspassagerer, bl.a. var der svømmebassin med 90 tons vand i. Der blev indrettet specielle kamre på luksusdækket til de kongelige, foruden dem der fulgte med, der var hofchefen West. En af heltene fra Gejserulykken, der var hans adjudant Weilbach, og kronprinsessens hofdame var en grevinde Reventlow. Ellers havde de to kammerpiger og to kammertjenere, så det var et større selskab, men det var kun de kongelige og deres repræsentant, der boede i luksusafdelingen. Vi sejlede fra Southampton og gik derfra ud til de vestindiske øer Sct. Thomas, hvor vi blev modtaget af en amerikansk krydser, som saluterede, så vidt jeg husker, var det INDIANAPOLIS – der var selvfølgelig stor modtagelse, og de kongelige var i land, vi lå der bare en eftermiddag, så gik turen videre til Jamaica til byen Kingston, og der lå vi også en dags tid. Der fik kronprinsen foræret en mægtig skildpadde, på ca. et lille spisebords størrelse, som jeg for øvrigt slagtede en aften, hvor han selv skulle være med, han ville have skildpaddesuppe af den, som vi så kogte. Han var i kabyssen, da jeg med en mægtig kniv fik hugget hovedet af den. Sådan en skildpadde må være meget sejlivet, for jeg kan huske, at vi smed hovedet hen i en vask, og der var en koksmat, der puttede et kosteskaft ned ved dens mund, og den kunne bide det over. Gik derfra direkte til Colon i Panama-kanalen, og der var også modtagelse og videre gennem Panamakanalen og om op langs vestkysten og gik ind til en af disse her røverstater, der ligger her, jeg tror, det var byen Amuelles, og der skulle vi ind og hente bananer og tunfisk, det var amerikanske tunfiskere, som lå dernede på kysten, og der var så et stort fryseri inde i land, og så lastede vi. Vi havde et specielt fryserum, hvor der var 20 graders kulde, og der kunne være tyve tons. Så havde vi de frosne tunfisk med op til San Diego. Men foruden lastede vi også bananer der, og tilfældigvis var det kronprinsessens fødselsdag den 28. marts, så der var inviteret, hvad der var af myndigheder, og også nogle danskere var med til festmiddagen.

Vi havde i øvrigt fået specielle menukort med hjemmefra med guldtryk med kronprinsessens initialer i spejlmonogram – to I'er der snoede sig ind i hinanden – og vi havde en stor middag der, personligt havde jeg hugget en stor krone ud i krystalis, som stod oppe på et anretterbord, og så havde jeg fået tømreren til at lave et malteserkors, som var frosset i en halvkugle ovenpå, men for øvrigt så var det så varmt, så den kunne være smeltet. Den holdt middagen ud, med savsmulden under den hvide dug til at holde vandet i de 35 grader. Ganske vist havde vi aircondition, men det var ikke nok alligevel.

Men vi lastede bananer der. Jeg var en tur med oppe med passagerne på plantagerne (selvfølgelig United Fruit – amerikansk ejet). Vi kørte med et af disse banantog op til plantagerne. Der så man så, hvordan de red hen under en bananplante og lige huggede bananklasen af og ned på en hesteryg. Så hen til jernbanevogne, som stod klar til at transportere dem videre. De blev beskyttet med palmeblade, da de skal være græsgrønne, og de måtte ikke udsættes for varme og sol. Når de blev lastet, blev de meget nøje kontrolleret med termometer, da de kun måtte have en bestemt temperatur, og de var grønne, meget grønne og den mindste antydning af, at de blev gule, så blev de smidt på kajen. Så vi kunne tage alle de bananer vi ville, men de grønne klaser blev lastet helt specielt på løbende bånd med en slags hylde og blev hængt op 12.000 klaser – i kølerum (som også blev anvendt til æbler – når vi gik hjemover fra pladser nordpå f.eks. Seattle).

Det var meget interessant at opleve den tur bl.a. at lære om den blomst som sidder på bananklasen. Hanblomsterne som er

Forrest i montren i det i 2009 nyrenoverede Hjembragte-sager-rum ses dovendyret, som artiklens forfatter hjembragte fra udmønstringen med M/S CANADA til Marstal Skole, og som nu er i museets eje.

en klase på størrelse med et lille spidskålhoved, og om når bladene åbner sig for hver enkelt hånd bananer og hele klasen så bliver bestøvet. I tilfælde af at der ikke er sådan en blomst på, så bliver der ingen store bananer. Nå, men vi så plantagen og det var fint indrettet med funktionærboliger og der var ryddede pladser – rigtig amerikansk. Vi kørte så ned ombord igen, vi havde som sagt haft passagerne med og havde haft baljer med is og øl osv. med, så vi kunne få en lille en undervejs.

Så gik vi derfra til San Diego lige på grænsen mod Mexico, der er en slags flådehavn for destroyere og den slags, og for øvrigt er det uddannelsessted for læderhalsene, inden de blev sendt ud som landgangstropper, derfra gik vi til San Pedro, som er en af havnebyerne til Los Angeles, og der blev kronprinsparret så modtaget med soldater på kajen og kronprinsen marcherer fronten af. Der var for øvrigt også et pudsigt tilfælde, da vi sejlede ind i havnen kom der en coastguardkutter, der var en dansk skipper på og han sejlede lige hen ad siden på os og råbte op til kronprinsen, velkommen her til staterne. Den dansker var meget stolt af det. Her gik kronprinsparret med selskabet i land – i San Pedro. Vi gik så op til San Francisco og Portland og Vancouver og de pladser deroppe – videre til noget der hed New Westminster, hvor vi altid lastede tin i tonsvis. Da vi kom til San Francisco, hvor de to store broer er – Golden Gate – det var i 39 – hvor verdensudstillingen var – da havde amerikanerne lavet en kunstig ø ude i bugten og denne store San Francisco Auklaridbro den går igennem en ø som hedder Yerba Buena.

Yerbo – det er det argentinerne bruger til at lave matthe af, og der har de selv-

følgelig steder – spaniolerne var jo helt deroppe – hvor de så har plantet disse her yerbabuske. Det drikkes eller suges op fra en bansbilo, en tørret frugt, hvori kogende vand og de grønne tørrede blade og kviste kommes. Man suger det op af et sølvrør med sigte – smager som sæbevand, men er meget vitaminholdigt. Gauchoerne på Argentinas Pagupa drikker det som middel mod skørbug, deres anden føde består nemlig kun af et lams bedste dele, som de rister over åben ild, derfor denne vitaminrige the mod skørbug.

Så lagde vi an til denne her mægtige plads til verdensudstillingen, for øvrigt var der verdensudstilling i New York samtidig, det var lidt mærkeligt. Denne her ø – den kunstige – den blev senere brugt til lufthavn.

Lå jo ideelt i San Franciscobugten, den anden bro ude ved selve indsejlingen, som er orangefarvet efter navnet, det er en stor hængebro i et spand, den kostede ikke mere end 8 mand i ulykker, men den anden, da jeg var med INDIA, der stod først 22 mand og senere da de byggede Golden Gatebroen havde de nogle mægtige net under, hvis nogen faldt ned, men så var der engang en stor jernplanke, som faldt ned og sprængte stålnettet – ellers ville de have kunnet bygge den uden tab af menneskeliv. Uden for San Francisco bliver vi modtaget af lods, mægtige flotte skonnerter, snehvide, sejler de med navnet GRACE I og GRACE II. Det var med hvidskurede dæk, og det var næsten som på de norske lodsbåde, der var ikke andet end nogle ganske små lukafer og ellers var det rene dæk, de var meget flotte. De satte så en båd i vandet, som vi fik over, andre steder var det altid sket med motorbåde eller nogle små dampere, her var det altså de her lystbådlignende – en flot modtagelse at få. Nu er der altid lidt luft uden for selve S.F. – der kan ligge tågebanker, ellers er det en meget flot havn at komme ind i. Nå, vi må videre op nordpå, så gik vi op til New Westminster, hvor vi gerne lastede tin i massevis, så ind til Vancouver og laste korn og æbler og ned til Portland og Seattle, den by, jeg tror nok, hvor der er flest danskere bosiddende. Nu er klimaet jo også – sådan et sted som Seattle – lige som hjemme, måske noget mildere, – de har den store æblehøst og lign., som aldrig finder sted sydpå.

Så gik vi videre ned sydpå igen ind til de forskellige havne, men ikke nogen bananpladser. Vi kom så til Balboa – som det hedder på den modsatte side af Panamakanalen – stillehavssiden – på atlanterhavssiden hedder det Colon. Der boede en doktor, som havde en slangefarm, hvorfra man fik serum fra slangerne. Dengang havde man ikke så mange medikamenter af den slags, men der brugte de altså giften til modgift, hvis nogen var blevet bidt, så han havde forbindelse med Odense Zoo's direktør Jensen. Vi havde 50 pelikaner og fik så nogle flodsvin med nogle mægtige tænder og nogle ozelotter og en masse dovendyr, om bord. Alle disse dyr passede barberen. Dovendyrene døde rask væk – flere af dem havde unger. Jeg fik et af dem forærende, som jeg senere gav til min naturhistorielærer, så de fik det udstoppet oppe i Århus, det var ikke noget, de havde hjemme i samlingen i Marstal skole, selv om de havde mange ting og sager rundt omkring fra.

Flodsvinene, dem havde vi nede i nogle store bure, og de blev også syge, men skipperen siger – vi havde en skipper, der hed Knudsen – en mægtig flink mand: *Barber, tag dem dog med ud på dækket og gå lidt rundt med dem*. Så sagde barberen: *Jeg skal sgu ikke have pillet ved dem, de har sørme sådan nogle store hugtænder*, så de fik lov at dø. –

Vi kom så hjem. Pelikanerne var der ikke noget i vejen med, men alle de andre dyr døde, dog ikke geparder og ozelotterne, foruden pelikanerne havde han købt nogle mægtige sværdfisk, de var 3 meter

lange og med nogle gevaldige sværd. Pelikanerne skulle jo have meget mad, han huggede sværdfiskene i stykker og smed det ind til dem. Så en dag jeg sad på kontoret og skriver menukort, kommer barberen farende: *Kan du ikke holde en pelikan for mig? – Jo, men jeg vil sørme ikke have flået fingrene.* Så siger han: *Jeg skal nok gribe den om næbbet, og så bare du kan holde det åbent, så jeg kan få armen ned, for den har nemlig fået et ben tværs igennem halsen* – det stak ud gennem fjerene på begge sider. Barberen holdt og stak hånden ned og fik benet ud, og der var ikke noget i vejen med den pelikan, den kom fint med til Odense sammen med alle de andre. Jeg havde købt en lille sort abe – en meget pæn abe – og barberen havde købt en odder ovre i Amuelles, da vi var der i denne bananby. Dem solgte vi altså til Jensen, han gav vist 50 kr. for den abe, og så havde vi fanget en Sule, denne her store flotte fugl. Den var kommet og havde sat sig en dag på skibet på en pullert, og det er jo ikke almindeligt, at så store fugle sætter sig på skibet, men det viste sig, at den var syg, hvad mon der var i vejen. Det viste sig den havde slugt et stykke stålwire. Der kom smøreren – Larsen – og spurgte: *Har du noget sild, kok, vi kan give den* – det fik han så, og jeg var med henne og se, og så siger jeg: *Hvad fanden er det, der stikker ud af endetarmen på den?* – det var et stykke stålwire. Det var nok ca. 6-7 tommer langt, og et sådant består af mange stykker ståltråd, der er jo nogen, der har stået på et skib og splejset, og så har de smidt sådan et stykke lige ud over siden, og den har vel dykket lige ned efter dette. Suler er jo nogle meget fine dykkere. Da den fik det ud af endetarmen, var der ikke spor i vejen med den, så den huggede sild i sig, og den tog vi så med til Esbjerg. Her viste man Jensen den og solgte den til ham. Der var nu ikke noget lykke ved det, det er ligesom man siger, man må ikke slå en albatros ihjel. Vi havde nu heller ikke slået denne her ihjel, men i hvert fald smøreren var gået i land om aftenen, vi lå en 2-3 dage i Esbjerg, og han kom ikke ombord igen, og vi sejlede selvfølgelig derfra igen, vi troede han var rømmet derfra – han var i øvrigt gammel fransk legionær. Vi kom til København, så kom maskinchefen ind til mig, så siger han: *Ved De hvad kok, ved De hvor Larsen er henne? – Nej. – Han ligger over i Esbjerg, ham har de samlet op, han var faldet ud lige hvor vi lå ved landgangen*, så han havde altså fået for meget »saft« sådan en aften.

Jeg har jo ikke fået fortalt, at vi havde dyr med ud til lægen i Balboa, bl.a. 2 løver, Jensen sendte dyr over til ham i Panama. Da vi sejlede derover, havde vi 2 løver og 2 ulve med, de lignede nu schæferhunde, men det har jo nok været ulve, og så havde vi en masse undulater. Jeg tænkte også, det var noget mærkeligt noget at have med derover, men det var måske til blodfornyelse, det er jo heller ikke sikkert, de havde undulater derover, men papegøjer havde de jo massevis af. Vi havde også 2 flotte unge løver med, så sig ikke at handelssamkvemmet mellem Danmark og Panama ikke var godt. Jeg tror nok, at ØK var large – og selve fragten kostede ikke noget. Skipperen tog sig af det og lod barberen passe dyrene, og nogen udgifter til mad var der da. Jeg kan huske at barberen købte hestekød i Hull til løverne – og som sagt måtte de da også købe disse store sværdfisk, da vi havde alle pelikanerne med.

Krigen kom, men skibene skulle jo sejle. Med M/S INDIA 14.000 tons afsejlede vi 22. jan. 1940 efter dokning hos B&W – megen is i Øresund – gamle VÆDDEREN fik os fri, stod op langs Norges kyst for at gå nord om Færøerne, mødte M/S AUSTRALIEN, også et af kompagniets skibe, med en stor fiskekutter på slæb, skibsinspektør Tillisch påfund, vist ikke så dårligt, så længe den totale nedskydning ikke var begyndt, eller

INDIA ved ankomst København 1940 med Grube om bord som hovmester. Nationalitetsmærkerne er påmalet, for at vise, at skibet er neutralt, hvilket det krigsførende Tyskland desværre ikke respekterede i al almindelighed. (HMPs fotosamling).

en minesprængning eller torpedering ville de have mange chancer med den som redningsbåd frem for deres eget grej. I det fine vejr op langs Norges kyst så vi 3 engelske destroyers på vagt, så ellers intet til krig. Vi fyldte olie på i Las Palmas, før vi nåede La Plata floden, hvor GRAF SPEE, lommeslagskib, 2 mdr. forinden var sprængt af tyskerne selv ud for Montevideo, Uruguay – efter at have været i kamp med EXECTER og den New Zealandske lette krydser AJAX/ACHILLES. Så for øvrigt på værtshus mange af besætningsmedlemmerne, som ikke var interneret endnu. Chefen fra GRAF SPEE skød sig, blev der sagt, under det tyske krigsflag, ikke naziflag. Hans Landsdorff havde været en meget human chef – taget besætningerne ombord, inden han skød skibene ned. Handelsskibe selvfølgelig.

Efter af have indtaget 14.000 tons foderstoffer afgik vi mod København som lossehavn. En dansker med øgenavnet »Skræddersmeden« solgte os redningsveste, nogle handige, frem for de uhandige korkbælter, vi havde. Han garanterede dem 24 timer – *og så er I sgu døde alligevel*, sagde han. Vi fik navy cart, certifikat hos den engelske ambassadør i Argentina, således at vi undgik engelsk kontrolhavn Welmounth og Kirkwall, hvor utallige skibe blev skudt ned – undervandsbådene lå selvfølgelig der – dog skulle vi på den og den længde og bredde kontrolleres af en engelsk krydser – det blev vi også.

På rejsen hjem anløb vi igen De kanariske Øer for bunkersolie, og vi lastede en del bananer, vel nok de sidste bananer Danmark fik af søvejen de næste 5 år. Kom godt ind i Nordsøen – til bådmanøvre – vi havde altid redningsbådene hængende i udfirede patentdavider. Her kom der en tysk bombeflyver med to store bomber under sig, de fløj i en stor cirkel, så i en mindre og til sidst så nær, at vi kunne se dem vinke. 3 dage efter lå vi uden for København, men kunne ikke forcere havneindsejlingen pga. is, og småskibe satte sig fast i isen. Vi kunne se vores pårørende på Langelinjemolen, men kom først ind dagen efter. 3 dage efter kunne tyskerne godt passere havneløbet om ikke med fuld honnør, så dog uantastet.

Rejsen blev gjort på 70 dage, meget hurtigt, M/S KINA og M/S JUTLANDIA, som vi lå sammen med dernede, nåede hjem før

os, KINA så tidligt, at den smuttede ud fra Odense den 8. og passerede den tyske flåde, som gik til Norge. Vi skulle have losset i forskellige provinshavne og fik lov at tage vores koner med indenrigs, så den 9. april stod jeg med kufferterne om morgenen på Virum station og hørte bragene fra Værløse flyveplads. S-toget kørte helt til Nørreport – spadserede med mine kufferter – så tyskerne tømme den engelsk ambassade på Sct. Anna Plads.

Forsøgte at komme til Frihavnen, men blev stoppet ved Esplanaden og sådan endte turen. Vi blev i skibene fra april 1940 til maj 1945 med fuld løn ÷ kostpenge. Den meste af tiden var jeg i ØK's køkken, hvor personalet fik frokost, 350 personer. Apropos KINA, som jeg fortalte om, den smuttede ud fra Odense den 8.4. om aftenen, kom til at sejle hele krigen, men den sejlede ikke i konvoj, og derfor kunne undervandsbådene ikke sådan få fat i den. Den blev ført af kaptajn Himmelstrup (*museet har i 2004 udgivet en glimrende bog baseret på Ejnar Himmelstrups dagbogsoptegnelser »Med ØK's SIAM til Østasien 1898«. Bogen føres fortsat*), en meget flink skipper, som for øvrigt var broder til den berømte kriminalmand, og den sejlede under hele krigen. Jeg så den for øvrigt i Liverpool, da den lå og var malet helt grå med to kanoner påmonteret, der så jeg den i -45, men senere kom den så hjem, og der kom en anden skipper på, og det jeg vil fortælle om er, at den forliste ud for Takloban (Fillipinerne) efter at have sejlet under hele krigen, hvor der ikke var sket hende noget, så gik den til grunde derude.

Jeg skal nu fortælle om det gode skib KOREA, hvor vi lavede en rejse fra Seattle – vi havde en masse kraner og udstyr over til Kina, det var dengang at Chang Cai Chec stadigvæk »stod ved roret« derovre, og amerikanerne pumpede masser af Unra-stof ind til Shanghai og forærede kineserne. Bl.a. havde vi nogle store kraner på fordækket – jeg kan huske de var højt oppe, og jeg kan huske, da vi sejlede ud af floden fra Astoria, da var det lige som, når vi havde foretaget nogle drejninger, den slog nogle gevaldige slag til siden, og jeg tænkte: *Nu skal vi tværs over Stillehavet, hvordan skal det gå.*

Vi kom fint over.

På dækket havde vi 30 køer, som en rig kineser havde købt og skulle sælge børnemælk fra. Der blev lavet nogle huse på dækket, og der stod så disse flotte 30 køer. Ejeren som havde solgt dem havde sendt sin søn med til at passe dem – give dem foder og vand. Vi kom som sagt fint over, på vejen over var der en af køerne, der fik kalv, og denne satte matroserne ind i en kasse de havde lavet. Den stod for sig selv, på kassen skrev de med store bogstaver »Rasmus«, opkaldt efter vores skipper som hed Antoni Rasmussen – jeg tror aldrig, han kom hen på dækket og så det – lidt skæg skulle der være.

Vi kom så til Shanghai, men uheldigvis var der så mange skibe inde og losse, så vi lå ude på strømmen i 14 dage, inden vi kom ind, og da havde køerne drukket alt vores ferskvand, selv om vi havde store vandtanke, så var det alligevel begrænset, hvad der var, især med 30 køer ombord. Der kom junker ud med hø, da høet efterhånden også slap op, 14 dage ud over normalt beregnet er lang tid. Til sidst kom vi i havn og lå på floden, hvor køerne blev firet ned i nogle junker og forsvandt sammen med den unge fyr, der skulle passe dem. Vi kom også her af med kranerne.

Derfra gik vi til Canada, hvor vi gik op til en lille plads Thasis, og det er et indiansk navn og betyder »gennemgang«. Der skulle vi laste tømmer igen til Kina. Det var nogle store svære stykker tømmer det meste af det, men der var også brædder og alt muligt, men det jeg vil fortælle om – i denne her lille by Thasis, som var helt nyanlagt, der var to brødre, som hed Gibsson. De havde anlagt en savmølle, og så

KOREA, som Grube var hovmester på i 1946/47 (HMPs fotosamling).

kommer alle medarbejderne derop, og de bor i de såkaldte Bunkhouses, det var nogle store flydende huse, hvor der bl.a. var et mægtigt marketenderi og køkkener. Inde på land var der også bygget nogle huse, små pæne huse a la huse i Norges fjelde, og jeg kom til at kende en af savmestrene, som jeg besøgte, når vi var der.

Vi var der 3 gange, og for hver gang kunne vi se, hvordan der kom flere og flere huse. Den første gang vi var der, var der et stort såkaldt stores, hvor de kunne købe alt, hvad de havde brug for, øl og spiritus fandtes dog ikke på dette sted. Hvis de endelig fik fri – vist hver 14. dag – tog de ned til en by St. Albang og drak sig fulde i et par dage og kom så tilbage til arbejdet igen – sådan er livet sådan et sted, hvor der er ikke noget med »saft« til hverdag.

Vi lå og lastede – der havde i alt kun været 2 russere – antagelig efterkommere af disse her russere – Alaska har jo været russisk i sin tid, og amerikanerne købte det. Russerne var en slags jægere, de holdt øje med vildt, fisk og satte fælder, måske en slags pelsjægere, men samtidig arbejdede de for den canadiske regering også.

Jeg har en hel del billeder derfra, bl.a. har jeg også et billede, hvor der sidder en puma i en fælde. Pumaen må man jo regne med findes helt oppe fra nord i Canada og helt ned til sydspidsen af Sydamerika, men i forskellige størrelser. Der oppe var de ikke så udviklede og store, efter fotografiet at dømme, så har den været ca. som en lille leopard. Der var masser af bjørne – den sorte bjørn – som var meget tillidsfulde, de kom ned til byen med deres unger. Nu havde der ikke været mennesker derovre, så dem betragtede den ikke som fjender. Jeg bad en af disse skovarbejdere, om han ikke kunne skyde sådan en for mig, jeg havde kigget nogle dage efter ham, pludselig en dag så jeg ham med en mægtig bylt på ryggen – bjørneskindet – han havde flået den meget flot, ikke beskadiget noget som helst, jeg tog det med til Shanghai, og der fik jeg det garvet, og der kom en kamferblok i hovedet og kunstig tunge, ellers har den tænder og kløer. Han havde anskudt den ene dag, og den var løbet fra ham. Han havde forsøgt at finde dens spor og været heldig at finde den. Han fik en lille kamfertræskiste og en flaske whisky for den, de måtte helst ikke få sprit, men hvad – jeg tog chancen. Så købte jeg også et par hjorte, der var jo masser af vildt sådan et sted, de var nærmest som kronhjorte, men ikke med så

store gevirer. Dem flåede vi så og lagde i fryserummet. Vi var væk i 15 måneder, men jeg havde et par dyrestege med hjem af disse. Ellers var der masser af laks i floden, for øvrigt gik bjørnene derned og stod på bredden og lappede nogle laks op til sig.

Disse her laks – jeg ved, der var nogle af drengene – de lånte nogle kødkroge, og de kom hjem med laks – men vi brugte dem ikke, det er hvad man der ovre kalder hundelaks, det vil sige, de har været oppe at gyde, og så dør de alligevel på vejen op. Laksen var der som sagt, og så var der østers, der var vildt i skovene, og der var bjørnene, så det var et meget interessant sted at være, ellers var der jo intet – værtshuse eller biografer eller noget, men det hørte man senere, at det blev meget udbygget. De fik skoler, biograf osv.

ØK købte hele den historie af brødrene Gibsson, og senere er det flyttet op til noget der hedder Silver River, tror jeg, og det er blevet en mægtig cellulosefabrik, så stor at ØK ikke engang kunne overkomme at drive det selv. De har drevet det sammen med canadierne og amerikanerne, og det skal være noget meget meget kæmpemæssigt noget, så Thasis blev meget, meget berømt. Jeg kan også fortælle, at de brugte brænde – de ligefrem fyldte op med det – i stedet for andre steder, hvor de bruger jord og sten, ja, så brugte de træ, faktisk så lavede de et nyt land. Jeg har billeder af det, og vi kan sammenligne med, når der står nogle store lastvogne dernede, hvor små de ser ud i forhold til alle omgivelserne. Ham savføreren jeg kom til at kende, han siger en aften – vi var nogle stykker 1. mester og 2. styrmand – om ikke vi ville med op i skoven og skyde bjørne. Han var selv en habil jæger, så vi kørte af sted, og havde ikke kørt længe, før vi kom til et vandløb. Så siger han på engelsk: *Der er han*, så var der nemlig nogle røde øjne, der lyste, men det

KOREA et typisk ØK-skib (HMPs fotosamling).

viste sig at være oddere, og vi kørte så videre op i skovene og rundt deroppe, men desværre vi fik ingen bjørne. Men der var som sagt mange af dem, men vi var ikke heldige den aften. Der var også kun ham, der havde riffel med, men det kunne jo godt være der havde været »bid« alligevel. Jeg var der en eftermiddag og se, hvordan han stod og dirigerede savværket. Det var nogle mægtige klodser, først blev de smidt ud i fjorden/floden. De fleste af dem var jo langt over en meter tykke, så blev de hevet op til et slæbested, kom op og kom ind på en rullende vogn, hvorefter man begyndte at save dem firkantede. De havde nogle jernarme, som greb disse mægtige bjælker – det var et mægtigt spektakel – han stod blot og dirigerede med et par fingre. Hvordan manden, som passede selve saven, skulle klare opgaven – først blev de firkantede og efterhånden mindre og derefter videre ud på pladsen, hvor de blev kørt af sted på vogne, som jeg aldrig havde set før hjemme – men dog set dem her hjemme nu – chaufføren sad højt oppe på vognen, og brædderne nærmest hang ind under vognen. Så kørte de ned på kajen og lastede dem der. Det var skovarbejderne, selv som også arbejdede som havnearbejdere – alle havde de røde filthatte, således man ude i skoven kunne se dem på lang afstand og derved undgik ulykker. Vi var også ovre i deres køkken, der var 3-4 kokke, og der lavede man mægtig god mad, hvilket var en del af skovarbejdernes løn, også fordi man levede ret afsondret. Af og til var der forbindelse til Port Albany – der kom en flyvemaskine – vandflyver – ellers var der en mægtig rejse, hvis de skulle sejle fra Thasis. Jeg kan også huske vi fik en 10-12 kartoner whisky af mærket Seagrams, som de for øvrigt blev glade for ombord, det er et mægtigt godt mærke, og rigtig whisky. Amerikanerne laver jo meget whisky af rug, det de kalder rugwhisky, men det her var bygwhisky, som jeg nu også har set herhjemme. Det kom også op med flyvemaskine til Thasis (på indiansk Gateway = gennemgang – port)

ØK fotograferede KOREA, som lå til kaj med al tømmeret og alle omgivelserne, der var jo høje bjerge omkring os, men det meste af det bevokset med træer. De skove, man nu skovede, var nogle der havde plantet sig selv, og der var ikke noget med, at de plantede igen, det har jeg senere hørt, at de er begyndt med. Men ØK brugte dette lige omtalte fotografi – hvor KOREA ligger i havn – til at sende ud til alle forretningsforbindelserne som nytårshilsen året efter.

Det var en ejendommelig oplevelse at være på en sådan plads, hvor alt var nyt undtaget skoven, som i århundrede havde ligget ubeboet hen, og især da man jo var vant til at ligge i havn i store byer.

Vi var senere ved en mindre plads, men der var også en by som hed Nanoymo, og der kan jeg huske, vi så en temmelig stor træbygning, hvor nybyggerne havde haft beskyttelsesrum til kvinder og børn, når de var i krig mod indianerne. Dette hus havde de bevaret, det var et meget kraftigt byggeri. I det hele taget er det nogle meget skønne steder at sejle rundt i disse omgivelser, rundt Vancouver og de forskellige pladser også Victoria hvor vi engang var i dok. Foruden M/S CANADA lå der en Nordmand – i samme tørdok, og jeg tror der var plads til endnu mere – bygget til den engelske flådes slagskibe i Stillehavet, dengang de havde en flåde der.

Vi kom engang til en lille plads som hed Westport, hvor der kom en gammel dansker ombord, og de søgte altid hen til hovmesteren, hvor der var et stykke med spegepølse og en snaps osv. Han havde ikke været hjemme, siden han udvandrede for mange år siden, han var fisker og havde et fint lille fartøj – i lighed med de små smarte fiskerbåde de har her hjemme nu, men hans var nu af træ – *Hvis I vil have*

laks, så skaffer jeg det. Det var ud for Portland Colombia-river – der går laks op. Tværs over floden satte han sine garn ud. Vi havde en gammel bager ombord, som havde sludret med fiskeren her, og om aftenen/natten tog han med ud og fiskede og om morgenen ved 5 tiden bankede det på skibssiden, vagtmanden kom så ind til mig og sagde: *Der ligger en fiskerbåd ved skibssiden*, – så havde de fået 12 kæmpe store laks, og jeg gav 12 cent for pundet – meget, meget billigt og fiskeren var glad. Bageren fortalte, at hver gang han trak en laks ind, slog fiskeren den med en kølle og smed den ned i bunden af båden.

ØK's mand i Vancouver var en, som jeg kendte, som vi havde haft med som passager, han hed Vibe Christensen, og han havde været med i Hong Kong, da japserne kom, der blev han taget til fange. Jeg sejlede sammen med en letmatros ombord i KOREA, og jeg kan huske, han var oppe og se til sin brors gravsted; han var nemlig faldet, da japserne angreb – men Vibe Christensen overlevede, blev taget til fange og havde arbejdet i kulminer ovre i Japan og været frygtelig behandlet. Men da krigen sluttede, blev han frigivet. Da han var rekreeret, var han en tur oppe i Sverige, fordi han skulle være »træmand«, således at han ikke kom til Vancouver uden at kende til træfældning. Jeg hilste på ham i Vancouver, og han besøgte os i Thasis, og han inviterede kaptajnen, 1. mester, styrmanden og jeg – sagde hunden – og vi var oppe og spise frokost i Vancouver; det var for øvrigt en dag, hvor de røg rotter fra borde med gas, så vi kunne ikke være ombord alligevel, så benyttede han tjansen til at give lidt frokost.

ØKs Bangkokbåd LALANDIA, som Bertel Ihmels Grube havde som hovmester i 1948/49 (HMPs fotosamling).

Påmønstret	*Skib*		*Stilling*	*Afmønstret*
08.10.1921	S/S	NIELS EBBESEN	Messedreng	
1922	M/S	PENSYLVANIA	–	
	HOTEL	HAFNIA	Lærling	
07.06.1924	S/S	YRSA	Ungkok	
09.10.1924	S/S	BOTNIA	–	07.09.1926
28.09.1926	S/S	TULA	–	19.07.1929
04.09.1929	S/S	EGHOLM	–	9.11.1929
21.12.1929	S/S	MARYLAND	–	22.10.1931
29.12.1931	M/S	ARIZONA	–	23.04.1934
15.05.1934	S/S	DRONNING MAUD	–	30.12.1934
28.01.1935	S/S	ISLAND	–	03.04.1936
09.05.1936	M/S	INDIA	–	09.12.1936
02.01.1937	M/S	CANADA	–	01.06.1938
11.08.1938	M/S	CANADA	2. hovmester	26.06.1939
14.07.1939	M/S	SELANDIA	Hovmester	26.07.1939
05.08.1939	M/S	BONNGIA	–	17.08.1939
24.01.1940	M/S	INDIA	–	20.07.1945
31.01.1946	M/S	KOREA	–	04.07.1947
19.09.1947	M/S	MALAYA	–	07.04.1948
17.04.1948	M/S	LALANDIA	–	7.03.1949
13.05.1949	M/S	MONGOLIA	–	04.11.1949

Møde med grandonkel Peter

Af BØRGE KRISTENSEN

Dette er beretningen om de begivenheder, der førte til, at jeg mødte min grandonkel Peter i Leith i England; en person som jeg dengang ikke anede eksistensen af. Jeg vidste godt, at min mor havde to onkler, der var udvandret i begyndelsen af århundredet. Den ene havde gravet guld i Alaska, og var blevet myrdet, og den anden havde ikke været hjemme i Danmark i over 40 år.

Året for begivenhederne var 1948. Jeg var forhyret på NORDSTJERNEN, en tremastet skonnert fra Marstal. Vi skulle til Færøerne med en last træ. Det var i november, en måned med mange efterårsstorme. Efter forgæves at have forsøgt at forcere i den hårde vestlige storm måtte vi søge læ i den norske skærgård dels for at afvente bedre vejr og dels for at reparere skader på riggen.

Efter et par dage i læ, var vi nu atter på vej vestover. NORDSTJERNEN var en ret stor skonnert, vi var syv mand ombord, der var skipperen, styrmanden, to matroser, en letmatros og to ungmænd, hvoraf jeg var den ene. Jeg havde frivagt og lå i

NORDSTJERNEN som tremastet motorskonnert under krigen med nationalitetsmærker påmalet skibssiden.

dyb søvn i min køje, da en fra vagten stod og råbte, at vi skulle se at komme op i en helvedes fart. Vi havde lukaf forude under dæk. Skipperen og styrmanden boede agterude. Vi tumlede ud på dørken og kom hurtigt i kludene og op på dækket. Der var bælgravende mørkt, og nu registrerede jeg, at motoren var gået i stå, kun vindens susen i riggen hørtes. NORDSTJERNEN havde kilet sig ind mellem en næsten lodret klippevæg til bagbord, og en lavere klippekam om styrbord og blev hvert andet øjeblik løftet op af dønningen og derefter banket ned i klippegrunden.

Der var sket det, at vi, efter at være kommet sikkert gennem farvandet syd om Shetlandsøerne mellem Fair Isle og Sumburgh Head, stævnede lidt for meget nordover med det resultat, der nu forelå, nemlig at vi var strandet på en lille klippeø ved navn Foula. Denne ø hører ganske vist til Shetlandsøerne, men ligger langt vestligere helt afsondret fra de andre øer. Vi kunne straks se, at det var umuligt at entre de slimede og glatte klippevæge, så skipperen besluttede at se tiden an, til det blev lyst. Umiddelbart så det ud til, at vi havde den bedste chance for at få den styrbords livbåd i vandet, men for en sikkerheds skyld forsynede vi begge både med fødevarer fra proviantrummet. Da vi havde klargjort, hvad vi kunne, gav skipperen os lov til at gå forud og pakke vores køjesække. Det var jeg glad for, jeg havde nemlig lige før denne rejse, fået suppleret min sparsomme garderobe med et par flotte blå bukser med tilhørende skjorte. Det fik jeg af min storebror Gunnar. Han sejlede også til søs, og havde tilfældigvis ligget med sit skib i København samtidig med os. Jeg husker at han om aftenen hentede mig ombord, og vi kørte i taxa til »World Cinema« hvor vi så »Diktatoren« med Chaplin. Gunnar havde en vis evne til at finde frem til mig, uanset hvor. Vi har således senere i livet to gange mødt hinanden i New York, og også andre steder – langt fra hjemmet – er vi rendt ind i hinanden.

Nå, vi fik hentet køjesækkene, og de blev lagt på rufdækket henne agter mellem de to både. Det begyndte at blive lyst, og jeg tror, at skipperen pludselig blev bange for, at agterskibet, der med sin tunge motor hang ud over klippegrunden, skulle brække af. Han gav ordre til at forlade skibet. Vi fik lidt hovedkulds den styrbords båd i vandet og undgik også mirakuløst at komme i karambolage med klipperne. Køjesækkene nåede vi ikke at få med, men hovedsagen var, at vi alle syv kom derfra med livet i behold.

At forlade NORDSTJERNEN på denne måde var for mig – og sikkert også for de andre – lidt vemodigt, for selv om livet på sejlskibene dengang var hårdt, så havde vi her gode forhold, og alle var flinke. Det gjaldt ikke mindst skipperen Eigil Sørensen. Han kunne godt unde os en ordentlig forplejning i modsætning til mange af hans kolleger på den tid.

Vi roede nordpå op langs kysten og fandt til sidst en lille vig, hvor det så ud til, at det var muligt at komme i land. Det viste sig, at øen Foula havde en befolkning på i alt 84. Der var også en telegraf, så nu fik rederiet og vores pårørende besked om forliset.

Øboerne var yderst forbavsede over at se os. Den ugentlige postbåd fra hovedøen havde været indstillet i længere tid på grund af vejret, så besøg udefra var der ingen der havde ventet. Alligevel fik vi en hjertelig modtagelse, og vi blev indkvarteret hos forskellige familier, der havde en seng i overskud.

Allerede samme dag gik vi, sammen med nogle af beboerne, ud til stedet hvor NORDSTJERNEN lå. Agterskibet med styrehus, maskine, ruf og mesanmast var allerede væk, og en strøm af dejlige brædder og planker fra lasten flød ud i havet. Øboerne havde lange reb med, og de etablerede en klatresti ned til skibet. Vi var nede

NORDSTJERNEN som vrag ved Foula.

og bjærge de sejl, der stadig stod og blafrede, og hvad der ellers var tilbage af værdi. Det blev alt sammen senere solgt på auktion sammen med båden. Beboerne var – forståeligt nok – mest interesseret i tømmeret, for på denne barske ø uden høj vegetation var træ i høj kurs.

De næste fire-fem dage skete der ikke rigtigt noget. Vi blev inviteret, og beværtet af de forskellige familier på øen, der ligefrem kappedes om at forkæle os. Vores tilstedeværelse på øen var jo nok et kærkomment afbræk i beboernes hverdag.

En dag ankom en fiskekutter til øen. Besætningen troede, at vi var væk for længst, de skulle bare lige forbi for at se, om der var mere træ tilbage, men de var flinke, og de sejlede os over til Lerwick på hovedøen. Vi vadede stadig rundt i vores snavsede arbejdstøj og lange søstøvler, men nu blev vi ekviperet fra top til tå på konsulatets regning. Vi boede på hotel et

Efter opholdet på Foula i ca. 4-5 dage, hvor vi var indlogeret hos de lokale beboere, blev besætningen sejlet til Scalloway Mainland (Shetland) og derfra kørt til Lerwick. Efter 1 døgn tog vi båden til Edinburgh. Der blev afgivet søforklaring i det danske konsulat. Derfra tog vi med toget til Harwich via London for at blive sejlet til Esbjerg, med Englandsbåden. Personer på billedet fra venstre: jungmand Hyttel, skibsfører Sørensen, matros Christensen, matros Gudmondsen, letmatros Kromann, jungmand Børge Kristensen, Ålborg (artiklens forfatter). Skibets styrmand Karlo Rasmussen har taget fotoet.

par dage, indtil rutebåden til Aberdeen afsejlede.

Fra Aberdeen kom vi med tog til Edinburgh, hvor vi skulle i søforhør angående forliset. Vi blev indkvarteret på et sømandshjem i Leith, som er havneby til Edinburgh, og her er det så, at jeg mødte den for mig helt ukendte grandonkel Peter Hansen.

På sømandshjemmet var der ansat en gammel pensioneret søulk som altmuligmand. Han var af dansk afstamning, så det var naturligt, at vi kom i snak med ham. Han fortalte, at han havde sejlet under engelsk flag i begge verdenskrigene, var engelsk gift og havde voksne børn. Han spurgte, hvor i Danmark vi kom fra, og da han hørte, at jeg var fra Aalborg, ville han vide, om jeg kendte nogen i Islandsgade, for der havde han en bror. Nu var der lige som noget der dæmrede for mig. Jeg kunne huske, at jeg som lille havde været med min mor på besøg hos noget familie i Aalborgs østby, og jeg kunne nu se, at søulken havde en umiskendelig lighed med min bedstemor som boede i Asaa. Han havde en karakteristisk kløftet næsetip, lige som min bedstemor havde, og som jeg også selv har en snert af. Vi fandt så hurtigt frem til, at han var min bedstemors bror, der i 1908 var stukket til søs, for ikke siden at vende hjemad.

Om aftenen var jeg med Peter hjemme. Der var mange ting som han gerne ville have at vide, mest om familien, men også om alt muligt andet. Hans kone talte ikke dansk, så der fik jeg lejlighed til at lufte mit skoleengelsk. Jeg synes stadig den dag i dag, at det nærmest var et mirakuløst sammentræf af begivenheder, der førte til, at jeg dengang mødte min grandonkel på et sted, som jeg under ingen omstændigheder ellers ville være kommet til.

Allerede dagen efter skulle vi videre med toget til London, derfra til Harwich og videre med rutebåden til Esbjerg. Jeg kom ikke til at holde jul derhjemme, den 4. december mønstrede jeg ud med mit nye skib LORNA af København.

Mit korte møde med Peter gav stødet til, at han den følgende sommer efter mere end 40 år besøgte Danmark sammen med sin engelske kone. De besøgte også mine forældre i Aalborg, men da var jeg som sagt igen ude at sejle, så jeg genså aldrig mere Peter.

(Samme hændelse er beskrevet i Museets årbog 1999 af Henry Kromann, Ommel, der ligeledes var påmønstret NORDSTJERNEN ved forliset).

En historie om en stranding ved Marstal og heltemod

Søfartsmuseets vojebåd ANNE KAROLINE med ved bjærgning

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

LANDECK's grundstødning ved Marstal 26. april 1926

I bogen *Marstal Søfart 1925-2000* redigeret af Karsten Hermansen kan man læse om en dramatisk stranding ved Marstal i 1926. Hermansen har på side 64 til 67 afskrevet formanden for »Marstal og Bondebyens Bjergelaug« C. Herups bjærgningsprotokol over hændelsen.

I de lokale aviser kunne man dagligt følge hændelsen. Dengang havde Marstal Havn, og hvad der foregik der, stor bevågenhed hos de lokale »skriverkarle«.

Ærø Venstreblad den 26. april 1926:
Damper på grund.
Damperen »Landeck« af Hamburg på rejse fra Kiel til Odense, hvor den skulle laste kreaturer, er i formiddag grundstødt i Torskedybet.

Marstal Bjergelaug søger at tage skibet af grunden.

Ærø Venstreblad den 27. april 1926:
En sørgelig ulykke i går.
En 22-årig matros fra den grundstødte tyske damper druknet.
Som meddelt i går grundstødte den tyske damper »Landeck« i går middags på grunden syd for søndre løb.
Damperen, der førtes af kaptajn Kruse, rhederi G. Meyer, Hamburg var på rejse fra Kiel til Odense efter kreaturer. Den er på 91,76 netto, 166 brutto og havde, da grundstødningen fandt sted en fart af 6 knob.

Bjergelavets forbjerger fisker Chr. Herup samt fisker R. N. Rasmussen tog straks derud, men kaptajnen ønskede ikke laugets assistance. Han mente, det nok skulle lykkes at komme flot ved hjælp af varpanker. Det viste sig at være en skæbnesvanger beslutning, som på et hængende hår nær havde kostet tre mand livet.

Ved 3½ tiden gik nemlig kaptajnen, styrmanden og en matros i jollen medførende ankeret. Pludselig så man inde på land, at jollen forsvandt. Årsagen hertil må være, at ankeret ikke blev kappet samtidig for og agter.

Straks efter ulykken var sket, ilede folk inde fra land de forulykkede til hjælp. Det var dog til ingen nytte, da hjælpen ville være kommet for sent. Derimod havde Herup og Rasmussen, som endnu befandt sig ude på damperen, bemærket ulykken og de sprang straks i Rasmussens sejlbåd og ilede til hjælp. Det lykkedes dem også at redde de to af mændene nemlig kaptajnen og styrmanden, begge i meget forkommen tilstand, men desværre gik den unge matros til bunds, da de var 20 favne fra ham, og det var umuligt at finde ham. Strømmen var meget stærk, og hans lig er sikkert straks drevet væk.

Havde ikke kaptajnen og styrmanden fundet hver en åre at holde sig oppe ved, var de heller næppe blevet reddet.

Den unge matros blev 22 år, han hed Heinrick og var hjemmehørende i Bremen.

Den triste ulykke har selvsagt vakt den dybeste medfølelse i Marstal.

At grundstødningen fandt sted skyldtes, at skibet var uden lods ombord. Det er vanskeligt at fatte, at fremmede kaptajner,

Drivkvasen – eller vojebåden – ANNE KAROLINE, der var med ved bjærgningsaktionen.

som er ukendte med sejlforløbet i farvandene her, tør gå igennem uden lods, men alligevel ser man året igennem mange fremmede og særlig tyske førere tage risikoen. Følgen ser vi i de mange grundstødninger.

Marstal Bjergelaug underskrev i aftes kontrakt med kaptajnen om bjergning af damperen, og lauget gik derefter straks i gang med at gøre klar. Man turde dog ikke i aftes påbegynde selve bjergningsarbejdet, da der blæste en stiv kuling, som vanskeliggjorde arbejdet i højeste grad. Bjergningen begyndte derfor først kl. 4 i morges.

Ved 2½ tiden i eftermiddags var det endnu ikke lykkedes bjergelavet at få damperen flot. Vandstanden er nu faldet 18 tommer, så det bliver et svært stykke arbejde at tage den af grunden.

Lige ved redaktionens slutning havde vi en samtale med forbjerger Herup, der udtalte, at det nok skulle lykkes at få damperen flot.

Ærø Avis den 27. april 1926:

Grundstødningen endte med en tragedie. Under ankersætningen kæntrede jollen, og matrosen druknede, medens kaptajnen og styrmanden reddedes i forkommen tilstand.

Som meddelt grundstødte den tyske damper »Landeck« i går i Torskedybet ud for Marstal havneindløb. Marstal bjergelaug underhandlede om eftermiddagen med kaptajnen, Kruse, om at få skibet flot, men kaptajnen ønskede ingen hjælp, da han ville forsøge at klare sig selv.

Fiskeeksportør Herup og fisker Hermansen, »Sygehuset« *(på Sygehusvejen – eller Rolighedsvej, som det nu til dags er omdøbt til – Red.)*, var ude ved damperen, hvor man var i færd med at føre varpanker ud. De så, at kaptajnen, styrmanden og matrosen gik i damperens jolle, hvorunder de hængte ankeret, fastbundet i begge sider af jollen.

Bjergelavets folk tænkte først på at forlade stedet, da kaptajnen ingen akkord

ville gøre med dem; men heldigvis besluttede Herup at vente lidt, da han syntes, at den måde besætningen ville føre ankeret ud på, så ret farligt ud. Og da jollen var kommen den tilbørlige afstand fra damperen, og ankeret skulle til at gå, må den ene have kappet tidligere end den anden, og derved kæntrede og sank jollen. Matrosen, den 22-årige Heinrich Wilhelm Schrøder fra Baasum ved Bremen, forsvandt i dybet, og man så intet til ham mere, medens kaptajnen og styrmanden fik fat i hver en åre og holdt sig oppe ved.

Så snart Herup og Hermansen så ulykken, satte de straks sejl til og ilede mod stedet; men strøm og vind hindrede dem i at komme så hurtigt til stede, at de kunne nå at redde matrosen, hvorimod de med stort besvær fik reddet kaptajnen og styrmanden, som begge var meget forkomne. Navnlig var styrmanden slemt medtaget. Det var således en lykke, at Herup og Hermansen blev så længe på stedet, for ellers var sikkert alle tre druknede. Liget af matrosen drev med den stærke, nordgående strøm.

Ombord på damperen, der er på 166 Br.tons, og som skulle til Odense for at hente kreaturer til Lübeck, var også skipperens hustru.

I dag har Marstal Bjergelaug, som kaptajnen nu har gjort voldgiftsakkord med, været ude med H. C. Christensens kranflåd samt anker og kæder fra 3 m.Sk »Norden.« Om det lykkes at få damperen flot, bliver et andet spørgsmål, da den står hårdt.

Ærø Venstreblad den 28. april 1926:
Damperen kom flot.
Den er nu indgået i Marstal Havn.
Endelig ved middagstid lykkedes det Marstal Bjergelaug at tage den strandede tyske damper af grunden. Man havde siden kl.5 i morges arbejdet med motorbåde på begge sider af den og har bogstaveligt talt mudret den ud. Damperen indkom ved 1-tiden i Marstal Havn for at indtage sin ballast, og den bliver sikkert liggende i havnen dagen over.

Om den skal fortsætte den afbrudte rejse til Odense vides ikke bestemt.

Familien Rasmussen Ommelsvejen, fotograferet 1909.

Faderen: Rasmus Nielsen Rasmussen, der var med ved bjærgningen, fisker i Marstal, født 1874 på Egholm.

Moderen: Ane Katrine Karoline Rasmussen født 1881 i Kragnæs. Vojebåden ANNE KAROLINE er opkaldt efter Ane Katrine Karoline, men altså med dobbelt n.

Ældste søn: Jens Jørgen Rasmussen fra 1901, styrmand og senere bunkerkulpladsbestyrer på Refshaleøen.

Yngste søn: Rasmus Nielsen Rasmussen »Mudde« fra 1906, sømand bl.a. på BONAVISTA og senere fisker i Marstal.

Ældste datter: Karen Rasmussen fra 1903. Yngste datter: Anna M. Rasmussen fra 1905.

Ærø Avis den 28. april 1926:
Bragt Flot.
Marstal bjergelaug fik i middags »Landeck« af grunden.
Marstal bjergelaug arbejdede ihærdigt i går eftermiddags og hele formiddagen i dag for at få den strandede tyske damper »Landeck« af grunden, og ved 12-tiden lykkedes det, efter at der var malet en del sand væk ved skibets agterstavn.

Det er et godt stykke arbejde, bjergelavet har præsteret, og det fortjener anerkendelse derfor.

Den sunkne båd er taget op; men den druknede matros lig er ikke fundet.

Vi gør efter anmodning opmærksom på, at det ikke var fisker Hermansen, Sygehuset, men fisker R. Rasmussen, Ommelsvejen, som deltog i redningsarbejdet forleden, da kaptajnen og styrmanden blev hjulpet.

»Landeck« kom ved 2-tiden i havn og vil snart kunne fortsætte den afbrudte rejse til Odense.

Ærø Venstreblad den 29. april 1926:
Den tyske damper, der som tidligere meddelt kom flot i går er i dag indgået på bedding til bundeftersyn. Efter endt eftersyn afgår damperen til Kolding, hvor der skal indlades kreaturer.

Marstal Bjergelaug skal have sit honorar for at have taget den tyske damper af grunden. Der bliver sikkert en god bjergeskilling.

Ærø Avis den 29. april 1926:
Landeck har været på bedding, men fejler intet.
Bjergelauget forlanger 5000 kroner for arbejdet.
Damperen »Landeck« kom i morges på bedding for bundeftersyn, og ingeniør Bonde fra Svendborg har i den anledning været herovre og konstateret, at skibet intet fejlede. Lige over middag blev skibet sat i vandet igen.

Kaptajn Kruse, som fra sit rederi havde fået ordre til at afgå til Kolding, vilde gerne afgå med det samme; men bjergelavet, som har gjort et fortjenstfuldt arbejde, ønsker først stillet en garanti for bjergesummen, som det har ansat til 5000 kr.. Såfremt man ikke kan enes om beløbet, skal den stedlige ret behandle sagen og eventuelt senere en voldgiftsdomstol.

Ærø Avis skriver 30. april:
»Landeck« er endnu ikke sejlet. Kaptajn Kruse har i de seneste dage forhandlet med sit rederi i Hamborg angående den garanti, Marstal bjergelaug ønsker stillet før damperen må afsejle, men da denne garanti endnu ikke er stillet tilfredsstillende, kommer damperen heller ikke af sted i dag.

Ærø Venstreblad den 5. maj 1926:
Damperen »Landeck« ligger endnu i Marstal Havn.

Grunden til, at den ikke for længe siden er afsejlet skyldes dette, at rederiet ikke har kunnet give bjergelauget ordentlig bankmæssig sikkerhed for bjergelønnen.

Ærø Venstreblad den 6. maj 1926:
»Landeck« afgået i dag.
– Rederiet betaler bjergelønnen.
Damperen »Landeck's« rederi har i dag stillet bankmæssig sikkerhed for bjergelønnen på 5000 kroner, så skibet nu har lov til at sejle.

Det blev udklareret i formiddags, men ved redaktionens slutning var kaptajnen endnu ikke klar over, hvor rejsen skulle gå hen, men ventede telegrafisk ordre i eftermiddagens løb.

Ærø Avis den. 25. maj 1926:
Liget af den tyske sømand fundet.
Liget af den unge tyske sømand, som druknede, da damperen »Landeck« for nogen tid siden grundstødte ved Marstal, blev i går, af de tre unge mennesker, brødrene

Nielsen, Skovgyden og Kristen Hermansen, Teglgade, der i en jolle var ude for at sætte kroge, fundet omtrent på samme sted, som han druknede (drevet i land på Langholm jfr. Johs. BONAVISTA-Christensen).

Liget, der var en del opløst, havde lange støvler på og et stort halstørklæde, som var bundet ned om livet. Man mener, at de tunge støvler er grunden til, at matrosen så hurtigt gik til bunds, at hjælp var umulig.

Efter at betjent Carlsen var kommet til stede, lykkedes det ved hjælp af reb og presenning at få liget fisket op, og på en trækvogn kørtes det til kapellet.

Rederiet blev underrettet, for at der snarest kan blive taget bestemmelse om jordefærden.

Ærø Avis den 27. maj 1926:

Den tyske sømands jordefærd.

En smuk højtidelighed.

Under ualmindelig stor deltagelse – særlig fra den marstalske sømandsstand – jordedes den omkomne tyske sømand, Frederich Wilhelm Schrøder i dag på Marstal Kirkegård.

Følget udgik fra det gamle kapel. Forrest gik et halvt hundrede unge piger og strøede blomster, og foruden at kisten var dækket med mange smukke kranse – bl.a. en signeret fra kommunalbestyrelsen –, bar mange i følget kranse til graven.

Efter at kisten var sænket i graven og man havde sunget salmen: »Gud skal alting mage,« talte pastor Bülow ud fra ordet: Græd så sagtelig over en død; thi han er kommet til rolighed.

Vi står overfor livets store alvor. En ung mand fra et fremmed land nærmede sig Danmarks kyst om bord på et skib, intet anende om, at her ville han finde sin død. Han var pligtopfyldende i sin gerning til sidste øjeblik. Udenfor Ærøs kyst fandt han sin død, og nu skal han stedes til hvile i Danmarks jord.

Og selv om vi ikke kender hans slægtninge og venner, kan vi alligevel sætte os ind i deres sorg. Det må dog være dem en trøst, at hans lig blev fundet, at det ikke førtes bort med strømmen til det store ukendte, men at det kan hvile i hellig jord. Vore tanker går til disse mennesker, og vi vil bede Gud trøste dem i deres store sorg.

Det er livets store alvor, vi står overfor, og det tvinger os til at bøje vore hjerter imod Gud. Ingen ved, hvornår dødsbudskabet kommer til os. Hør det, I unge og gamle sømænd. Vi trænger alle til at høre vor frelsers: »Kom! At vi, når dette »Kom« sidste gang lyder til os, kan finde hvile i hans favn, kan gå ind til vor frelsers herlighed. Amen!«

Efter jordpåkastelsen sang man: Klokken slår.

Nedenstående skrevet med kursiv er afskrift af *Marstal Søfart 1925-2000:*

Den 26. April 1926 strandede S/S »Landeek« af Hamborg Capt. Kruse ved Torskedybet – Marstal-farvandet, ved 12 tiden Middag. Der var haard Kuling af Øst og ca. 2 Fods Højvande. Straks efter Grundstødningen, løb Toldvæsenets Motorbaad ud, hvor Formanden for Marstal Bjergelaug tog med ud til Skibet. Kommen ombord tilbød man Assistance, men det blev afslaaet, men man blev alligevel ombord, og i mellemtiden kom Fisker Rasmussen med sin Fiskebaad (altså ANNE KAROLINE – G.E.R.) *paa siden af Skibet. Mandskabet paa Damperen satte nu sin Jolle i vandet og førte et Varpanker ud, men som de straks hev om bord, da det ikke holdt. De tog nu deres Bagbord Bovanker samt ca. 30 Favne Kæde + ca. 50 favne Vejer* (wire – GER) *og førte ud; men da de vilde lade Ankeret gå, skete der den Ulykke at Jollen kæntrede og Ankeret tog Jollen med til Bunds, nu laa baade Kapt. og Styrmanden samt Matrosen der. Så hurtig som muligt sprang Rasmussen i sin baad samt Formanden C. Herup, man roede og sejlte af alle Kræfter*

og naaede at faa bjerget Styrmanden og Capt. Kruse, Styrmanden i forkommen tilstand, men Matrosen Henrik Skrøder var forsvunden i Dybet, og kom ikke til Syne mere. Strømmen var her Nordgaaende. Vi bragte nu Kaptejn og Styrmanden ombord i Damperen. Der gik nu 2 a 3 Timer saa kom Kaptejnen saa vidt, at han kunde tage sig af Skibets Adfærd. Og der ønskedes nu Assistance for at faa Skibet af Grunden. Der undertegnedes følgende Overenskomst – Dags Dato er indgaaet Overenskomst med Capt. Kruse S/S Landeek af Hamborg om at lægge Ankergreier ud – bringe Skibet af Grunden. Kan mindelighed ikke opnaas om Bjergelønnen maa Retten afgøre det naar en af Parterne forlanger det. Overenskomsten er indgaaet med Marstal Bjergelaug.

Strandingsstedet d. 26 April 1926
Undertegnet

Chr. Herup	*SH. Kruse*
Jens Hermansen	*E. Buhl*

Nu var kl 6 og man gik nu i Land og naaede at faa lagt et Anker ca. 600 kg og 60 Favne Kæde i Havnens store Kranflaad, samt endnu et Anker 200 kg og blokke og to Trosser og øvrige tilbehør. Nu var Kl 10 Aften og man besluttede nu at gaa ud Kl 4 Morgen, da det endnu var haard Kuling. Vi havde 12 Mand i Arbejde med at klargøre Grejerne. Den 27/4, Kl 4 morgen endnu haard Kuling med Regnbyger, men Man gik nu ud til Skibet med to store M/baade og slæbende med Kranflaadet og med 21 Mand.

Man lagde nu Ankergrejerne ud, fik skaaren Manillen med paasat 5 skaaren Gier og hev nu med agterste Dampspil, og Skibet laa nu i spænd, men da det viste sig, at det ene Anker ikke rigtigt holdt, lagde man endnu et Anker ca. 300 kg med 30 favne Kæde ud, og samtidig rammede man Pæle ned for dem. Nu kunde man hive, da Krammet kunde holde. Men Skibet vilde ikke røre sig. Vandet var ogsaa faldet betydeligt, saa man besluttede sig til at lægtre Ballasten. Vi fik nu et Flaad hos Firma H. C. Christensen, og anbragte bag Kranflaadet og lossede Ballasten i. Man tog ca. 20 Tons ud og bugserede Flaadet i Havn. – Man hev nu, men uden resultat.- Nu var Kl 9 Aften. Saa sættes 3 Mand Vagt – og man gik i Land. Den 28/4 Kl 5 Morgen gik Man ud med 3 Motorbaade og 10 Mand. Vandet var nu yderligere faldet saa Skibet stod mindst 2 Fod. Det viste sig nu at man med M/baadenes Skrue kunde slaa Grunden bort under Skibet. Der blev nu hentet endnu en Motorbaad og Mandskab, og der blev nu sat kraft paa at slaa Grunden væk under Skibet. Det virkede godt. Skibet stod jo i spænd i Ankergrejet. Ved 12 Tiden Middag begyndte Skibet at glide og Kl 1 havde man Skibet flot. Nu varpede man Skibet noget længere fra Grunden og Lodsflaget sattes, det var endnu haard Kuling med Regn og Strøm. Mandskabet arbejdede med at faa noget af Ankergrejet ombord. Lodsen kom nu ombord, og ved Skibets egen Maskines Hjælp og Assistance af Motorbaadene, kom Skibet i Marstal Havn Kl 3 Eftermiddag. Bjergelavets Mandskab gik da straks i gang med at losse Ballasten fra Kranflaadet tilbage og lagde det paa plads i Skibet igen – en af M/baadene med Mandskab gik ud og tog noget af Ankergreierne ind, og da Kranflaadet var losset, gik man ud med den og tog det store Anker med samt de 60 Favne svære Kæde og man naaede at have det hele i Havn Kl 10 Aften. Der havde da været 24 Mand i Arbejde samt 4 Motorbaade; Næste Dag den 29/4 Kl 6 Morgen gik 12 mand i gang med at faa Ankergrejerne, og alt det øvrige Trosser m.m. lagt paa plads, de var færdig dermed Kl 12 Middag. Samme Formiddag Kl 9 ønskede Kapt. Kruse nogle Mand, da han havde besluttet at lade Skibet tage paa Bedding for Bundeftersyn for at hjælpe med forhaling og Opsætning på Slip. Han fik da 6 Mand og Skibet var af Vandet til

Middag Kl 12 og om Eftermiddagen assisterede man igen ved Udsætning af Skibet.

Ved Bjergningen af S/S Landeek er der udført 760 Arbejdstimer. Samt anvendt 5 Motorbaade, til værdi Kr. 31.000 og udført 52 Arbejdstimer. Anslaaer værdien for begge anvendte Flaader Kr. 6000 Ankere Kæde Trosser Blokke m.m. 3000.

Marstal den 29 April 1926

Chr. Herup
Marstal Bjergelaug 29 mand.

Ved mindelig overenskomst gjennem Firma T H Koch København og H C Grube Marstal er Bjergelønnen for S/S Landeek afgjort med Marstal Bjergelaug og Udbetalt med Kr. 3000 Den 11 Juni 1926.

Chr. Herup J Hermansen
Den 26 Juni

Været ude og optage Ballastjernet, som S/S Landeek havde varpet overbord. Dertil havde man haft Havnens Kranflaad og Chr Herups M/baad i 6 Timer samt været 3 Mand i arbejde i 6 Timer hver. Chr. Herup antager at det bjergede Jern vejer ca. 3 Tons. Udbyder det til salg til forskellige Jernstøbere.

Chr. Herup

Den 14. August
Solgt det bjergede Jern fra S/S Landeek til Lorens Hansen for 40 Kr. Ernst Hermansen 9 Kr. Carl Hansen 9 kr.

Bjergelauget havde forlangt 5.000 kr. i bjergeløn af Capt. Kruse, S/S Landeek af Hamborg, og beløbet blev stillet til garanti i Landmandsbanken. Beløbet blev imidlertid noget mindre.

Ifølge protokollen kan man umiddelbart se af det opstillede regnskab til folk og både, at der blev udbetalt til disse kr. 2730.

Heraf fik R. N. Rasmussen – Ommelsvejen kr. 101, som fremkommer ved båd-leje 2 timer a 4 kroner, arbejdsløn 29 timer a 2 kroner og desuden hans andel i overskuddet, hvor alle fik lige meget nemlig 35 kroner. Det var hans vojebåd der blev benyttet under redningsaktionen. Båden, ANNE KAROLINE tilhører i dag i Søfartsmuseet.

Rasmussen og velsagtens også Herup blev indstillet til Carnegiefondens belønning og året efter modtog i hvert fald Rasmussen belønning.

EFTERSPIL:

CARNEGIES BELØNNINGSFOND FOR HELTEMOD.

København, den 17/6 1927 C. F. J. 994.
Adresse: Indenrigsministeriet.

Hr. Fisker Rasmus Nielsen Rasmussen,
Marstal.

I anledning af den af Dem udviste modige optræden ved den 26.april 1926 at medvirke ved bjergningen af mandskabet fra et strandet skib, har bestyrelsen for »Carnegies Belønningsfond for Heltemod« tildelt Dem en belønning af 500 kr.

For Fondets Bestyrelse
(Underskrift ulæselig)

Sandsynligvis modtog R. N. Rasmussen beløbet, fordi han med en tovende om livet dykkede ned i Torskedybet i det kolde vand for at forsøge at bjerge matrosen. Dette har jeg dog ikke kunnet få verificeret ved Carnegie fonden i Civildirektoratet, idet de gamle papirer tilsyneladende kun indeholdt ovenfor nævnte skrivelse, men familieoverleveringen fortæller om denne dykning.

500 kroner dengang var mange penge, når man i de samme aviser, som omtalte hændelsen kunne læse, at stærke daglig-habitter kostede 45 kroner, chaufførhabitter 35 kroner, garbadinefrakker ¾ -lange også 35 kroner og bomuldstrikot-chemisser og benklæder kunne fås til 2,50 krone pr. sæt.

CARNEGIES BELØNNINGSFOND
FOR HELTEMOD

København, den 17/6 1927.
Adresse: Indenrigsministeriet.

O.F.J.994.

I Anledning af den af Dem udviste modige Optræden ved den 26.April 1926 at medvirke ved Bjergningen af Mandskabet fra et strandet Skib, - har Bestyrelsen for „Carnegies Belønningsfond for Heltemod" tildelt Dem en Belønning af 500 Kr., som hermed følger.

For Fondets Bestyrelse

Hr. FiskerRasmus Nielsen Rasmussen,

Marstal.

Sejlads på en træskostøvle

Af KARL HANSEN

Da jeg den 5.12.1933 afmønstrede galeasen RIBORG af Kragnæs, gik jeg med det samme på forhyringskontoret og søgte en ny hyre. Den fik jeg i januar 1934 på skonnerten ALTHÆA af Marstal, som det man kalder bedstemand – forhyringen lyder på matros. Besætningen bestod af skipper, som hed Andersen, så mig som nummer to, jungmand Richard Kristensen, som var fra Thyborøn og kokken, som var fra Marstal. Hans bagnavn kender jeg ikke *(Galsbo – Red.),* men han hed Hans Kristian, men blev aldrig kaldt andet end »City«. Grunden var, at hans mor havde en skoforretning, der hed »City«. Både Richard og City var et par dejlige unge mennesker, og vi kom utrolig godt ud af det med hinanden.

ALTHÆA yderst. Skibet havde en 60-80 hestes Vølundmotor, der var slidt op, men nok af sejl. Navnet stammer fra græsk mytologi. Det blev bygget i Barth i Tyskland 1912, købt til Marstal af skibsfører Andersen i 1924 og solgt videre til Sverige i 1937. I 1963 overgik den til fritidsbrug og forliste 1977 i Sverige.

Revnet brændstofpumpe

Vi afsejlede fra Marstal 29. januar i en hundekulde. På RIBORG havde der været styrehus, den »luksus« måtte vi undvære på ALTHÆA.

Ved afsejlingen havde vinden ikke været særlig god, men den blev efterhånden endnu dårligere, vi fik modvind og et rigtigt møgvejr med snefog og bidende kulde. Samtidig med, at jeg blev påmønstret, havde jeg fået besked på, at jeg skulle være motormand, hvilket jeg da heller ikke var ukendt med. Jeg vil nok sige, at da jeg så motorrummet, blev jeg skuffet. Jeg kunne ikke forstå, at en bedstemand havde kunnet aflevere et så uhumsk rum. Jeg lovede mig selv, at det skulle komme til at se anderledes ud.

Nå, men vi dampede videre, men vejret blev ingenlunde bedre. På et tidspunkt om natten, da jeg kom på vagt, gik jeg som sædvanlig ned og så til motoren. Hele dørken sejlede i olie, så jeg måtte gå op til skipper og sige, at der var et eller andet helt galt, og at vi kom til at stoppe motoren. Det viste sig, at petroleumspumpen var revnet. Der sad en anden pumpe på motoren, som i sin tid havde været til vandindsprøjtning.[1] Skipper vidste godt, at der sad sådan en pumpe, men den var taget fra før hans tid, men om jeg troede,

den kunne bruges. Tilsyneladende var pumpehusene ens. Den ekstra pumpe blev gjort ren, en rusten kugle og fjeder kasseret og delene fra den anden pumpe skiftet over, så den kunne monteres. Det hele havde taget sin tid, inden jeg fik dørken gjort ren og repareret pumpen, så skipper fik ingen frivagt, men det lød til, at han var godt nok tilfreds endda.

Skippers frivagt

Vi fik snebyger, og vinden sprang rundt. Det blev dag, det blev nat, og vi havde da passeret Møn. Richard og jeg havde vagt, klokken var ca. 2.30, da vi fik en kraftig snebyge, og vinden gik lige ret i øst som var vores kurs. På RIBORG havde jeg været vant til, at når der skete en eller anden forandring, så skulle jeg kalde på skipper, så jeg regnede med, at sådan var det også her. Men tak, da jeg to gange havde kaldt på Andersen, og han vågnede og spurgte, hvad klokken var, og jeg fortalte, at den var knapt halv tre, så fik han sagt en hel del på et øjeblik og blandt andet. *Er De ikke klar over jeg har frivagt »størma'r?«*. Jeg opdagede, at når jeg lavede noget lort, så sagde han sådan, men når jeg havde lavet noget han var tilfreds med, så var det »Hansen«. Jeg forsvandt hurtig op ad lejderen, men jeg fik da fortalt ham, at vi havde en storm lige i stævnen. Da jeg så kom op, sagde jeg til Richard, at nu ville vi lukke ned for motoren, og så holde os så nær til vinden, som vi kunne, uden at sejlet kom til at stå og slå. Der gik et par timer, så kom skipper op og spurgte, hvordan det gik, jeg svarede, at jeg havde bjerget loglinen for ikke at få den i skruen. *Nå, men det er da godt Hansen, men vi må nok hellere holde tilbage til Grønsund, for det her kan ikke blive til noget*. Vi fik vendt, og nu gik det stærkt – men den forkerte vej.

Sejl og gaffel bliver ødelagt

Det var blevet dag, da vi skulle ind i Grønsund og drejer, bommer sejlet over, gaffen knækker og ryger ned gennem sejlet. Vi firede det ned og gik ind og til anker ud for Stubbekøbing, hvor vi fik gaffen afmonteret. Den skulle vi på en eller anden måde have gjort brugbar, og sejlet skulle sys.

Jeg fik sejlet hen på lugen og skulle sy, men der gik ikke mange minutter før mine fingre var helt stive og kolde. Derfor blev vi enige om, at sejlet skulle ned i lasten. Det var heller ikke nogen luksus, men der var dog læ. Jeg fik syet sejlet, og så skulle vi i gang med gaffen, den blev repareret med to planker – fem tommer brede og 1,25 tomme tykke, de havde ligget på dækket og var godt vanddrukne, så gaffen blev tung og var næsten ikke til at slæbe op. Jeg spurgte skipper, om vi ikke måtte bruge spillet til gaffen, når vi skulle sætte sejl, men nej, det var vi skam ikke vant til, nej det kan godt være, sagde jeg, men det er vel heller ikke almindeligt, at man skal slæbe et halv tons vådt træ op sammen med sejlet – hvor var det dejligt, da vi i midten af august skulle hjem og kølhale og samtidig fik fornyet den klump af en gaffel.

Tiden gik, og vi lå stadig til anker. Da vi havde ligget et par dage, mente skipper, at vi hellere måtte få hentet en tønde petroleum. Den tomme tønde blev smidt i vandet med en stump tovværk om og vi slæbte den efter jollen. Skipper sad agter, Ricard og jeg roede, kokken havde nok at gøre med at øse, jollen var nemlig temmelig utæt. Med den stærke sidevind vi havde, ville tønden helst bestemme, hvad vej vi skulle. Endelig kom vi da i land og fik den fyldt op, så blev den smidt i vandet igen, det tog en tid at få den bugseret tilbage og ombord. Skipper sagde senere, at grunden til alt dette bøvl var, at han var blevet betænkelig, fordi vi havde brugt meget mere brændstof end beregnet på grund af vejret. Hvis det havde været nogenlunde normalt vejr, havde vi haft brændstof nok til Gedynia – og der var prisen cirka det halve.

Lastning

Efterhånden blev det bedre vejr, vinden gik i nord, så vi fik god vind. Vi fik nogle snebyger, men passerede Bornholm på ingen tid og var hurtigt i Gedynia, hvor vi lastede kul. Det var absolut ikke nogen behagelig oplevelse at laste kul, det foregik på den måde, at man kom med en jernbanevogn hen til kanten af kajen, 130 tons blev så tippet ned på skibet, hvilket resulterede i, at der lå kul fra lønning til lønning. Så blev jungmanden og jeg sendt ned i hver sin side med en lille spidsskovl og et stearinlys for at lempe kullene helt ud i borde, så alle kullene kunne komme under dæk. Med det arbejde skulle man i hvert tilfælde ikke spekulere på, at der var noget, der hed klaustrofobi, men det var jo vilkårene ombord på den størrelse skibe, bortset fra cement skulle vi stuve alt. Sækkelast havde vi heldigvis ikke mange af, sækkene vejede 100 kg, og der skulle ikke meget til, før der var slidt hul på ryggen. På et tidspunkt lastede vi kalkmel i Faxe, jeg havde fået en brandbyld på det ene håndled. Skipper sagde, at jeg ikke skulle døje med at slæbe sække, og at vi i stedet ville tage en mand fra land til hjælp. Jeg kunne da gå og lave nogle småting, som jeg vidste, vi trængte til at få gjort.

Havnearbejderen, der kom og skulle hjælpe os, mente, jeg var letsindig, hvis jeg ikke gik til lægen. Men han gav mig også et gammelt husråd: tyg noget rugbrød, bland det med melis og læg det på bylden – det er det bedste trækplaster, der findes. Det viste sig at virke ret hurtigt, vi fik lastet, kom af sted, og inden vi nåede Bornholm, var der gået hul på bylden, og da vi nåede Riga var jeg over den værste ømhed. Det gik fint med at klare lossespillet, vi fik ret hurtigt udlosset.

En mærkelig mand

Det var imidlertid blevet meget dårligt vejr med stormvejr, så skipper aftalte med en – jeg ved ikke, om det var en lods – at vi skulle gå indenskærs til Danzig. Det var en mærkelig tur, først sejlede vi igennem en smal rende, så en lille sø, så igen en smal rende og ind i ligesom en mose med siv helt ind til skibet på begge sider. Et par timer lå vi fortøjede ved bredden ved et par pæle og sejlede videre ved godt tretiden. Lodsen lå på dørken og sov i et par medbragte tæpper, en mand, der ikke sagde mange ord, brugte meget at vinke med en hånd til en af siderne, eller også markerede han ligeud. En mærkelig mand efter vores mening. Så pludselig kom vi fra en smal rende ud i en flod med meget stærk strøm, hvor han dirigerede os helt ind til bagbords side af floden. Jeg fik næsten et helt chok, da han pludselig temmelig bøst og temmelig højt sagde »hårdt bagbord« samtidig med, at han bad om »fuld kraft«. Vi kom så igennem en ikke så bred kanal, hvor vi gik langs en kaj, så lodsen kunne hoppe i land. Vi fortsatte så op igennem havnen, som var udbygget med en hel del små sidehavne, som på den måde gav meget mere kajplads til brug ved lastninger.

Et uheld

Der var bygget jernkonstruktioner med dragere, der rakte et stykke ud over kajkanten, så en vogn kunne køre ud over lugerne.

Nogle steder var det jernbanevogne, andre steder ligesom en stor kasse, hvor man bare lukkede bunden op.

Almindeligvis kom vi godt forbi jerndragerne, men på en eller anden måde var skipper kommet til den forkerte side og for nær på jerndragerne, så han slog bak og gav motoren fuld gas. Desværre var der sket noget med reverset,[2] så med stor fart »tog en vis mand ved papirerne«, så gamle ALTHÆA satte sig næsten på rumpen, og vi andre var også ved at falde om, da vi ramte drageren med riggen. Til alt held viste det sig, at riggen ingen skade havde fået ved uheldet. Jernkonstruktionen blev også efterset, men med samme resultat.

Da vi havde sundet os lidt oven på den forskrækkelse, sagde skipper, at jeg vist lige måtte kigge på det backgrej,[3] for det kunne vi jo ikke sejle videre med. Det viste sig, at det var den bolt, som holdt den ene halvdel af båndet, der var knækket. Skipper så på mig og spurgte om, jeg kunne lempe det. Jeg vidste ikke, hvad jeg skulle svare, men sagde at jeg ville prøve at finde en eller anden måde at lave det på. Sætte en ny øjebolt på var udelukket, uden at reverset blev afmonteret, og det var jo en større omgang. Efter mange forsøg og bandeord fik jeg en ganske tynd blød wire omkring bolten. Jeg fik den strammet op og sat fast – mere lykken end forstanden. Jeg håbede så på, at det holdt. Jeg sagde så til skipper, at nu ville jeg starte motoren, så måtte vi se, om det kunne holde – jeg havde dog min tvivl. Efter at have slået skruen til et utal af gange kunne jeg se på skipper, at han var godt tilpas. Reparationen holdt da den tid, jeg var ombord.

Et frækt tyveri

Nå, men medens jeg havde ligget og rodet med det, var der kommet kul ombord, så det var tiden, der skulle lempes kul, så vi kunne få lugerne på. På den rejse gik vi til Århus og derpå til Mariager og lastede cement til Nykøbing Sj. Grunden til, at jeg kan huske de rejser, var, at vi bagefter skulle gå tom til Gedynia efter rug, og som følge deraf skulle lastrummet gøres ekstra rent.

En nat vi lå i Gedynia havde de to unge mennesker og jeg besøgt det svenske sømandshjem om aftenen. Jeg havde haft et par nye sko på, som jeg havde købt i Århus. Vi fik lige en snak med skipper, inden vi gik til køjs. Da jeg vågnede næste morgen, kunne jeg ikke forstå, hvor mine sko var blevet af, for jeg vidste, at jeg havde sat dem lige udenfor min køje. Da jeg begyndte at snakke om det, opdagede skipper, at hans sko også var væk, så lukkede han en skuffe op, mappen med hans papirer var der, men hans penge var væk. Han ville gå til politiet for at anmelde tyveriet, men inden han nåede at komme af sted, opdagede vi, at de også havde fjernet lejderen og stjålet vores maling, en rulle tovværk og en klyver[4] – der havde ligget i et rum ude i agterenden. Da så skipper kom på politistationen, fortalte de ham, at det var en bande, der brugte den taktik, at de smed tørkloroform ned igennem skylightet og bedøvede folk, så de i ro og mag kunne fjerne, hvad de havde lyst til. Jeg havde heldigvis haft min tegnebog liggende under madrassen, vore sko fik vi selvfølgelig ikke igen, men da vi kom til Danmark fik vi da både tovværk, sejl og maling. Så fik vi lavet en anordning, så lejderne var låset forsvarligt, noget man aldrig kunne drømme om skulle være nødvendigt. Det gjorde også, at selvom det aldrig var så varmt, havde vi aldrig skylightet stående åbent mere, når vi lå i Danzig eller Gedynia.

En hyggelig aften

Det var efterhånden blevet en dejlig sommer. På en rejse til Horsens fik vi en alvorlig maskinskade. Da vi var på det smalleste sted i fjorden, begyndte motoren at banke temmelig meget, selvom skipper lukkede helt ned – men vi kom da i havn. Skipper sendte så bud efter en montør, og jeg blev sat til at hjælpe ham. Da motoren så var blevet skilt af, viste det sig, at i den øverste halvdel af plejlstangslejet var metallet banket ud. Han forklarede mig, at det var på grund af slitage, sølen på krumtappen var sikkert lidt oval, da det var en gammel motor. Ydermere sagde han, at jeg skulle spare motoren lidt og ikke køre alt for hårdt på. Jeg måtte svare, at det havde jeg ingen indflydelse på, da det var skipper, der bestemte, hvordan motoren skulle køre.

Jeg kan huske, at på næste rejse skulle vi til Gedynia for at laste rug, der fik vi et

Skipper, jungmand og kok. Normalt gik jeg forud og holdt til sammen med de to unge, selvom jeg delte lukaf med skipper. Ikke længe efter vi var kommet ombord, kom han en aften og spurgte om, vi ikke kom hen agter, og hvis kokken ville lave en tår kaffe, ville det være godt. Vi fik mange hyggelige aftener, hvor vi spillede og sang (Foto: KH).

par liggedage, som vi benyttede til at pletmale, efterse blokke mv. Når vi lå i havn, gik jeg som regel forud og sad og snakkede med de unge mennesker. Så en aften bankede skipper på kappen,[5] så jeg gik op ad lejderen. Han spurgte om, vi ikke kom hen agter, kokken kunne da lave en tår kaffe og tage med hen. I øjeblikket blev jeg helt paf, men fik da sagt ja tak, og jeg må sige, vi fik en hyggelig aften, som vi efter den dag havde mange af. Skipper var en god fortæller, somme tider sang vi, og jeg spillede på min mundharmonika. Trods det somme tider var lidt løssluppent, havde vi den største respekt for skipper, og det var altid ham, der spurgte om, vi havde lyst til at komme hen agter. Jeg forstår godt, hvis han kunne føle sig ensom, men alligevel troede jeg ikke, det kunne lade sig gøre at få det forhold om bord. Der kunne da godt være noget, vi ikke var enige i. Vi kunne godt tage en rigtig tur, men som var glemt lige så hurtigt, som det begyndte.

Rengøring og maling

På et tidspunkt lå vi i Faxe og havde lastet cement, da skipper kom og sagde, at han rejste hjem et par dage, mens vi skulle vente på, at mægleren fik kombineret et par laster. Da han gik i land, sagde han, I finder nok på noget at lave »karle« – efter min mening utrolig flot, at han ikke gav os besked om noget bestemt. Så da vi senere spiste til middag, blev vi enige om, at vi ville lave noget, som virkelig kunne ses, derfor aftalte vi, at alt det opstående skulle vaskes, så vi fik lavet et par spande stærkt sodavand og vaskede for til agter. Kokken ville så gerne have malet sin kabys, og det fik han lov til, han var utrolig glad, da han var færdig. Så var vi heldige med vejret, Ricard gik i gang med at male alt det opstående. Jeg tog fat på motorrummet, det var også en større omgang, men jeg kunne i hvert fald se, hvor langt jeg kom. Jeg var stolt, da motor mm. var blevet malet, alt metal pudset, dørken gjort ren.

Vi havde nogenlunde nået, hvad vi havde sat os for, så nu var vi jo spændte på at se, hvad skipper ville sige, når han kom igen. Vi fik besked om, hvornår han kom, og at han gerne ville have varm mad til aften, så City havde lavet frikadeller og brun sauce. Da han ankom og kiggede sig omkring, sagde han, at, det havde vi vel nok lavet pænt. Jeg var så spændt på, hvad han ville sige til motorrummet. Jeg blev noget skuffet, for han sagde, at det var vel nok flot, men havde det også været nødvendigt at bruge al den tid på det. Jeg sagde lidt skarpt, at det mente jeg nok, det

havde trængt hårdt til. Han sagde så, nå ja, men så er det da i orden.

Nu var vi så spændt på om mægleren havde fundet en last til os. Det havde han, en last løst kalkmel til en lille plads i nærheden af Kønigsberg. Der skulle vi ikke selv i lasten. Derfra til Gedynia med kul til Lohals – det var jo lidt hjemligt. Både losning og en ret hurtig sejlads samt lastning gik godt, så vi var hurtigt i søen igen.

Læder i plejlstangslejet

På trods af at det nu næsten var højsommer, fik vi nu et meget dårligt vejr med en stærk vind ret imod, og vi kom næsten ingen steder. Efter nogle dage øjnede vi Bornholm, men så begyndte motoren at banke. Det hjalp ikke meget, at skipper lukkede ned, så inden længe måtte vi helt stoppe motoren. Det var ingen rar situation at komme i, vejret blev endnu dårligere, sådan gik der fire-fem dage. Vi måtte rebe om morgenen og stikke rebene ud om aftenen. Vi snakkede ikke så meget om situationen, så en dag sagde skipper, *vi ender nok oppe i Hanøbugten* – jeg gik ud fra, det var et sted på svenskekysten. Der gik en tid, så spurgte han, om der slet ikke var noget, vi kunne gøre? Det mente jeg ikke, der var. Da jeg så fik frivagt, lå jeg og kom tanker om, at, i Nyborg var der en stenfisker, der kørte med læder i sit plejlstangsleje – men det var kun en lille 5 hk Danmotor. Jeg gik op og fortalte det til skipper. Han blev ivrig og sagde, at han havde et tykt stykke læder og hentede det omgående. Det var ikke nær tykt nok.

Omgående sagde skipper, at så ville han skære et træskostøvleskaft af. Jeg sagde, at han skulle lade være med det, for det var jo overhovedet ikke sikkert, at det kunne lade sig gøre. Men han gik ned, og et øjeblik efter kom han op med et skaft i den ene hånd. Nu var jeg næsten tvunget til at gøre et forsøg, og jeg tænkte, havde du da bare aldrig sagt noget om det her læder.

Kokken og jeg (Karl) på den i teksten omtalte rejse til Finland. På turen op var kokken ganske forfærdelig søsyg, hvilket var forståeligt, da vi havde meget dårligt vejr, og det var hans første udmønstring (Foto: KH).

Jeg var inde på, at det nok ikke kunne lade sig gøre med så stor en motor. Jeg kunne mærke, at skipper havde større tiltro til det, end jeg selv havde, så forsøget skulle gøres.

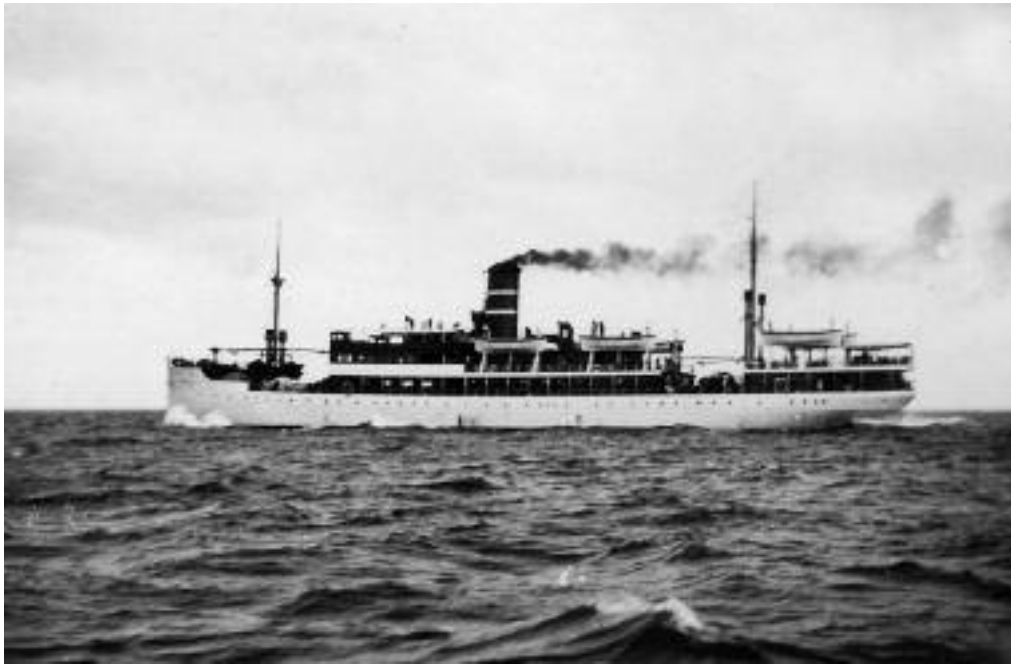
Det var ikke så ligetil, for som vejret var, kan man kalde det en temmelig urolig arbejdsplads. Efter et par ture på knæene hen over dørken, fik jeg da afmonteret klapperne i siderne, drejet stemplet i top og sat en kile i luftkanalen, så stemplet kunne blive hængende oppe, så jeg kunne afmontere lejet. Det var godt nok besværligt, særlig søgangen taget i betragtning, men egentlig også spændende, for kunne det lade sig gøre? Ricard var kommet på vagt, og han hjalp mig med at lejre plejlstangen, da jeg tog lejet ud – det var noget af en klump.

Så skulle resten af det flossede metal ud af overpanden. Vi havde godt nok en lille bænk med skruestik, men den var umulig til det stykke arbejde, så jeg sad på min rumpe med lejet mellem lårene, og med skruetrækker og stemmejern fik jeg da nogenlunde det meste af.

Stædighed

Så kom det spændende. Da jeg skulle bruge flere lag læder, blev de sat fast med en snor, som jeg lavede sådan, at den kunne trækkes ud, når jeg fik lejet hængt løseligt op – det gik fint. Boltene blev spændt og låst. Så fik jeg Ricard til at dreje svinghjulet, så jeg kunne tage kilen ud. Nu nærmede det store øjeblik sig, nu skulle jeg bare have varmet motoren op og sat luftklapperne på. Da det så var sket, startede jeg motoren, og så op på dækket og få lidt frisk luft. Der gik vel ikke fem minutter, før der kom sort røg op af kappen. Jeg stoppede motoren og sagde vistnok en hel del slemme ord. Det var en enorm skuffelse. *Sådan noget gammelt lort*, udbrød jeg, *hvad beha`r*, sagde skipper, men jeg var så træt, så jeg var fuldstændig ligeglad og havde mest lyst til at sove. Så kom stædigheden heldigvis op i mig, så jeg skilte det hele af igen. Der var kommet en tyk ryg på læderet, som jeg fik fjernet med et stemmejern, samlet det hele igen og håbede på det bedste. Fik startet, motoren skulle ikke køre mange øjeblikke, inden jeg ville mærke om, lejet blev varmt. Det gjorde det heldigvis ikke.

Snart var der gået over 12 timer, men jeg turde stadigvæk kun køre langsomt og med mange stop. Lejet var stadigvæk ikke særligt varmt. Samtidig havde vi det held, at vejret blev bedre, vi fik vinden i en anden retning og kom den rigtige vej. Motoren fik lov til at bestille noget mere, men jeg kunne stadigvæk ikke lade være med at standse den en gang imellem, men med meget større intervaller end tidligere.



Damperen her hedder ILMATAR. Det er en finsk passagerdamper, vi mødte på rejsen til Finland (Foto: KH).

Resten af turen til Lohals

Det havde været en lang søvnløs tid – også for skipper, men efterhånden havde vi da fået sovet lidt. Da vi så efter nogle dage så Møns Fyr, var det ligesom humøret steg nogle grader.

Vi kom ned rundt om Møn og ind ad Grønsund, hvor vi havde så stærk modstrøm, at motoren gik mere og mere for at sejle strømmen op. Det havde jeg det ikke særlig godt med, men vi kom da igennem. Vi fik sat de sejl, der var brug for, jeg ville se, om lejet havde kunnet tåle den tur, så jeg standsede motoren, lukkede op og kunne mærke, at lejet kun var håndvarmt. Da jeg havde fået startet motoren igen og kom op fra motorrummet, sagde jeg til skipper, at han godt kunne give motoren fuld kraft, men det ville han ikke. *Kør De nu, ligesom De har gjort hele tiden*, sagde han, så det gjorde jeg så.

Motoren fik fuld kraft det sidste stykke til Lohals og lige så snart, vi havde fortøjet, gik jeg igen ned for at se efter, hvordan lejet havde det. Det var ikke mere varmt end, jeg kunne holde på det. Så jeg sagde til skipper, *nu har vi noget, der kan køre, vi behøver ikke være bange for lejet*, men uha, det kunne vi da ikke tage ud at sejle med, sagde han.

Han forklarede en hel del om skibstilsyn, love og regler. Jeg kunne godt se, at det med læder i lejet var noget brok. Så blev der sendt bud efter en montør. Ham, der kom, var en stor mand, der hed Bill, han var utrolig imponeret af, at vi havde sejlet så mange døgn på en træskostøvle. Bagefter kan man jo grine af det.

Min gamle KNUTHENBORG

Vi blev klar til afsejling og gik til Mariager efter cement til Nykøbing F. Da vi havde udlosset, lå vi dér et par dage, så kom skipper og sagde, at vi kunne få en last kridt til Kotka og træ med tilbage. Det er da en halvlang tur, sagde jeg så. Han tog

4 mst. sk KNUTHENBORG, bygget på Bandholm Skibsværft til lokalt rederi 1919 og afhændet til Norge 1924 (Foto: KH).

et kort frem og viste, hvor Kotka lå – Finland, han mente, det ville tage en uges tid hver vej. *Så sagde jeg, lad os så håbe, rokken kan holde*. Jeg kunne nok se på skipper, at der vist ikke var helt passende, men han sagde ikke noget i første omgang. Lidt senere spurgte han mig om, jeg mente, at jeg havde mere forstand på motorer end han, jeg svarede, *det kan jeg ikke sige noget om, men jeg kan da se, at nu har vi to gange set, at motoren ikke kan holde til alt, hvad vi byder den, så det mener jeg, vi skal tage hensyn til. – Hvis De mener at kunne tage det hensyn, så tager De Dem af motoren på denne rejse, så snart vi har lastet kridt. – Det kan jeg godt,* sagde jeg. Jeg ved ikke, om jeg egentlig var klar over, hvad jeg svarede på, men sådan blev det. Vi gik op til en lille lasteplads oppe på Stevns og fik en last løst kridt. Vi gik fra med fint vejr, klart solskin og næsten ingen vind, så det var søndagssejlads. Vi havde samme vejr næste dag, denne dag mødte vi en firmastsskonnert med fuld sejlføring. Jeg sagde til Ricard, som stod til rors, at han hellere måtte holde lidt af, ellers kunne han vist blive lidt nærgående. Vi havde jo det, vi kalder et sladrekompas, så skipper kunne jo se, vi ændrede kurs, så han kom op og spurgte, hvad der skete, hvortil jeg svarede, *vi drejede bare af for ham dér*. Så siger skipper, *jamen det er jo min gamle KNUTHENBORG* – det sagde han flere gange. Da jeg hørte det, ville jeg ned og have mit fotografiapparat. Jeg nåede også at få et billede, men det var næsten kommet for langt væk, men efter den dag fortalte skipper mange ting fra sin tid på KNUTHENBORG.

Midsommer i Kotka

Nå, men vi dampede da stadig nordpå, så en dag hen mod aften blev det dårligt vejr, og det tog til næste dag. Det blev værre og

Det sjak, der stuvede træet, da vi lastede. Det var midsommer, ganske utrolig varmt. Da aftenen kom, blev der tændt bål på alle øerne rundt omkring. En masse både sejlede rundt omkring os – alle med lys og alle fyldt med folk, der sang og spillede (Foto: KH).

værre, og den stakkels kok var ganske forfærdelig søsyg. Som vejret var, kunne vi ikke få ham forud, jeg sagde til skipper, at jeg ville lægge ham ned i min køje. Jeg fik ham ned og fik det våde tøj af ham, tog et tæppe på skippers sofa og pakkede ham ned og så ned i min køje, hvor jeg dækkede ham godt til. Jeg stod og så lidt på ham, og der gik ikke mange minutter, før han sov. Da han vågnede efter 6 timer, kunne han ikke forstå, hvor han var. Han kunne overhovedet ikke huske, at han var blevet lagt ned i min køje. Ricard havde da nået at få noget tørt tøj hen til ham, han var stadigvæk lidt bleg, men ellers frisk, og han blev aldrig søsyg senere. Det blev aften, og efter nogle timer kunne vi sætte fuldt sejl på.

Efter 6 dage nåede vi Kotka. Da vi skulle til at losse, fik vi et større arbejde. På grund af det meget dårlige vejr var der kommet vand i lasten, så kridtet var blevet næsten som beg eller kit. Vi kunne umuligt grave det ud med det værktøj, vi havde. Vi fik noget specielt værktøj fra land samtidig med, vi fik en mand ekstra til hjælp. Ham havde vi både til losningen og til at gøre lastrummet rent. Det var noget slemt klister, som det tog et par dage at komme af med, og så skulle lastrummet tørre et par dage, så det var en sej omgang. Det var blevet meget varmt, så lastrummet tørrede hurtigt. Vi blev så lagt ud på strømmen, hvor vi skulle laste fra pramme. Det var midsommeraften, og der var bål på alle småøerne rundt omkring. Både sejlede rundt med tændte fakler og med masser af musik, det varede den halve nat – det var flot. Næste morgen fik vi så påbegyndt lastningen, det tog et par dage. To finske kvinder og to mænd hjalp os, de arbejdede utrolig hurtigt. Vi var færdige med at laste kl. 19. Vi fik så surret dækslast og gjort søklar, og kl. 22.30 sejlede vi. Vi havde en fin rejse på 5 dage med god vind, motoren slog ikke et fejlslag, så skipper var ovenud godt tilfreds.

Jeg havde det ikke så godt, da jeg var blevet ganske forfærdelig forbrændt på ryggen, mens vi havde ligget i Kotka. Jeg fik høj feber og måtte have doktor, da vi var kommet hjem til Danmark. Han smurte min ryg med et eller andet, som hjalp ganske utroligt.

De senere rejser erindrer jeg ikke meget om, så der har ganske givet ikke været nogen problemer.

Vi havde en fin lille samtale med skipper, da vi afmønstrede. Det sidste, jeg hørte til ALTHÆA, var, da forhyringsagenten ringede og spurgte, om jeg ville tage med som motorpasser, da skibet var solgt til Sverige, hvilket jeg svarede nej til.

Det er så en del af det, jeg har oplevet ombord på ALTHÆA på ondt og godt – absolut mest godt.

Noter:

1. Ideen med, at vandet sprøjtes ind i forbrændingskammeret på det varme tændhoved samtidig med brændstoffet, er, at så bliver det til damp, – og dermed giver det mere kraft til forbrændingen. Men man fandt ud af, at dette forårsagede tæring, derfor gik man væk fra systemet.
2. »Revers« er en tromle, der kører med skrueakslen rundt. Når der bliver bremset med et bremsebånd, går skrueakslen baglæns.
3. Her det samme som ovenfor. På større og nyere skibe kan »backgrejet« være vendbare skrueblade.
4. Forsejl.
5. Skydelem ved nedgangen til lugaret.

En rejse som skibsfører på KIS SØBYE af Søby i 1997

Af PEDER ENGGAARD, Glamsbjerg

Ved midsommertid i 1997 var jeg ved at belave mig på, at jeg var blevet for gammel, var jo næsten 62 år, til at der var noget rederi, som ville ansætte mig som skibsfører. Jeg have været uden stilling i tre måneder. En tid jeg have benyttet til mindre udflugter fra min base på Glamsbjerg Hotel. Var efterhånden træt af denne livsførelse. Nu skulle der ske noget. Og det gjorde der så.

Midt i juni blev jeg tilbudt at blive fører på KIS SØBYE. I Illustreret Skibsliste kunne jeg læse, at KISS SØBYE var en coaster bygget på Søby værft, hvor den senere var ombygget, således at det nu kunne laste 1.450 tons, havde pontonmellemdæk, Mc Gregorvejrluger og udstyret med bom for og agter samt en kran midtskibs, der kunne løfte 25 tons. Det var et skib, der kunne fragte alle former stykgodslast og containere. Fremdrivningsmaskineriet var dog for lille. Det skulle være godt vejr om farten kunne komme op på 11 knob. I øvrigt havde skibet været på værft om foråret, så hjælpemotorer og andet udstyr skulle være i orden.

Da jeg kom ombord blev jeg overrasket over apteringens standard. Den var helt i top. Selvfølgelig havde kaptajn, styrmand og maskinmester eget badeværelse, men at der også var eget badeværelse til kok og de tre dæksfolk var ikke det normale i den

M/S KIS SØBYE i Søby Havn.

størrelse af handelsskibe. Men det var der her. Det hele velindrettet. Kaptajn og styrmand boede på forkanten af dækket under styrehuset. Maskinmester boede på agterste del af dette dæk. På hoveddækkets forkant var de fire enkeltkamre, der blev anvendt af kok og dæksfolk. Agter på hoveddæk var kabys og i bagbord side to messer. En til officerer og en til dæksfolkene.

Det siger sig selv, at jeg ikke kunne sige nej til tilbuddet om stillingen som kaptajn på KIS SØBYE. Så den 27. juni tidlig morgen tog jeg imod Odense og med toget imod Frederiksværk og den vide verden. Fra Frederiksværk station til KIS SØBYE, der skulle ligge og laste på Stålvalseværket, kørte jeg med taxa, medens jeg lod tankerne vandre tilbage til januar 1955, da jeg herfra var draget til søs.

Da jeg ankom til KIS SØBYE var det første jeg observerede, at skibet var snavset og ikke vedligeholdt til min standard. Det viste sig, at den kaptajn jeg skulle afløse var en yngre mand. Vel først i 30erne. Han var urolig og talte hele tiden mere om sit familieforhold hjemme end om overdragelsen af skibet til mig. Selve overleveringen skete ret hurtigt, og inden middag havde min forgænger forladt KIS SØBYE.

Inden jeg indtog middagsmaden sammen med styrmand og maskinmester var jeg rundt og hilse på kokken, som var en pige først i tyverne fra Svendborgegnen, og dæksfolkene, som lod til at være tre friske unge mænd. Dog uden megen sejltid. Styrmanden var på alder med mig. Havde sejlet i coastere igennem mange år. Bosat i Esbjerg. Lod til at være flink og rar og have et lavt ambitionsniveau. Maskinmesteren var en yngre mand fra Midtjylland. Lod til at kende sit maskineri, dog uden den store viden om hjælpemaskineriets tilstand. Men det var i orden, fik jeg oplyst af ham.

Da den veltillavede middagsmad var indtaget kom agentens repræsentant ombord. Han kunne meddele mig, at der var færdiglastet med 1.399 tons stål i stænger ved 16 tiden. Vi blev derfor enige om afsejling kl. 17.00, og at han ville bestille lods. Agenten have nogle forskellige opdaterede danske søkort med. *Men det her har du vel ikke brug for*, spurgte han mig, og viste mig et kort over Holbæk fjord. *Nej, det har jeg ikke*, svarede jeg, medens jeg tænkte mit om, hvorfor det var bestilt.

Maskinmesteren meddelte mig efter middag størrelsen af bunkersbeholdningen. Da jeg havde fået den, telexede jeg data fra overleveringen af KIS SØBYE til mig og ETD til Danship i Svendborg samt til Svendborg Marine Survey, henholdsvis reder/befragter og mandskabskontor for KISS SØBYE. Derefter rengjorde jeg mit sovekammer og lagde mig for at få en times søvn. Jeg skulle jo have vagten fra kl. 18.00 til 24.00, så det var om at være frisk.

Efter middagshvilen og en kop kaffe i min salon kom styrmanden og meddelte, at lastningen var færdig. Efter hans formening var den stuvet forsvarlig og man ville gå i gang med at lukke lastrummet, såfremt jeg ikke ville inspicere lasten først. Meddelte styrmanden, at han blot kunne gå i gang med at gøre søklar, og at jeg ville gå op i styrehuset og finde kort frem samt sætte kurser ud.

I styrehuset startede jeg den ene radar op og satte den anden på stand by. Derefter skiftede jeg de søkort ud, som lå på kortbordet med de nyindkøbte. Satte kurser ud op igennem Kattegat indtil Skagerrak. Udmålte distancen og beregnede ankomst hertil. Derefter efterså jeg kompasserne og selvstyrer. Alt så ud til at virke rigtigt. Dog var deviationsberegningerne på magnetkompasserne gamle. Men afgivelsen var ikke unormal, observerede jeg ved en kontrol. Da jeg forlod styrehuset var der således klar til afsejling.

Lidt før kl. 17.00 ankom lodsen. Styrmanden blev meddelt, at landgangen kun-

ne tages ind og vi derefter skulle være klar for og agter for afsejling. Alt skete som den slags arbejde nu engang skal ske. Og nogle minutter over 17.00 afsejlede KIS SØBYE Frederiksværk med kurs imod Gunnes på Humber floden i det østlige England. Alt foregik stille og rolig igennem sejlrenden. Lodsen styrede noget af tiden. Og da vi passerede markene til Grønnegaard, stod jeg ude i styrbord brovinge og lod tankerne gå tilbage til efteråret 1954, da jeg gik og arbejdede der.

Hvor Isefjord møder Kattegat forlod lodsen skibet og ønsket om en god rejse. Trafik var der ikke noget af, så selvstyreren blev sat til og maskinmester meddelt, at der ikke ville komme flere maskinmanøvrer foreløbig. Styrmanden kom op og afløste mig til spisetid, så jeg kunne gå ned i messen og sammen med maskinmesteren nyde kokkens gode mad kl. 17.30. Fik en god snak med maskinmester og fandt ud af hvordan han skulle omgås. Dæksfolkene så også ud til at være nogle raske gutter med mod på livet.

Kl. 18.00 afløste jeg styrmanden, der sagde han ville komme op med kaffe når han havde spist. Styrmanden kom efter en halv times tid igen op i styrehuset. Og siddende i stolene i styrehuset nydende Kattegats stille overflade og land ude i kimingen drak vi kaffe og snakkede om skib, skibe, folk og hvor vi havde sejlet. Det blev en god passiar med den på min alder værende styrmand, som efter en times tid forlod styrehuset for at gå til køjs. Han skulle jo afløse mig til midnat.

Præcis til midnat kom styrmanden og afløste. Jeg havde kaffen klar til ham. Logbog var skrevet og position udsat i kort på grundlag af GPS meddelelser. Der var lidt trafik, men intet generende og trygt overlod jeg navigationen til styrmanden, der under normal sejlads ville være godt nede

KIS SØBYE er her fotograferet i finsk havn af navigationslærer ved Marstal Navigationsskole, Christian Arnold, der var påmønstret coasteren i 1997 (Privatfoto, Christian Arnold)

i Skagerrak, når jeg skulle afløse ham kl. 06.00.

Det blev en god nats søvn, jeg dumpede ind i efter lidt læsning i nogle. Køjen lå langskibs, var bred og hævet over to skuffer, så der skulle hoppes, når den skulle anvendes. Modsat køjen i sovekammeret stod der en polstret bænk, som man kunne sidde på. På rummets forkant var der et dejligt stort vindue, der var let at komme til, og agter i sovekammeret var der skabet fra dæk til top. To døre var der. En til salon og kontor og en til baderum/toilet. Alt var simpelthen i orden.

Sov hele natten igennem. Vågnede lidt efter kl. 05.30 og var klar til dagens gerning, da styrmanden kaldte og meddelte der var 15 minutter til afløsning kl. 06.00. Solen var brudt igennem skydækket, og lovede at en god dag var på vej. I min snak med styrmanden, inden jeg afløste ham, fortalte jeg, at jeg ville lede dæksfolkenes arbejde, når vi var til søs. Det havde han intet imod og efter fælles kontrol af positionen forlod han træt styrehuset.

Kort tid efter kom kokken op i styrehuset med frisklavet kaffe. Aftalte med hende at der skulle være til maskinmesteren også. Samt at hun gerne måtte tage et par stykker ristet brød og syltetøj med. Kokken lod til at være en solid pige. Hun fik besked om at sige til maskinmesteren, at han skulle komme op til mig i styrehuset. Inden maskinmesteren kom, havde kokken været oppe med et par skiver ristet brød og syltetøj. Inden jeg satte mig til at nyde morgenkaffen med tilbehør, afsøgte jeg området og horisonten for trafik. Der var nogle fiskerbåde og et enkelt fragtskib at se, men de var ikke i nærheden af min kurs. Der var tid og mulighed til at snakke med maskinmesteren, medens kaffen blev nydt.

Maskinmesteren ville gerne være med til at lave ordningen med, at vi snakkede sammen over morgenkaffen i styrehuset, når vi var til søs. Og da det var aftalt fortalte han mig om sit virke ombord og maskineriets tilstand og virke. Alt skulle være i orden efter hans formening. Med hensyn til bunkersbeholdning, så kunne vi jo ikke sejle over Atlanterhavet eller ret langt uden ny forsyning.

Lidt over kl. 07.00 kom alle tre dæksfolk op i styrehuset. Med dem lavede jeg den aftale, at yngste mand hver morgen gjorde rent i messer og gangene i apteringen. Den med mest sejltid blev udnævnt til at være »bådsmand«. Han og jeg skulle hver morgen, når vi var til søs, møde lidt i kl. 07.00 i styrehuset og snakke om dagens arbejde. Dagens arbejde skulle være vask af hele skibet indenbords, og med den ordre gik de unge mennesker i gang. Alle tre fik også at vide, at det var mig de skulle henvende sig til om arbejdet, når vi var til søs. Ligeledes fortalte jeg dem, at alt hvad de mente var eller kunne blive et problem for sikkerheden, skulle de omgående komme til mig og fortælle.

Da kokken kom op med frokosten lidt i kl. 08.00 aftalte jeg med hende hvordan jeg ville have det med proviantbestilling. Sammen med bestillingsliste skulle der være en optælling af proviant på lager. Sammen skulle vi gennemgå lagerliste og bestilling, inden den endelige bestilling ville ske. Og at det hele skulle afpasses ud fra længden af den sejltur vi skulle ud på. Vi blev også enige om, at kokken til eget brug skulle lave en liste over kommende menu, som også kunne bruges, når der skulle bestilles proviant. Tror nok, at hun i begyndelsen syntes det var noget besværligt noget, men hun gik da med til det, inden jeg blev overladt til mig selv i styrehuset.

Da jeg havde indtaget min frokost, et par spejlæg, en tomat og en skive rugbrød samt kaffe, udsatte jeg den nuværende position aflæst på GPSeren, beregnede ankomst til lodsen på Humber. Havneregnskabet for Frederiksværk blev gjort op. Derefter sendte jeg ETA Humber lods og

havneregnskab til rederiet. Til agenten sendte jeg ETA Humberlods. Havde beregnet at vi ville være der den 30. juni om formiddagen.

Formiddagen forløb godt. Der var ikke megen trafik, så jeg havde mulighed for at gå skibets certifikater og journaler igennem. Det viste sig, at brand- og redningsøvelse ikke var holdt i længere tid. Besluttede derfor at afholde det om eftermiddagen efter kaffetid. Styrmanden blev informeret herom ved afløsningen kl. 12.00. Vagten indtil da havde været uden overraskelser. Telexen havde kun meddelt, at det afsendte var nået til adresserne. Fik også set efter hvilke papirer der skulle være klar ved ankomsten til England. Dem kunne jeg så udfylde næste dag.

Efter middagsmad. En let søvn på sofaen og eftermiddagskaffe, afholdt vi brand- og redningsøvelse. Styrmanden blev i styrehuset efter han havde udløst alarmen. Dette til overraskelse for den øvrige besætning, der hurtigt mødte op på båddækket. Der gennemgik jeg hele proceduren med hver enkelt. Der blev øvet i at iføre sig redningsdragt og udsættelse af redningsbåd og redningsflåde. Maskinmester tog påhængsmotoren ud af skabet og viste opstart. Kokken var godt klar over anvendelsen af brandtæpperne i kabys og messer. Dæksfolkene var med mindre justeringer klar over deres opgaver. Da instruktionen og øvelsen var ovre efter en times tid, var jeg sikker på, at jeg godt kunne skrive i journalen, at alt var forløbet tilfredsstillende.

Da jeg overtog vagten i styrehuset kl. 18.00 var det som om, at jeg stille og roligt havde fået KIS SØBYE til at fungere på mine præmisser. Det viste sig at det skulle vare indtil den 16. oktober, og at jeg med skibet skulle ud på nogle dejlige, men ofte ensformige rejser. Den vagt, jeg lige havde overtaget, forløb stille og rolig. Det gjorde sejladsen fortsat til vi ankom til lodsen på Humberen den 30. juni lige før middag.

Lodsen meddelte da han var kommet ombord, at de måske blev det problem, at vi ikke kunne komme til kaj ved ankomst til Gunnes grundet tidevandet. Den forudsigelse viste sig at blive rigtig. Da vi var ved den kaj, hvor vi skulle losse, var der ikke vanddybde ved kajen til, at vi kunne fortøje. Måtte derfor ankre op i nogle timer på floden, hvor vi en tid stod med slagside på en mudderbanke, inden højvandet vendte og der sen aften kunne fortøjes.

Natten forløb rolig langs kajen og tidlig morgen den 1. juli åbnede vi lugerne i et godt vejr, således at havnearbejderne med en stor kran kunne begynde losningen kl. 07.00. Lasten der bestod af forskellige former for stål til værktøjsfremstilling var pakket i bundter med stor vægt. Losningen gik derfor hurtigt. Var allerede udlosset ved 15-tiden og klar til at sejle med det samme. Agenten havde om formiddagen indklareret og udklareret skibet på en gang. Når der sejles fra et EU land til et andet er der jo ikke meget med papirer.

Klokken 16.00 den 1. juli var der afgang fra Gunnes. Rederiet havde meddelt mig, at der endnu ikke var sluttet nogen last. Skulle derfor når vi kom til havs sætte kursen imod Den Engelske Kanal, og kun sejle med styrefart. Da lodsen havde forladt skibet lullede jeg derfor imod syd, afventende telexen skulle gå i gang og fortælle, hvortil jeg skulle sejle. Den besked kom ved middagstid den 2. juli. Fortsæt til Felixstowe for lastning af brugte biler til Famagusta på Cypern. Omgående blev farten øget og ETA ankomst lods Felixstowe sendt til rederiet.

Ankomsten til Felixstowe lods skete tidlig morgen den 3. juli. Dæksfolk og styrmand gjorde under sejladsen ind i havnen klar til lastning, som begyndte så snart fortøjningen var færdig. Lasten af brugte personbiler stod klar på kajen. Stuvningen af bilerne i lasten skulle være omhyggelig, idet vi gerne skulle have omkring 170 biler

med, stuvet i underrum, mellemdæk og vejrdæk. Surringen skete samtidig med lastningen, og man kunne tydelig se, at havnearbejderne var vant til den slags arbejde, og de to gæng som arbejdede allerede havde lasten ombord lidt efter kl. 18.00. En interessant ting observerede jeg, og fik svar på, nemlig at alle biler var forsynet med deres nummerplade. Fik at vide at man derved undgik at laste efterlyste biler, idet alle numre blev computerkontrolleret inden lastningen.

Afskibers papirarbejde gjorde, at afsejlingen først skete lige efter midnat den 4. juli. Da lodsen havde forladt skibet, blev kursen sat ud i Nordsøens sydvestlige hjørne og derefter ind i den nordlige lane i Den Engelske Kanal vestover for at komme ud i Atlanterhavet og videre sydover til Gibraltar. Glædede mig til en sejlads i godt sommervejr til Middelhavet. På denne rejse skulle landgangen overhales og dækshuset og dæk rundt her have en grundig omgang. Det ville der være tid til. Jeg regnede med en sejltid på 14-15 dage. Dage der skulle udnyttes til vedligeholdsarbejde. Noget der trængtes til.

Sejladsen til Famagusta gik planmæssigt. Ingen oplevelser ud over de sædvanlige man kan gøre sig, såfremt man har interesse for naturen, og den kan jo til tider give noget, der kan fæstne sig i sindet. Denne gang skete der ikke noget, før vi var kommet over til Sicilien. Da landede der en eftermiddag en brevdue på brovingen. Efter at den havde siddet og skuttet sig, trippede den ind i styrehuset, fortalte styrmanden, der havde sat en lille tallerken med vand på dækket. *Den trængte til noget at drikke*, fortale han mig, da jeg afløste ham kl. 18.00. Da havde den også sat sig ind i en papkasse, som styrmanden havde stillet på kant på styrehusets dæk, et sted hvor den kunne stå uberørt.

På såvel min vagt som styrmandens sad duen stille og rolig i sin kasse. Da kokken kom med kaffe lidt efter kl. 06.00 fik jeg

Brevduen om bord på KIS SØBYE. (Chr. Arnold)

hende til at komme med nogle tørre brødkrummer, som den blev fodret med. Da den havde indtaget en del af brødkrummerne begyndte den at kurre. Kokken tog den varsomt op og medens hun aede den, aflæste jeg tal og bogstaver på ringmærkningen. Da den blev sat ned i kassen igen, var det tydeligt at den stadig var træt. Man kunne sige at den havde fået et godt sted at være og skibet havde fået en mascot.

På min formiddagsvagt fik jeg via telex fat i telexnummer til Dansk Brevdueforening, og sendte dertil oplysningerne fra brevduens ringmærke. Nogle timer senere kom der svar. Man kunne ikke genkende det sendte nummer, så de kunne ikke hjælpe. Nå, vi skulle jo heller ikke snakke med brevduen, der efterhånden var et hjemligt element i styrehuset.

Da brevduen var kommet til kræfter foretog den nogle flyvninger. Op og ned rundt skibet. Det var som om den søgte efter noget, den dog ikke fandt, hvorfor

den vendte tilbage til reden i styrehuset. En eftermiddag sejlede vi langs Kretas nordlige kyst. Her kom der om eftermiddagen en kraftig vind næsten en lille storm. Styrmanden fortalte, at brevduen var lettet fra brovingen, da den var kommet til vejrs blev den taget af vinden og ført bort fra skibet. Vi så den ikke mere, men var en oplevelse rigere.

Efter lidt over 14 dages sejltid ankom vi til Famagusta på Cypern. Under sejladsen havde dæksfolkene fået smukkeseret dækshuset, og lønning, dæk og sider var renset for rust og malet, således at alt stod i en flot stand. Landgangen var også overhalt, septre blevet malet og nyt tov isat. Alt var således yachtlignende, da myndighederne og agent kom ombord midt på formiddagen den 19. juli. Agenten sagde inden sit velkommen til Famagusta: *Captain! On your ship we did not need gloves.*

Indklareringen var hurtigt overstået og losningen begyndte umiddelbart herefter. Der blev sat ETD til den 21. juli. Fra rederiet var der under fortøjningsarbejdet kommet en telex der fortalte, at næste destination var Rijeka, som ligger i det tidligere Jugoslavien i bunden af en fjord ud til Adriaterhavet. Rederiet oplyste også, at der var afsendt papirer om sejladsen. Og ganske rigtigt imellem posten fra Danmark lå rederiets brev, som beskrev hvad vi skulle laste i Rijeka og hvorhen vi skulle med lasten.

Rederibrevet fortalt mig, at vi skulle afsejle Famagusta i ballast til Rijeka. Der skulle vi laste 15 tanks og 10 andre slags køretøjer tilhørende den argentinske hær, som havde udført hverv for FN i det nu ophørte Jugoslavien. Lasten skulle følges af to militærpersoner. Da der ikke var overskydende kamre, kunne situationen klares ved, at to dæksfolk boede sammen og argentinerne gjorde det samme. Der skulle derfor laves to dobbeltkøjer. Da den ene dæksmand var ret ferm som tømrer, skulle vi nok få det klaret.

Mit ETA til rederiet blev 28. juli, tog hensyn til at vi nok fik modvind og dermed ikke kunne holde normal fart på 10 knob. I telexen herom udbad jeg mig også ordre om, hvor jeg skulle handle proviant og hvor vi skulle bunkre.

Losningen gik planmæssigt. Da det blev mørkt blev denne indstillet. I stedet for at gå i land arrangerede kokken en lille grillaften på båddæk, hvor vi alle fik mulighed for at slappe af under indtagelse af nogle gode stykker kød med tilbehør. Aftenen forløb hyggeligt. Kl. 22.00 forlod jeg selskabet, som da blev udmærket styret af styrmanden, der nok skulle lægge en dæmper på festligheden, såfremt den blev for animeret.

Den 21. juli stod jeg op tidlig, over morgenkaffen nød jeg lyset komme her i det østlige Middelhav og havnen vågne til live til en ny effektiv dags arbejde. Kort efter at losningen var begyndt kom agenten ombord og fortalte mig, at jeg kunne regne med at skibet var udlosset først på eftermiddagen. Der var lidt papirproblemer med nogle af bilerne. Derfor tog losningen længere end man havde kalkuleret. Men en afsejling mellem kl. 16.00 og kl. 17.00 ville være et godt gæt, fortalte agenten mig.

Tidlig eftermiddag var skibet udlosset og besætningen begyndte straks søklargøring. Jeg udsatte kurser i kortene dækkende sejlområdet fra Cypern vesten om de græske øer og op i Adriaterhavet til Rijeka. Målte op, at der var omkring 1.325 sømil. Kl. 16.30 kom havnelodsen ombord og hjalp med manøvrerne, indtil vi var i havneindløbet, så sagde han farvel og tak for denne gang. Først blev kursen sat ret syd, og da vi var kommet seks mil af kysten blev kursen ændret vestover langs med Cypernkysten.

Sejladsen til Rijeka blev præget af nordlige vinde, som skaber bølger der ikke gjorde det muligt at holde maksimale fart. Først den 28. juli blev det rimeligt vejr, og

jeg kunne nu give et præcist ETA til ankomst næste dag til mellem kl. 14.00 og kl. 15.00. Det kom til at holde, idet vi efter fire timers pragtfuld sejlads i en smuk fjord kunne fortøje i Rijeka lige før kl. 15.00. Skibet var ved ankomsten lasteklar. Lugerne var åbnet og lastrummet klar til lastning.

Indklareringen tog kort tid. De argentinske militærpersoner, der skulle kontrollere lastrummet inden lastningen begyndte og overvære denne, talte ikke meget engelsk, men vi fandt hurtigt ud af en blanding af mit spanske og deres engelske kunne bruges.

Lastningen af tanks og køretøjer gik planmæssigt ved brug af skibets kran, og havnearbejdere til at surre køretøjerne, så efter tre timer var alt ombord, og styrmand og dæksfolk kunne gøre søklar, medens jeg ordnede papirerne med militærdelegationen, der til slut ønskede god rejse til Buenos Aires, hvortil vi nok ville ankomme omkring den 31. august.

Tidlig aften den 29. juli afsejlede vi Riejeka med kurs Ceuta i Nordafrika. Dertil var der 1.652 sm. ETA dertil blev sat til 6. august, hvilket blev meddelt rederiet i telex. Sejladsen ud igennem fjorden, hvorunder der var lods med en mindre distance, forløb som det skulle. I slutningen af min vagt kunne jeg sætte kursen ned igennem Adriaterhavet imod Italiens sydøstlige hjørne. Da det var gjort var der afløsning. Næste dag kom der telex om, at styrmanden blev afløst i Ceuta. Han skulle ombord i PEDER MOST som styrmand og den tidligere styrmand på KIS SØBYE kom tilbage. Kendte ikke den nye styrmand, men det var en yngre mand, så det skulle jo nok gå. I mit svar telex bestilte jeg den mængde bunkers som vi kunne have ombord ved ankomst til Ceuta, med blev også sendt kokkens proviantliste, som

NATO-last indtages i Rijeka. (Chr. Arnold)

jeg havde gennemgået med hende. Vi var jo nødt til proviantmæssigt at skæve til, at to af de nu ombordværende ni personer ikke var dansk.

Livet ombord gik sin vante gang. Dæksfolkene havde nu rigtig plads til vedligeholdsarbejde. Der var jo ikke den ellers næste normale dækslast. Så der blev banket rust med såvel lufthammer som mukkert. Argentinerne arbejdede hver formiddag en times tid nede på mellemdækket. Motorerne skulle startes op og køre femti minutter hver uge, blev vi fortalt, da de første gang bad om at få låst op til lastrummet. Og medens døre til lastrummet stod åbne og el-ventilatorerne kørte for fuld kraft blev motorerne på krigsmaterialet rørt.

Modvind forsinkede ankomsten til Ceuta, den spanske enklave i Nordafrika, hvortil vi ankom tidlig formiddag den 6. august. Med lods som assistance blev skibet fortøjet ved bunkerkaj, og bunkering begyndt med det samme. Skibshandleren, to personer, kom ombord med liste over hvad de havde pakket til os ud fra bestillingslisten der var sendt. Det så meget tilforladeligt ud, og under opsyn af kokken begyndte dæksfolkene at tage provianten ombord. Et arbejde som argentinerne deltog i med interesse.

Styrmanden havde pakket sin kuffert lige efter ankomst og stod og trippende og afventede at agenten skulle komme med den afløsende styrmand. Da han ikke gjorde det før kort før afsejling, var der en ombord, som blev mere og mere nervøs. Det var styrmanden, der nu hvor han skulle afløses, ikke kunne komme i land hurtigt nok.

Men endelig kom agenten med den nye styrmand og afløsningen kunne finde sted samtidig med at skibet blev gjort klar til afsejling. Hvilke skete kort efter middag.

Sejladsen ud igennem Gibraltar Strædet skete i den sydlige side. Der var ikke megen trafik af gennemgående skibe, men nogle steder lå der klumper af mindre fiskeskibe, da deres farve var næsten som vandets var det om at have en god udkig og passe på. De var grundet deres størrelse og de små bølge på havoverfladen ikke lette at observerer på radaren. Derfor skulle man som navigatør være oppe på dupperne hele tiden i dette farvand.

Efter min eftermiddagssøvn drak jeg eftermiddagskaffe i styrehuset sammen med den nye styrmand, der viste sig at være en fornuftig ung mand, som jeg sikkert ville få et godt samarbejde med. Inden jeg forlod styrehuset, bad jeg ham om, at når vi var passeret fiskebankernes mylder af både, at finde kort frem indtil Buenos Aires og beregne distancen til lodsstationen på River Plate.

Derefter fik jeg skibets papirer lagt på plads, læste den post igennem, som var kommet i Ceuta bl.a. nogle gode breve fra min gamle moder, som jeg selvfølgelig også havde sendt et par breve fra Ceuta. Blandt brevene fra rederiet var der aftalepapirerne for rejsen til Buenos Aires. Kunne her se, at der blev betalt en rigtig god fragt. Men der var intet om nogen returlast, så det skulle blive spændende hvortil rejsen ville gå efter Buenos Aires.

Vagten fra kl. 18.00 til kl. 24.00 gik stille og rolig. Der var intet usædvanligt. Det blev en forløber for de kommende vagter ned igennem Atlanterhavet. Hvor det meget ofte føltes som om, at KIS SØBYE var helt alene på vor Herres hav. Det blev til 24 dages sejlads uden at se land. Men det vænner man sig jo til. Dagene gik deres gang. Vagterne ligeså og det grundige vedligeholdelsesarbejde gik efter planen. Skibet ville komme til at ligne en yacht, inden vi nåede frem.

Da vi havde passeret imellem Grand Canaria og Tenerife fik jeg et opkald på VHT kanal 16. Det var PEDER MOST, som også var på vej syd over til en afrikansk havn. PEDER MOST sejlede hurtigere end KIS SØBYE, så det endte med at den over-

haledes os inden det blev mørkt. Kunne se at jeg kendte såvel kok som en af dæksfolkene.

En af eftermiddagene holdt vi en stor brandøvelse. Alle tænkelige situationer blev arbejdet igennem og da vi efter nogle timer var færdig, tror jeg nok, at min besætning var helt på toppen, såfremt en brandsituation skulle opstå. En anden eftermiddag holdt vi båd øvelse. Stoppede dog ikke op og havde båden i vandet. Men vi gik tæt på de realiteter, vi kan komme ud for med båd, oppustelige flåde og dragter. I begge øvelser deltog argentinerne.

Heldigvis havde KIS SØBYE et rigtig godt lager af video film ud over dem fra Handelsflådens Velfærdsråd, som var kommet ombord i Ceuta. Derfor stod den næsten hver eftermiddag på en videofilm for mit vedkommende og besætningen nød det tilsvarende om aftenen. Den lange tid følte s ikke så lang. Argentinerne fulgte også godt med. Både eftermiddag og aften. Så mon ikke de fik set mere film end nogensinde i hjemlandet.

Da vi nærmede os Ækvator ville besætningen have ækvator dåb. Jeg var den eneste af besætningen, som havde været syd for Ækvator. Den dag vi passerede Linien blev der om eftermiddagen holdt ækvatordåb. Dåben fandt sted i et bassin, de var lavet i agterlugens magasin på hoveddækket. Kokken havde lavet attester og jeg sad ved bassinkanten og talte alvorsord til hver enkelt, når det blev bragt frem til dåb, af styrmand og maskinmester, som senere fik en ordentlig omgang af besætningen. Dåben sluttede med nogle drinks inden kokken serverede »selskabsmad« og en dag med afveksling var ovre.

Nu var vi på den sydlige halvkugle af kloden. Men bortset fra en mindre ændring i vindforholdene kunne det ikke observeres. Efterhånden var argentinerne

M/S PEDER MOST overhaler KIS SØBYE. (Chr. Arnold).

Linjedåb. Styrmanden er klar til at foretage dåbshandlingen. (Chr. Arnold)

Styrmand og skipper ved linjedåben. Skipper iført Kong Neptun-krone. (Chr. Arnold)

trætte af at sejle. Meget af tiden opholdt de sig i deres køjer. Udførte kun formiddagens daglige afprøvning af nogle af køretøjernes motorer. Var der nogen der længedes efter land, så var det det disse to militærpersoner. Forsøgte nogle gange at få en snak i gang med dem, for at lære lidt mere spansk. Men det lod sig ikke gøre.

KIS SØBYE var efterhånden flot i kuløren. Jeg ved ikke hvor megen rust vi havde banket af. Men mange kilo var det. Der var også ryddet op i storesrum og lavet optælling over udstyr og dets placering. Jo, den lange rejse blev anvendt til noget, som senere ville lette arbejdet ombord.

Den 31. august var vi ved den argentinske lodsbåd, som ligger næsten ud for Montevideo, som kunne anes som en streg i den nordlige horisont. Havde talt med lodsbåden via VHF, derfor var alt klar, da den lille båd med lodsen kom langs siden, med en ældre herre, som straks, da han var ombord blev »overtaget« af de to argentinere, inden han kom op i styrehuset. Der blev snakket om hjemlandet kunne jeg forstå. Det var der vel heller ikke noget at sige til. Og så gik argentinerne ellers i gang med at pakke. Nu skulle de i land. Men jeg måtte bedrøve dem med, at det tog 16-18 timer inden vi var i havn.

Det var en enerverende sejlads ind til Buenos Aires. I sejlrendens nordlige side gik det vestover. En enkelt gang blev der skiftet lods, og endelig efter 16 timers sejlads var vi fremme ved den militære afdeling af havnen i Buenos Aires. Vi gik til kaj med åbne luger og bommene toppet og kranen klar til at løfte køretøjerne i land. Så snart vi var fortøjet, forsvandt de to argentinere ude at sige farvel til andre end kokken. Jeg fik selvfølgelig besøg af agenten og nogle militærpersoner, som gav mig en flaske vin og sagde velkommen til Buenos Aires. Da var klokken 1600.

Da jeg spurgte agenten om der ikke kom en delegation fra myndighederne, fortalte han mig, at han klarede det. Han begyndte med at udstede landgangspas. Derefter stemplede han med forskellige stempler de papirer jeg havde gjort klar. Da alt dette var ovre tog han fire plastikposter frem. Deri skulle der i hver en flaske whisky og et karton cigaretter. Disse »gaver« skulle han afleverer på de respektive myndigheders kontorer. Mærkelig nok skulle han ikke have noget selv.

Med hensyn til afsejlingen mente han, at den kunne ske efter nogle få timer. Jeg sagde til ham at vi skulle bunkre. Det sker allerede, fik jeg som svar. Jeg meddelte ham derfor i præcise vendinger, at afsejling ikke blev før kl. 02.00. Min besætning skulle være frisk og alt ombord skulle være i orden inden vi forlod Buenos Aires. Da det med afsejling var på plads, fik jeg fat i styrmanden og meddelte ham, at han, kok og de tre dæksfolk havde fri til midnat, at de hellere måtte se at komme i land i en fart. Penge havde de fået i US dollar inden ankomst. Kokken fortalte inden landgangen, at den over telex bestilte proviant var på vej.

Da agenten havde forladt skibet, gik jeg ned på kajen, selv om jeg ikke kom ind i byen, så ville jeg have vandret på Argentinas jord. Det var jo ønsket om dette, der havde sendt mig til søs i første omgang. Så det blev til nogle vandringer langs mit gode skib, medens maskinmesteren bunkrede og jeg sluttede mine vandringer for at tage proviant ombord, da militæret havde fået alle sine køretøjer i land, og lod os to gamle danskere være alene tilbage.

Maskinmesteren og jeg gik så og hyggede os til vi nåede midnat, da kom besætningen ombord uden arbejdsnedsættende effekt. De gik strakt i gang med at bringe provianten på plads og gøre søklar. Jeg tog mig en time på øjet, og derefter en tur under bruseren. For kl. 02.00 stod lodsen klar og ville sejle. Det var vi også klar til, og uden nogen problem forlod KIS SØBYE militærhavnen og satte kursen ud i Mar del Plata på en østgående kurs, der

lidt efter lidt lod lysene fra millionbyen Buenos Aires forsvinde i nattens mørke. Efter en enerverende og lang sejlads på River Plata's af mudder gulfarvede vand, nåede vi frem til lodsstationen og kunne sige endelig farvel til Argentina. Det skete for mit vedkommende uden oplevelser som ballast. Tænk sig, da jeg drog til søs i 1955 var det med ønsket om at komme til Argentina. Jeg kom det. Som kaptajn. 42 år senere. Og oplevelsen var en spadseretur på kajen.

Så snart vi var kommet ud i Det sydlige Atlanterhav blev kursen sat nordlig. Op langs Brasiliens kyst. Der var stadig ingen telex med oplysning om lastehavn. Fik blot en besked om, at jeg skulle sejle nordover. Nu var der det gode ved den afsluttede rejse, at betalingen for den kunne bære næsten en måneds ballastrejse uden at indtjeningen gik i minus. Der havde været taget højde for en ballastrejse.

Op langs Brasilienskyst og alligevel så langt ude, at vi hverken så land eller skibe, dag efter dag. Enerverende. Der var snak ikke mere vedligeholdelsesarbejde. Men proviantmæssig var vi på fuld højde, så med kokkens festmiddage og lidt god vin om aftenen og nogle gode film, blev besætningens humør holdt på plads. Det var kun styrmanden og jeg, der skulle være næsten afholdende grundet navigation og vagter.

En aften havde jeg den oplevelse at en fiskerbåd var ved at sejle ind i bagbord side. Der kom først liv og kursændring på fiskerbåden, da jeg tændte den store projektør på pejlebroen på KIS SØBYE, og satte lysstrålen direkte på fiskerbåden, de da kun var 100 meter væk. Derved undgik vi en kollision. En oplevelse jeg aldrig glemmer.

Da vi havde arbejdet os op igennem Det sydlige Atlanterhav i omkring 10 døgn,

Artiklens forfatter Peder Enggaard, omgivet af argentinske NATO-folk på rejse Rijeka-Buenos Aires. (Chr. Arnold)

kom der endelig en telex, som meddelte at man arbejde på en last kakao fra Elfenbenkysten. Jeg ville høre nærmere om et par døgn. Og det endte så med, at kursen blev sat imod Elfenbenkysten for lastning af kakao til Sct. Pedersborg. Der skulle lastes omkring 500 tons i San Pedro, en nyere havn i det vestlige Elfenbenkysten. Samlet skulle vi laste 1.500 tons. De sidste 1.000 tons i Abidjan.

Kursen blev nu ændret nogle få grader imod øst og turen over Det sydlige Atlanterhav og over Ækvator blev passeret uden nogle oplevelser. Det kom der en mindre af, da vi den 22. september sen formiddag ankom til kysten hvor San Pedro skulle ligge inde bag nogle indre øer. Positionsmæssigt fortalte GPSeren mig, at jeg var ud for San Pedro. Var endda på samme længdegrad. Men kunne ikke se nogen sømærker, der fortalte om, at her var indsejlingen til San Pedro.

Da styrmanden afløste mig på vagt kl. 12.00 fortalte jeg ham, at jeg ville komme op så snart jeg havde spist middagsmad. Han skulle holde skibet på meget langsom fart, og med kikkerten forsøge at finde »hullet« til San Pedro. Da jeg kom op i styrehuset igen efter et hurtigt måltid, fortalte styrmanden mig, at han mente »hullet« var mellem et par øer, der lå lidt længere ude end de andre. Kursen blev nu sat derimod.

Da vi var kommet næsten helt ind til øerne, kunne San Pedro ses inde på fastlandet. Og med næsten fuld fart blev kursen sat herimod.

Der lå ingen skibe i havnen, som bestod af en kaj langs med land beregnet til containerskibe og en mole vinkelret herpå beregnet til andre skibe. Kort før molen kom der en båd ud med lodsen. Og sammen med ham fortøjede jeg skibet med bagbord side til molen. Og indklareringen kunne begynde, medens styrmand og dæksfolkene gjorde klar til lastningen.

Indklareringen blev lidt af et cirkus. Styrmanden havde sørget for at maling og ny stores var gemt af vejen, og kokken havde lagt svinekød og andet, som hun ikke regnede med man brød sig om, øverst i fryserne. Vi var altså forberedt til en indklarering, hvor der kun skulle gives små gaver til myndighedspersonerne.

Og hvilke indklareringsprocedure blev det så? Jo, godt nok var de fleste af embedsmændene, og de var ganske mange, iklædt vestligt dress, men opførte sig som om, de fra træerne var dumpet ned mit imellem deres ønsker om lækkerier. Jeg aner ikke hvor meget embedsmandsarbejde, der blev udført, for medens man sippede kraftigt af de øl jeg havde sat på bordet, blev der snakket en masse, som jeg ikke kunne forstå. Men papirerne blev stemplet. Og »gaverne« fordelt. Hvad gjorde det så, at en politibetjent og en tolder var ved at komme op og slås om et stykke leverpølse.

Da indklareringen og optrækket til ballade imellem politiet og toldvæsenet var stoppet ved, at jeg sendte bud til kokken efter endnu en lille leverpølse, så begge parter fik et stykke at denne delikate pølse kunne vi begynde at laste. Og det var der system i. På paller var sækkene med kakao stablet med 25 stk. på hver. Og med dygtige førere af forkliftene blev der kørt fra pakhus til skibsside i hidsigt tempo. Ombord blev lasten løftet med såvel forsom agterbom og kranen midtskibs. Og med summen af havnearbejdernes råb og snak var lasten ombord efter tre timer.

Medens lastningen stod på, kom der i havn et Mærsk containerskib. Et af dem der kan laste omkring 4.000 TEU containere. Det var et af de nyeste skibe. Udstyret både for og agter med TVP. Stod og betragtede skibet da det lagde til kaj. Det lignede mere en parkering end en fortøjning. Enkelt, stille og roligt var det langs kajen. Ikke noget med at en lods kommanderede frem og tilbage. Det lå hvor det skulle, da de var langs kaj. Uden

KIS SØBYE og CLARA MÆRSK i San Pedro. Christian Arnold, der har taget disse fotos, kom i snak med to styrmandsaspiranter om bord på Mærskskibet og de tre kom senere til at gå sammen på Marstal Navigationsskole.

at kunne se det, var jeg overbevist om, at på Mærskskibet var der ingen cirkus i forbindelse med indklareringen. Dertil var myndighedernes respekt over for dette verdensrederi for stor.

Så snart lastningen af de fem hundrede tons kakao var færdig, blev der gjort søklar. Ville gerne til havs inden mørket satte ind. Og mærkelig nok var der næsten ingen papirarbejde inden afsejling. Det var nok fordi vi skulle til Abidjan. Lodsen var kun ombord i det korte øjeblik vi manøvrerede for at komme fra kaj, få vendt og sat kursen imod åbningen til havet, og med farvelsignalet lydende fra KIS SØBYE, sagde vi farvel til Mærskskibet og San Pedro.

Distancen imellem San Pedro og Abidjan var kun 160 sømil. Vejret var godt. Ingen strøm af betydning. Så jeg sendte ETA til rederi og agent med ankomst til lodsstation næste dag kl. 12.00. Så snart vi var kommet til havs blev skibet spulet at inden dæksbesætningen gik på frivagt. Styrmanden tog vagten i styrehuset i et par timer, medens jeg fik luftet ud i min beboelse, fik gjort papirerne til Abidjan klar. Derefter var jeg under bruseren inden jeg efter et let aftensmåltid, igen overtog vagten i styrehuset.

Kursen imod Abidjan var jo østover, men for at vi ikke skulle få problemer med fiskerbåde langs kysten sejlede vi mindst 10 sømil ud fra kysten. Og stille og rolig og kun med sigtet af lysende navigationslanterne fra nogle få andre skibe, blev vagterne afviklet under den tropiske nats overdådige stjernebestrøede himmel. Da styrmanden havde afløst mig til midnat gik jeg omgående til køjs. Fik en god nats søvn. Og følte mig op toppen, da jeg afløste i styrehuset i dagbrækningen kl. 06.00. En dag, jeg viste ville bringe »afrikanske« oplevelser i forbindelse med ankomsten til Abidjan og dagens begyndende lastning.

Ved Abidjan byttes der lokale fisk for tomme plastikdunke (Chr. Arnold).

Ankomsten til Abidjan foregik uden nogen indblanding fra myndighedernes side. Lodsen kom ombord kort før indsejlingen til bugten. Og uden nogen problem ankom vi til kajen i den gamle del af havnen og blev fortøjet, medens havnearbejderne allerede stod klar til at komme ombord og begynde lastningen. Da lugerne var blevet åbent under sejladsen over bugten var alt klar og lastningen begyndte så snart landgangen var sat.

Af agenten fik jeg at vide, at lastningen antagelig ville være færdig, således at vi kunne afsejle Abidjan sent næste eftermiddag. Lasten var de meddelte 1.000 tons, som stod klar på paller i pakhuset. Agenten anbefalede at vi talte pallerne og beregnede deres samlede vægt. Det er ikke altid tally passer, fik jeg at vide. Besluttede mig derfor ude over optælling og beregning af lasten i pakhuset også at sætte klausul på Bill of Ladings, når dette papir inden afsejling skulle skrives under.

Abidjan er et af de steder i verden, hvor der er flest unge mennesker, der forsøger at komme ombord i skibene som »blindpassagerer« for at komme ud i den verden, der skulle være meget bedre end i denne del af Afrika. Derfor er der sat ekstra vagter ved landgang. Men da de er lokale, må skibets ledelse også sørge for, at skibets besætning har et vågent øje med hvem der går i lastrummene, og hvem der kommer op derfra.

Da KIS SØBYE næste eftermiddag var færdiglastet blev lastrummene undersøgt for blindpassagerer. For at øge ventilationsmuligheden var sækkene med kakao stuvet med kanaler imellem. Disse kanaler blev efterset ved at styrmand og dæksfolk kravlede rundt på toppen af lasten og lyste ned i kanalerne. Der blev ikke fundet nogen blindpassager. Vejrdækslugerne blev derefter lukket og skibet gjort søklar. Alle nedgange blev låst. Aptering og maskinrum blev undersøgt for blindpassagerer, kort før afsejling. Ingen fundet.

Lastpapirerne underskrev jeg med forbehold for at tally var korrekt. Det lavede man ikke vrøvl over, så man var nok vant til at dette blev gjort. Da papirerne var underskrevet og de sidste myndigheder havde besøgt skibet, mere grundet tørst end arbejde med udklarering, afsejlede KIS SØBYE Abidjan med kurs imod Nordeuropa. Alt var som det skulle være. Kokken havde fået nyslagtet fjerkræ og lidt fisk, samt en masse frugt ombord. Provianten var således i orden.

Næste havn var Las Palmas. Der skulle skibet bunkres med diesel for at vi kunne nå til Sct. Pedersborg. Til Las Palmas var der 2.020 sm. Det ville tage omkring 8-9 dage. Skulle regne med den kraftige nordøstlige passatvind. Men sådan kom det ikke til at gå.

Anden nat til søs blev jeg vækket af styrmanden ved to-tiden. Kokken havde lige været oppe i styrehuset og fortalt ham, at hun havde overrasket en yngre sort mand i messen. *Hvad gør vi nu?,* spurgte styrmanden mig. Jeg stod ud af køjen og gik med styrmanden op i styrehuset. Vi blev enige om, at blindpassageren måtte være kommet op fra lastrummet. Der var to døre åbne dertil af ventilationshensyn. Da det var mørkt kunne vi ikke begynde at lede. Besluttede derfor at låse dørene ud til dækket og ned i maskinrummet. Så var vi i hvert fald beskyttet imod overraskelser. Da dørene var låst gik jeg til køjs igen, og fik en forfriskende søvn til kl. 05.30, hvor jeg efter en tur under bruseren gik op i styrehuset til styrmanden.

Vi blev enige om, at purre hele besætningen ud, og efter et par kopper kaffe ville vi åbne de låsede døre og udstyret med lygter kravle ned på toppen af agterste lastrum for at finde blindpassageren. I første omgang ville vi råbe til ham. Og da vi alle stod klar ved døren ned til lastrummet skulle der ikke mange råb til, før der kom en forpjusket ung mand til syne. På hans fagter og gebærder kunne vi forstå,

at der var en mere dernede. Styrmanden og en dæksmand kravlede derfor ned i lasten, hvor de fandt en anden ung mand, som var mere eller mindre bevidstløs. Han kom omgående op på dækket og blev lagt på en bænk, hvorefter jeg lod ferskvand skylle ud over hans krop. Kokken hentede salt. Med et par spiseskeer af dette nedsvælget sammen med frisk køligt vand, kom der liv i den unge mand.

For begge unge mænds vedkommende var det tydeligt at se, at de manglede væske og salt. De blev derfor sat til et bord. Og ved hjælp af fagter fortalt, at de skulle drikke al det de kunne af den kande vand, de var sat frem sammen med salttabletter. Derefter lod vi blindpassagererne være sig selv indtil efter besætningens frokostpause. Så sørgede kokken for, at de fik noget at spise og saft at drikke. Derefter forsøgte jeg i en samtale med dem, at få navne frem. Det kunne jeg ikke. Dæksfolkene kravlede derfor ned i lastrummet, hvor de fandt frem til den hule, som de to blindpassagerer havde gemt sig i. Her blev fundet lidt papirer, men ikke nogle officielle pas.

Da de to unge blindpassagerer var kommet til hægterne blev de installeret i et næsten tomt storesrum på båddækket. De blev vist hvilket toilet de skulle bruge og hvor de kunne vaske sig. Derefter kom de op i styrehuset, hvor jeg igennem aggressiv udspørgning og de papirer der var fundet i lasten af dæksfolkene, kunne danne mig et indtryk af hvor de kom fra. Hvad deres navne var og hvor gamle de var.

Det viste sig, at de unge mennesker var 15-16 år gamle. Kom fra Liberia, hvor der på dette tidspunkt var borgerkrig. Denne havde de deltaget i, men var flygtet til nabolandet, Elfenbenskysten, hvor de efter at været nået til Abidjan, havde hørt at det var let at komme til Europa med skib. De havde nemlig hørt og set i TV at Europa var et meget bedre sted at leve end Afrika. Da jeg havde fået de oplysninger, jeg mente var nødvendige, sendte jeg en telex til rederiet og meddelte dem situationen, Samtidig medsendte jeg udskrift af skibsdagbogen. Hvor styrmanden havde noteret hvornår han og besætningen havde undersøgt skibet for blindpassagerer.

Dagen efter kom der telex fra rederiet om, at jeg ville blive kontaktet af Bureau Veritas, der skulle sørge for blindpassagerernes ilandsætning fra skibet og hjemsendelse. Den omtalte telex kom om aftenen, og gav selvfølgelig en hel del kontorarbejde. Men det var dog ikke noget i sammenligning med, hvad der kom fra myndighederne i Dakar, som jeg skulle anløbe for ilandsætning af blindpassagererne. Her skulle man have omkring 10 forskellige lister omhandlende alt fra besætning til last, proviant, stores og bunkers. Alt i 8 eksemplarer. Heldigvis kunne jeg skrive det hele ud på telexmaskinen.

Den 30. september ankom vi Dakar red. På rejsen dertil havde styrmanden sørget for at blindpassagererne havde fået et arbejde med rustbankning. Han havde også sørget for, at de havde fået hvad de kunne spise og vand og drikke. De kunne således ikke klage til myndighederne over manglende humanisme, når de skulle i land. Det havde der været en del artikler om i søfartsblade, at man skulle passe på med.

Inden vi ankrede op havde jeg sendt styrmanden rundt i stores rummene og gemme det mest værdifulde stores af vejen, herunder maling, som der kun blev stående nogle slatter tilbage af. Kokken gemte ligeledes sine fjerkræsvarer i bunden af fryserne. De to blindpassagerer fik at vide de skulle i land, når vi havde ankret op. Noget de tilsyneladende ikke var glade for.

Efter jeg over radioen havde adviseret om, at KIS SØBYE nu lå til ankers på anviste position, gik der næsten halvanden time inden der kom en motorbåd langs siden, og folk fra militæret og toldvæsenet kom ombord. Havde selvfølgelig gjort klar

En lørdag aften på båddækket. Forrest Chr. Arnold, der var nede i lastrummet og fandt stowawayen – en noget speciel oplevelse for en ung sømand, at stå overfor to hvide øjne i det skumle lastrum.

til modtagelsen af disse i min salon. I køleskabet havde jeg nogle dåser sodavand. Og efter min velkomst bød jeg på kolde sodavand. Noget der med tak blev modtaget.

Medens der blev drukket sodavand tog jeg de anmodede papirer frem. Dem var man ikke meget interesseret i. Man ville hellere se og snakke med de to blindpassagerer, som de herefter udsatte for et mildt forhør. For mig lod det til, at blindpassagererne kunne det lokale sprog, for samtalen imellem dem og tolderne forløb uden problemer.

Der blev nu kaldt på motorbåden. Jeg troede nu, at alt var klar til at myndighederne ville forlade skibet med blindpassagererne, da militærpersonen med flest streger på skjorten, meddelte mig, at han nødvendigvis måtte have en gave, og denne skulle være hvid maling.

Styrmanden blev tilkaldt. Han fortalte militærpersonen at vi næsten ingen hvid maling havde ombord. Det ville han ikke rigtig tro på, og sammen med styrmanden gik han på inspektion i storesrummet. De kunne han så se, at der kun var en enkelt dunk med fire/fem liter hvid maling. Dem meddelte han så at ville have bragt til motorbåden. Og med denne »gave« forlod han og hans følge medtagende blindpassagererne fra KIS SØBYE.

Så snart myndighederne havde forladt KIS SØBYE, blev ankeret hevet ind og sejladsen genoptaget. Først imod vest ud igennem bugten og dernæst nordover, med næste destination Las Palmas for bunkring. Et unødvendigt ophold, men godt klaret, var overstået. Og skibets rytme faldt tilbage til de sædvanlige vagter og arbejde. Inden jeg blev afløst på vagten af styrmanden, sendte jeg telex til rederiet og

fortalte om opholdet, og ETA til Las Palmas til den 4. oktober.

Sejladsen imod Las Palmas var jo op igennem Nordøst Passaten. Det gav den oplevelse, at en flok måger en dag satte sig ude forrest på skibet. Der blev de siddende i et par døgn, medens KIS SØBYE sejlende i modvind arbejdede sig nordover. Da mågerne havde forladt skibet måtte dækket spules godt for efterladte ekskrementer. Den episode fortalte mig. At man også hos fugle kan finde klogskab. For det må vel være det, som fik mågeflokken til at tage turen op igennem det meste af passat bæltet som passagerer.

Da vi var nået ud for Vest Sahara, mødte vi masser af store spanske trawlere, som havde gang i sardinfiskeriet. Der må være enorme mængder af den lille fisk, når man kan investere i en fiskeflåde af den størrelse. At dømme efter størrelsen på trawlerne og antallet, måtte de kunne fange mindst 5.000 tons sardiner i døgnet. Medens vi passerede denne trawlerarmada kunne jeg ikke lade være med at tænke på, om det ikke var overfiskeri der skete her i et farvand uden et lands lovgivning.

Tidlig morgen den 4. oktober ankom vi til Las Palmas. Under lodsens vejledning var det direkte til kaj. Indklarering og udklarering klarede agenten på en gang. Der var afsat 3 timer til bunkring. Det kom til at holde stik. Landlov var der ikke noget af. Men masser af post fik besætningen til at tænke på andet end få land under fødderne. Til mig var der breve fra min gamle mor. Hun skriver til mig engang om ugen. Gode breve. Selvfølgelig mest om familien og hvad hun tænker på.

Da maskinmester havde meddelt bunkring overstået blev lodsen tilkaldt. Og stille og roligt manøvrerede KIS SØBYE fra kaj og kursen blev sat imod havneudløbet. Inden det var passeret, havde lodsen forladt skibet, og under skærpet opmærksomhed sejlede vi ud i Atlanterhavet, medens vi passerede ankerliggende skibe af alle størrelser og nationaliteter, inden kursen blev sat imod nord.

Inden jeg blev afløst på vagten kl. 12.00 sendte jeg telex til rederiet med oplysninger om bunkringen og ETA Kielerkanalen til den 15. oktober. Derefter var det ned til middagsmaden, inden jeg skulle have en god middagssøvn, lave havneregnskab, bade og læse lidt inden jeg skulle på vagt igen kl. 18.00.

Sejladsen op igennem Østlige Atlanterhav imod Den Engelske Kanal skete uden nogen form for uheldige oplevelser. En af de første dage sendte jeg bestillingsliste til rederiet på proviant og stores til såvel maskine som dæk. Fik meddelelse om, at det ville blive leveret i Holtenau. Samtidig fik jeg at vide, at jeg der, ville blive afløst af den kaptajn, som jeg havde afløst i Frederiksværk, og at den ene af dæksfolkene også skulle hjem derfra.

Planmæssigt ankom jeg med KIS SØBYE til Brunsbüttel den 15. oktober. Det eneste kedelige ved rejsen havde været, at næsten alle skibe overhalede KIS SØBYE. Det var især mærkbart, da vi kom ind i sejlruten langs nordkysten af Holland og Tyskland. Her måtte jeg lægge kursen helt inde ved bøjerne for ikke at genere overhalende skibe. Og dem var der mange af.

Ved ankomsten til Brunsbüttel kom lodsen omgående ombord og vi sejlede ind i slusen. Efter klareringen og lodsskifte begyndte vi sen aften sejladsen igennem Holsten til Kiel. Der ville vi være fremme tidlig morgen. Passagen af Kielerkanalen skete uden problemer. Kl. 06.00 den 16. oktober sejlede jeg ud af slusen og fortøjede ved en åben kaj, hvor der skulle tages proviant og stores ombord fra lastbilen, der var kommet fra Svendborg. Så snart vi var fortøjet begyndte besætningen på dette arbejde. Jeg bød den kaptajnen der skulle afløse mig velkommen. Og inden jeg gik over til overleveringen, aftalte jeg med lastbilchaufføren, at dæksmanden og jeg skulle køre med ham til Fyn.

Kakaobønnerne, der egentlig var bestemt for St. Petersborg, losses i Riga.(Chr. Arnold)

Alle papirer var klar til min afløser, gennemgik certifikater og lastpapirer med ham. Da han var en personage, som jeg ikke brød mig om, var jeg meget grundig, også i overleveringen af skibets regnskab og hyreregnskabet. Han har nok syntes, at jeg var lidt for grundig. For til sidst anede jeg en irritation i hans stemme. Nå, ham om det. Mig skulle han ikke have noget på.

Afskeden med besætningen blev vemodig. Såvel for dem som mig. Jeg have jo siden den 27. juni været en far/bedstefar for dem. Alt var gået godt. Ingen sammenstød. – Ingen problemer. Og med ønsket om det bedste for dem, forlod jeg KIS SØBYE medbringende min bagage og sidst modtagne post. Og medens dæksmanden og jeg lod trosserne gå, manøvrerede KIS SØBYE ud i Østersøen, og vi satte os ind i lastbilen for at køre hjem til Fyn.

Det blev til 12 havneanløb i 9 lande og transport af stål, personbiler, militære køretøjer og kakao til fødevareindustrien, den udsejlede distance blev 20.723 sømil svarende til 38.490 kilometer, knap jordklodens omkreds. Der blev brugt omkring 400 tons brændstof. Der skete ingen uforudsete hændelser i perioden, hvilket nok har at gøre med godt sømandskab – for nu at rose besætningen og mig selv lidt. Økonomien for skibet i perioden kan kun have været positiv afhængig af fragtraten. Og rejsernes længde gjorde, at det var muligt at slutte min periode som fører på KIS SØBYE, med et velholdt skib.

Jacmel

Året efter – i 1998 – var KIS SØBYE og Peter Enggard i Jacmel på Haiti. Beretningen er således fra før de store naturkatastofer fik placeret Haiti i alverdens mediers og menneskers bevidsthed.

Forfatteren og journalisten Jørgen Leth har gjort sig meget bemærket ved af udgive bogen »Det uperfekte menneske«, hvori han beskriver sine ophold i Jacmel på Haiti, og om hvordan han kopulerede med sin koks datter, når det passede ham, og evnen var til stede. Bogen har jeg læst. Mere at nysgerrighed end interesse for at blive fortalt om livet i denne tropiske afkrog af verden, hvor jeg også har oplevelser fra.

Situationen er nemlig den, at jeg selv har været i Jacmel på Haiti i min egenskab af skibsfører på KIS SØBYE, som jeg i øvrigt også var i andre havne på Haiti med. Dette var i året 1998. Men selv om det er en del år siden, tror jeg ikke, forholdene er ændret. For mange vil Haiti være totalt ukendt, hvorfor jeg som begyndelse vil fortælle om denne mærkelige stat, der selv om den ligger tæt på andre stater med nogenlunde demokratiske og menneskelige forhold skiller sig totalt ud på trods af, at staten Haiti var en af de første selvstændige stater i det caribiske område.

Haiti blev en selvstændig stat den første januar 1804 efter at have været under fransk kolonistyre igennem mange år. Haiti udgør 1/3 af øen Hispaniola. Har et areal på 27.750 km^2 og har en 360 km. lang grænse op til Den Dominikanske Republik, der udgør de resterende 2/3 af øen, som er beliggende øst for Cuba i tropisk klima, og i perioden august til november kan være plaget af orkaner. Der er en del mindre bjerge. Det højeste er 2.680 meter. Landet er i øvrigt præget af, at skovenes træer bliver brugt til at lave trækul af med det til følge at jorden eroderer.

Der lever 8.308.504 (optalt primo 2007) indbyggere på Haiti. De allerfleste er efterkommere af afrikanske slaver. Grundet over to hundrede års til tider vanvittig politisk styre med den ene skøre diktator efter den anden ved magten, råder der en ubredt fattigdom i landet, selv om der i de senere år har været leveret megen hjælp og bistand fra FN. Religionsmæssig tilhører man officielt den katolske kirke. Men overalt er det udbredt med dyrkelse

af woodoo og andre former for religiøse aktiviteter. Den gennemsnitlige levealder er for mænd 52 år og for kvinder 54,5 år. Dette skyldes dårlige sanitære forhold og at Aids er udbredt, og som man regner med at der er ca. 280.000 som lider af.

Haiti er et land uden eksportgivende indtægter af nævneværdig art. Store beløb samt mange varer kommer til landet fra folk der har fået opholdstilladelse i USA. Hvor de primært bor i Florida og området ved New York. Denne hjælp fra slægtninge er med til at holde den værste sult fra døren hos mange familier i Haiti, hvor der ellers råder mangel på alt lige fra arbejde til nutidens humane forhold i et vestligt samfund.

I det følgende beskriver jeg mine oplevelser ved besøg på Haiti som sømand. Først som matros på et svensk krydstogtskib og senere som skibsfører på KIS SØBYE

Med det svenske krydstogtskib anløb vi Cap Hatie. Det ligger på nord kysten af Haiti. Det skulle være her, at franskmændene gav Haiti selvstændighed den første januar 1804. Der ligger et stort gammelt fort. Næsten en ruin. Det var det som krydstogtpassagererne skulle se, ligesom de var rundt på egnen og bagefter kunne fortælle om woodoo-oplevelser. Vi matroser måtte hele tiden gå vagt for at passe på, at der ikke var nogle af de lokale, der sneg sig ombord midt i den leben, der var på kajen med alskens former for salg af souvenir og til besøg på bordeller. Da vi sejlede derfra, havde jeg det indtryk, at jeg havde været i noget totalt utopisk for en ung dansker. Har aldrig glemt den udstillede fattigdom og nød, der herskede i Cap Hatie i 1958.

Men det er Jacmel, som der skal fortælles om. Inden da kan jeg lige fortælle, at jeg i en periode ofte var i havnebyen Gonaive, og at der her rådede næsten anarkistiske tilstande.

I Baranquilla på Rio Magdalena i Colombia havde vi lastet cement i sække lagt på paller, som derefter var omviklet med klar plastik. 1.500 tons fordelt med 500 kg. pr. palle. Der var således 3.000 paller, som skulle løftes i land med skibets kran i Jacmel. Et overkommeligt arbejde som antagelig ville tage et par dage. I lastpapirerne var der afsat tre dage til losning. Og da skibet have godt indrettede lastrum, hvor der kunne arbejdes let med gaffeltruck og kran, lignede det et kortere ophold, såfremt cementen kunne komme fra kajen, når det var løftet op fra lasten med kranen.

En sen aften nåede vi kysten af Haiti og var klar til at sejle ind i den lille bugt hvor Jacmel ligger. Radiokontakt kunne ikke etableres og da der ikke var farvandsafmærkning, besluttede jeg mig for at sejle langsomt op og ned langs kysten indtil det blev morgen. Ikke langt fra os sejlede et amerikansk marinefartøj. Han var antagelig på vagt over for narkotikasmuglere, men mærkelig nok blev jeg ikke kontaktet.

Besætningen bestod ud over mig af: Styrmand, maskinmester og tre skibsassistenter. På nær den ene skibsassistent, som var filippiner, var vi danske. Der skulle også være en kok, men denne, der var spansk, var afmønstret i Florida kort tid forinden. Skulle hjem efter udstået kontrakt. Madlavningen blev derfor varetaget af styrmand og den ene af skibsassistenterne.

Styrmanden, som havde vagten mellem midnat og kl. 06.00, vækkede mig ved femtiden, da var der ved at komme lysning på himlen ude i øst. Kursen blev nu sat ind i bugten og da det var lyst imod Jacmel. Da vi var omkring en halv sømil fra den mole, som udgjorde havnen, stoppede vi og lå derefter og drev med nationalitets- og signalflag oppe, medens vi ventede på den lods, som jeg antog lastmodtager og agent havde bestilt efter jeg flere gange på rejsen via telex havde informeret om ankomsttidspunkt.

Efter at have drevet i en times tid blev jeg opmærksom på en lille robåd, som var

på vej imod KIS SØBYE. Da den kom nærmere kunne jeg se, at der ud over ham der roede var en gammel spinkel mand i båden. Styrmanden gik ned på dækket, og skibsassistenterne hev lodslejderen, der var rigget til, ud over siden, da robåden kom langs siden. Det viste sig at den gamle spinkle mand var lodsen. Da han med besvær var kommet på navigationsbroen, der ligger 10 meter over hoveddækket, og med tre dæk at passere via lejdere (trapper), var han ganske forpustet. Jeg fandt en stol til ham, så han kunne sidde ude i brovingen og rådgive for sejladsen ind til molen/havnen.

Da den gamle lods havde fået et par kopper kaffe og et stykke brød, livede han op. Talte et nogenlunde engelsk, og jeg blev fortalt, at vi skulle ligge på molens nordlige side. Sagde også, at da jeg kendte skibet bedst, ville han lade mig om at manøvrere ind til molen. Stille og rolig, med besætningen fortøjningsklar for og agter, gled KIS SØBYE ind til molens nordside. Farten igennem vandet var minimal. Ingen vind rørte sig her tidlig morgen. Så uden problemer af nogen art blev skibet fortøjet ved en meget faldefærdig mole, hvor der efterhånden var en hel del mennesker, der skulle se på den begivenhed det var, at der tidlig morgen kom et skib, som kunne give losningsarbejde til en del mennesker nogle dage.

Da skibet var fortøjet og landgangen sat, sendte jeg telex til rederiet om ankomst, låste styrehuset af og forlod broen sammen med lodsen, og gik ned i min kombinerede kahyt og kontor. Der satte lodsen sig godt tilrette. Jeg kunne ikke få ham til at sige, hvad han skulle have for lodstjenesten. Men han blev da ganske fornøjet, da jeg gav ham 10 dollar (amrk.) samt sørgede for, at hans rokarl fik serveret mad og drikke i messen, og at han selv fik en god sjus at fornøje sig med, medens jeg afventede agentens og myndighedernes komme.

Efter at have ventet i nogen tid, og lod-

Skibets MOB-båd. (Chr. Arnold)

sen var i gang med anden sjus, kom agenten og myndighederne ombord. Indklareringen gik fint. Der var selvfølgelig det sædvanlige med nogle gaver og overbærenhed fra min side i deres behandling af certifikater og skibspapirer. Immigrationsmyndigheden var repræsenteret ved en person uden uniform. Han meddelt mig, at han havde glemt sit stempel, hvorfor han skulle have passene med i land. Det fik han lov til efter at han og agenten havde lovet at komme tilbage med dem senere på dagen.

Op på formiddagen begyndte man at losse. Med skibets kran og palleløfter blev pallerne sat ned på molen, hvor der stod små varevogne klar til at tage en eller to paller med cement og køre cementen op på et lager i byen. Da pladsen på molen var trang, og der kun blev benyttet små varevogne, skete losningen i langsomt tempo. En gang imellem trykkede de femhundrede kilo tunge paller varevognenes fjedre helt i bund og bortkørslen blev præget deraf. På molen var borttransporteringen en ynk at se på, og jeg blev hurtigt overbevist om, at den tid der var afsat til losning ikke kunne holde, og rederiet blev pr. telex meddelt herom.

Selvfølgelig blev der holdt en siesta af et par timers varighed midt på dagen, og losningen blev stoppet lige før solnedgang. Idet det viste sig, at man ikke havde lys på molen og ved dens overgang til landjorden. Man kunne således ikke køre pallerne væk, når det var mørkt, selv om vi på skibet havde masser af lys.

Kort tid efter vi var indklareret, kom der flere folk om bord for at hilse på mig og tilbyde forskellige tjenester. Det endte med, at jeg ansatte en mand til at vikariere som kok. Det gjorde han udmærket og selv om maden var lokalt præget var den udmærket. Hans betaling var minimal, og de to der havde ageret kok, styrmanden og skibsassistenten var glade for afløsning. At ham der var blevet ansat som kok, så havde en tre-fire kammerater, der kom og spiste rester om aftenen, gjorde ikke noget, så blev der passet endnu bedre på inventar og proviant.

Der kom også en »entreprenør« ombord. Han havde folk, der kunne banke rust og male, fik jeg fortalt. Alt sammen til en rimelig betaling. Styrmanden fik derfor til opgave, sammen med den såkaldte »entreprenør«, at sørge for at skibet blev renset for rust flere steder og malet derefter.

Otte mand kom på opgaven, og resultatet blev flot. De kunne deres arbejde, og vi blev heller ikke udsat for tyverier. 5 dage arbejdede de for en rimelig betaling samt mad middag og aften. Maskinmesteren fik også et par mand til at vaske ned i maskinrummet, noget han var glad for. Et par knægte kom også og ville arbejde. De var vel en tretten-fjorten år. Af dem ansatte jeg den ene til at hjælpe kokken med at holde rent og vagt. Den anden blev ansat til at hjælpe mig med, at gå og rengøre for rust og male på båddækket. Begge knægte fortalte de ikke havde noget sted at bo. Derfor blev de installeret i et tomt kammer. Noget de var meget stolte af, og som jeg havde fornemmelsen af, at de på flere måder pralede med over for deres bekendte.

Den første aften i Jacmel var styrmand og skibsassistenterne selvfølgelig draget i land for at opleve livet på Jacmel's barer og klubber. Jeg, som den gamle, og maskinmesteren, der skulle hjem fra næste havn, blev ombord for at passe på skibet. På en rundtur på dækket tidlig aften blev jeg opmærksom på, at der nede på molen sad flere unge mennesker med nogle bøger, som de i skæret fra skibets mastelys studerede i.

Jeg gik ned på molen, og forespurgte hvorfor de sad og læste på molen. Flere af de unge mænd og piger kunne engelsk, så de fik mig forklaret, at der i byen ikke var elektricitet om aftenen efter kl. 20.00. De havde derfor ikke mulighed for at læse

lektier og anden litteratur hjemme. Da jeg havde fået dette fortalt, gik jeg ombord og fik maskinmesteren vækket med ordene: »Nu skal vi yde ulandsbistand«. Og sammen riggede vi langs skibssiden ind mod molen seks sole (lamper) med seks 60 W pærer i hver. Det gav et meget bedre lys på molen, og vi fik da også en stor tak fra de unge mennesker. Lyset blev slukket kl. 23, da var der ikke flere læsende på molen. Men det blev tændt hver aften i den tid vi lå i Jacmel. Og jeg mener at kunne sige, at det var der mange, der var glade for. Vort maskineri brugte ikke mere olie, fordi vi skulle have solene tændt. Så det var gratis bistandshjælp.

Den anden dag i Jacmel kunne det konstateres, at med den fart cementen blev kørt fra molen med, så ville der gå mindst en uge, inden vi var udlosset. Rederiet blev underrettet, og jeg havde en snak med agenten om muligheden for at intensivere losningen. Men det var ikke muligt fik jeg at vide, der var ikke ordentlige lastbiler i byen. Man var nødsaget til at bruge de små varevogne med åbne lad, som man var begyndt med. Blev også fortalt, at der var nogle problemer på det lager, hvor pallerne skulle hensættes. Det hele lød uorganiseret i mine ører, medens de lokale folk, som havde med losningen at gøre syntes, det hele gik som det skulle.

Op på formiddagen den anden dag kom den gamle lods ombord. Han havde en gæst med, som skulle se dette »store« skib, som han havde lodset ind til molen. Jeg fandt selvfølgelig hurtigt ud af, at hovedformålet med besøget var en god whiskysjus og et par stykker mad. Det fik jeg serveret for dem, og lod dem så ellers passe sig selv, medens jeg ordnede mit kontorarbejde. Det kunne jo ikke nytte at være alt for gæstfri, så ville den gamle lods med garanti bringe andre gæster den næste dag. Efter en rum tid blev jeg hilst farvel og med et tak for i dag, forlod den gamle lods og hans gæst skibet, medens de med garanti har spekuleret på, hvordan de kunne komme tilbage havende et ærinde. Det skete i øvrigt dagen før afsejling, hvor lodsen kom ombord for at spørge om jeg selv kunne tage skibet ud fra molen ved afsejling. Hvilke jeg bekræftede, medens han og kammeraten fik en hjertestyrkning.

På tredje dagen i Jacmel meddelte jeg agenten, at jeg skulle have besætningens og mit eget pas tilbage, brugte den usandhed, at jeg skulle i banken for at få penge, for at få sat gang i sagen. Der skete der også det, at passene med indrejsestempler kom ombord pr. bud om eftermiddagen. Behørig låste jeg passene ind i pengeskabet med en anelse i sindet om, at der nok kom problemer, når vi skulle afsejle Jacmel.

Losningen fortsatte i det langsomme tempo. Efter fire dage var det halve af lasten i land og kørt på lager af de små varevogne. Ombord gik livet nogenlunde. De to af skibsassistenterne var blevet forlovet med et par yndigheder, styrmanden søgte også kvindeligt bekendtskab, men mest i land. Jeg måtte indskærpe over for vagtmændene, at man skulle holde uvedkommende fra skibet, men det var lettere sagt end gjort, når det vrimlede med mørke og chokoladebrune yndigheder, der bød sig til i skibets omgivelser. Selv oplevede jeg at få adskillige besøg af unge piger, der ville udføre alskens former for personlig velvære for mig. Kunne ikke forstå, at jeg var negativ, og de kunne slet ikke forstå, at jeg var over den alder, hvor erotiske eskapader ikke var med i min levevis.

Dag vi nåede lørdag middag stoppede losningen. Og da jeg havde betalt »entreprenøren« med et forskud til hans folk, samt til kokken og de to drenge et mindre beløb, gjorde jeg mig klar til at gå på rundtur i Jacmel om eftermiddagen. Havde indtil da kun set byen fra skibet. Det blev til en forunderlig tur i en by, der var længere ude i fattigdom, end jeg havde set

andre steder på min færd rundt i Caribien, Mellemamerika og Nordlige Sydamerika. Jeg havde ikke taget pas med mig på vandringen og kun et minimalt beløb af penge. Alt sammen for at ikke udfordre eventuelle lommetyve og banditter. For sådanne måtte der være i den fattigdom der herskede. Byen var ikke kloakeret. Brugt vaskevand og snavs i øvrigt blev smidt ud i cementerede åbne render i hver side af vejene, der ikke var asfalteret eller stenlagt.

Da det ikke var i regntiden kunne jeg holde fødderne tørre, men støvet blev jeg overalt, på grund af de mindre vindpust der engang imellem strøg igennem gaderne. Husene var selvfølgelig det vi kalder rønner og lå meget tæt. Udenfor sad folk i hygsom snak, medens de skulede efter den store hvide mand, der studerede deres boligomgivelser.

Der lå langs med gaderne ofte tilgroede haver, hvor der var ruiner af store gamle huse, oprindelig bygget i fransk kolonistil. Fandt senere ud af, at disse huse var bygget helt tilbage i 1700-tallet, og at bygningsmaterialerne havde været anvendt som ballast på de franske sejlskibe, der sejlede til Caribien og dermed Haiti efter datidens eksport til Europa, som var kaffe og fine træsorter.

Da jeg kommet ud af den tætte bebyggelse og ind i et område med megen bevoksning, lå der en begravelsesplads. Sådanne besøger jeg gerne, idet de vidner ikke alene om nutiden, men også om forne tider. Da jeg gik der imellem gravstenene, der ragede op af ukrudtet og vildvoksende planter, hørte jeg pludselig en brægen. Det lød jo interessant, var jo i Woodoo-land. Så jeg sneg mig imod lyden. Det viste sig at være en ged, som havde fundet ud af, at her ovenpå de døde var der godt græs. Den havde måske hørt mig komme eller måske manglede den selskab. Det fik den dog ikke af mig, som efter brægeoplevelsen forlod gravpladsen, og det roderi der rådede der. Man kunne godt have den opfattelse, at gravpladsen var et tegn på det roderi, som de døde havde levet i og som stadig herskede hos de levende.

Min vandring igennem Jacmel gik også igennem handelsgaden. Der var skodder sat for de fleste steder bortset fra nogle barer, hvorfra der strømmede musik, og pigerne forsøgte at få mig indenfor. Enkelte kom hen og fortalte mig med gebærder, at de godt viste hvem jeg var. Jeg så også enkelte af »entreprenørens« folk, som var ude og svinge sig for det udbetalte forskud. Jeg forlod dette lille »rød lygte kvarter« ad en gade, hvor der efter skiltningen fandtes flere internationale kontorer. Gaden var noget pænere end dem jeg havde brugt min eftermiddag på at spadserer rundt på, og endte nede ved stranden, hvor der lå et nyere hotel. Der besluttede jeg mig at gå ind for at få en forfriskning.

Hotellet var bygget i tropisk stil med masser af åbne områder. Gulvene i stueplan var marmor, som var velholdt. Receptionen var selvfølgelig bemandet, men personalet gjorde ikke meget væsen af sig, så jeg gik direkte ind i restauranten, hvor bordene stod dækket – flot dækket med tunge hvide duge og servietter, porcelæn og glas. Møblerne var tunge i det og meget mørke. Efter at have kigget rundt i restauranten fandt jeg ud i baren, der lå ved en swimmingpool, som var tom for vand. Næsten på den anden side af baren var stranden. Som ikke var noget indbydende syn. Brun sand og vand blandet op med affaldsvand fra byen. Det løb åbenbart udi nærheden af hotellet. Kort tid efter jeg havde fået sæde kom der en tjener og modtog min ordre på en whisky soda. Siddende nydende denne bemærkede jeg, at hotellets omgivelser og bygningen i uhyre grad trængte til renovering. Der var også godt med snavs i krogene, når man først rigtig så efter. Det som var mest ulækkert, for det følte jeg efterhånden der var, var

swimmingpoolen. Der var som nævnt ingen vand i den. Siderne var groet til med alger og snavs lå spredt i bunden.

Medens jeg sad og blev mere irriteret over, at nogen kunne behandle faciliteterne så dårligt, kom der en hvid mand på min alder hen til mit bord. Tiltalte mig på engelsk og spurgte om jeg var fra USA. Da jeg fortalte jeg var fra Danmark og kaptajn på skibet der lå nede ved molen, fortalte han mig, at han var fra Schweiz. Havde boet på Haiti i næsten 40 år. Var lærer på en skole. Han var kommet til Haiti under en rejse rundt i Caribien. Havde forelsket sig en lokal pige, som han havde giftet sig med. Han fortalte endvidere, at han to gange havde været i Svejts siden han havde bosat sig på Haiti. Havde opfattelse af, at han ikke var lykkelig. Var for meget præget af livet på Haiti. Inden vi skiltes inviterede jeg ham ombord. Men han kom ikke.

Tilbage på mit skib, KIS SØBYE, var jeg lige før det blev mørkt. Det havde været en interessant eftermiddag. Og jeg havde fået bekræftet det, som jeg tilbage i 1958 havde oplevet. Et land der lever en kummerlig tilværelse. Hvor nød og elendighed og nogenlunde forhold er en mangel. Fantastisk at sådanne forhold kan råde midt i det Caribiske og så tæt på USA.

Søndag blev der selvfølgelig ikke arbejdet. Og jeg brugte dagen til læsning af en interessant bog, som jeg havde gemt til en sådan lejlighed. Besætningen rodede rundt i land. Pigerne vimsede rundt på molen. Maskinmesteren, hvis kontrakt var udløbet, kom en to tre gange og spurgte om, hvor han skulle hjem fra. Konen var børnehavelærerinde på Tåsinge – en af dem med lilla ble – og han var med i et smedekollektiv. Han var en flink mand, men ville ikke forstå, at hans afløsning ikke skete på samme måde, som man tog

Her ses skibet under noget mere kølige omgivelser, nemlig i finsk havn, hvor der lastes projektlast i form af maskingods – som også udgør en del af de fragter, coasterne går med (Chr. Arnold)

bybussen til Svendborg. Fandt i øvrigt ud af, da han var rejst hjem, at han havde snydt mig, i forbindelse med sit arbejde.

Efterhånden som losningen skred frem, blev jeg opmærksom på, at de arbejdere der var beskæftiget i lastrummet med vilje lavede hul i en sæk eller to på pallerne, der ellers var omviklet med klar plastik for at hindre skade ved losningen. Ved at lade pallerne svinge i kranens krog lige inden pallen blev løftet ud at lastrummet, ramte pallen kanter i lastrummet og der opstod derved hul i en eller to cementsække. Derved løb der lidt cement fra pallerne og ned i lastrummet eller ud på dækket, inden løftet var kommet ned på kajen. Selvfølgelig talte jeg og styrmanden med store bogstaver overfor arbejderne. Men det hjalp ikke alverden. For de arbejdere som lossede, skulle jo have noget cement med hjem. Derfor sørgede de omhyggelig for, at det spildte cement blev fejet op og kom i små spande og poser, som man ved pauserne tog med sig i land. Situationen endte således med, at lastmodtager mistede lidt cement og skibet fik et rent fejet lastrum.

Da skibet var næsten losset kom immigrationsmanden ombord. Han skulle bruge vore pas for at stemple os ud af landet. Stemplet havde han selvfølgelig ikke med, så passene skulle med i land, medens han lovede at komme tilbage med dem inden for nogle få timer. Immigrations-manden kom selvfølgelig ikke med passene efter nogle timer. Men da vi først ville være klar til at sejle fra Jacmel næste formiddag, tog jeg det roligt. Kunne jo ikke sejle uden vore pas, så de skulle jo nok dukke op.

Tidlig næste formiddag meddelte jeg agenten, at jeg manglede besætningens pas. Han lovede at de nok skulle komme ombord inden længe. Hvorefter han udfærdige afsejlingspapirerne i samarbejde med myndighederne, der selvfølgelig var mødt talstærkt frem med undtagelse af immigrationsmyndigheden. Da vi nåede middag var skibet udlosset og rengjort i lastrummene. Styrmanden havde sørget for at vi var søklar og maskinmesteren havde prøvestartet maskinen. Vi var klar til at forlade Jacmel for at sejle til Kingston på Jamaica, der var næste lastehavn. En kort tur i godt vejr.

Da immigrationsmyndigheden stadig ikke kom med besætningens pas, besluttede jeg at tage sagen i egen hånd, som man siger. Styrmanden fik ordre til at »single up«. Det vil sige, at der kun er en enkelt trosse for og agter tilbage af fortøjningen. Jeg fik fat i »entreprenøren«, der efter foretaget afregning fra skibets side, stadig cirklede rundt nede på molen. Fortalte ham om problemet med passene. Han lod meget overrasket, men kendte nok til situationen. Med »entreprenøren« som tolk fik jeg hos toldvæsenets kontor på molen fat i en mand, der ville køre os op til agenten, som viste sig også at være modtager af lasten. Noget der ikke var fortalt. Agenten var imidlertid ikke til stede. Derfor var det en madame i stor overstørrelse og sort som kul, der begyndte at diskutere med tolderen og min tolk. Madame tog til sidst telefonen og ringede et nummer op. Efter en længere palaver med en for mig ukendt tog hun til sidst et bundt pengesedler, der efter omhyggelig optælling blev givet til tolderen.

Tolderen, »entreprenøren« og jeg kørte derefter ud til et kvarter af byen, hvor jeg ikke havde været på min vandring. Husene var lidt pænere end dem jeg hidtil havde set. Men omgivelserne var præget af fattigdom og forfald. Ved et nogenlunde pænt hus stoppede vi. Jeg fik at vide, at jeg skulle blive i bilen. tolderen og »entreprenøren« gik derefter ind i huset, hvorfra de efter ca. 10 minutter kom ud og overgav mig passene. Medens vi kørte imod molen fik jeg at vide, at en manglende betaling fra lastmodtageres side til immigrationsmyndigheden var skyld i problemet med passene. Passene havde simpelthen været brugt som pant. Fik også under kørslen

ned til KIS SØBYE oplyst af »entreprenøren«, at en passende erkendelig til ham og tolderen var på sin plads. Så derfor fik de hver fem US dollars, sammen med et håndtryk og en tak for god service, da vi holdt nede på molen. Og med et farvel til »entreprenør« og tolder gik jeg ombord på mit skib, hvor man stod klar til at sejle. Maskinen var startet op. Så snart jeg var på broen, gav jeg ordre om at lade de to sidste trosser gå. Maskinen blev sat på meget langsom bak, og stille og rolig gled vi fra molens kant. Med tre korte og et langt signal i hornet sagde jeg farvel til Jacmel og Haiti.

Den første sømil ud imod det åbne hav foregik med meget langsom fart. Havde ikke taget nogen vandballast ind. Skibet havde jo i otte dage ligget i meget snavset vand langs molen, og det snavsede vand tegnede sig på vandoverfladen ud til ca. en sømil af kysten. Skulle ikke have ballasttankene fyldt med rester af ekskrementer og lignende fra Jacmel.

Da det rene vand var nået, blev der åbnet for vandballast og farten langsomt sat op. Kursen sat imod Kingston på Jamaica, hvortil der var 18 timers sejlads i godt vejr. I Kingston skulle maskinmesteren, de to skibsassistenter og styrmanden hjem. Noget jeg undrede mig meget over, der var trods alt kun 16 dages sejlads til Europa, hvortil vi skulle med en last containere. Men afløsning skulle finde sted og sådan var der flere mærkelige administrationsoplevelser i et skib som KIS SØBYE, der var ejet af et såkaldt trusserederi.

Af oplevelserne fra Jacmel står tydeligt, at der var venlige folk, der levede i en meget stor fattigdom på grund af et dårligt politisk styre. Man ville godt arbejde, men der var ingen arbejde. Man stjal kun af nød og ikke fra den der betalte ens løn. De unge mennesker ville uddanne sig. De to knægte, der var ansat under opholdet, og som fik god kost og logi, var ikke tilfreds med lønnen. *Captain!* lød det: *Vi skal bruge penge til skolen*. Ja, så lod den gamle dem få næsten, hvad de mente, de skulle bruge til skolen.

Julen 1998 i Port Elisabeth, New Jersey

Besætningen bestod på dette tidspunkt af 3 danske: skibsfører, styrmand og maskinmester, samt 4 filippinere, 3 som skibsassistenter og 1 som kok. Meget tidlig morgen den 23. december var vi ankommet til mundingen af Hudson River, New Yorks red. Der var jeg ankret op under kysten af Long Island afventende kajplads. Via telex havde jeg fået at vide, at skibet antagelig skulle dokke den 24. december. Da dagen gryede var der en let dis over havet, som var blikstille. Over land var luften klar, og vi kunne følge trafikken på Kennedy Airport. Om formiddagen havde vi den oplevelse, at se den fantastiske flyvemaskine Concorden lette, og i tre-fire hundrede meters højde elegant svinge imod øst, medens den viste os sømænd sin underside, inden den steg og steg, indtil den var borte i skyerne. Fantastisk syn. Og om lidt ville den ude over Atlanterhavet gennembryde lydmuren med et enormt drøn. Noget flere af os have oplevet bl.a. i Den Engelske Kanal. Tidlig formiddagen blev der over radioen meddelt fra US Coast Guard, at der ville komme et undersøgelseshold ombord i skibet. Man viste, at vi kom i ballast fra Haiti. Derfor ville man undersøge skibet for narkotika, samt vel også anvende lejligheden til at træne personalet. Man meddelte mig, at alle ombordværende, undtagen vagthavende officer – mig – der skulle være i skibets styrehus, skulle tage ophold i skibets messe. Dette konfirmerede jeg, og besætningen satte sig i messen med kaffe og læsestof. Kort tid efter modtagne ordre fra Coast Guard, blev der fra en kutter søsat to gummibåde. Den første med bevæbnet personale. I bedste NATO-system kom den langs siden og sendte folk ombord, som tog opstilling i en konfliktafværgende position, samtidig med at an-

dre blev sat som vagt ved den åbne dør til skibets messe, hvor besætningen opholdt sig. Enhedens leder kom op til mig i skibets styrehus, præsenterede sig og anmodede om at få udleveret nøgler til eventuelt aflåste rum i skibet, samt tændt lys overalt indenbords. Dette blev udført på en jovial måde af mig. Samtidig kom der endnu en gummibåd langs siden, og ombord blev der hejst 3 hunde. De skulle bruges til at søge efter narkotika oplyste man mig. Personalet fra Coast Guard begyndte straks at undersøge skibet overalt, medens de 3 hunde snusede rundt. Alt blev undersøgt, lige fra ankerkædekassen, lastrum og disses brønde. I maskinrummet var man overalt, løsnede mandehuller og dæksler til maskingraven. Hos mig og alle beboelserne blev alt nøje eftergået, man løftede sågar madrasserne i køjerne, men man fandt intet. Der skulle jo heller ikke være noget, for smugleri tillod jeg ikke. Hvad det end måtte være. Interessant var det at observere, at Coast Guard folkene selv havde vand med til hundene. Hvilke blev forklaret med, at man ville undgå forgiftning. Den eneste situation, hvor der opstod diskussion, var da besætningen skulle spise kl. 12.00. Da kunne jeg også godt gå ned og spise fik jeg at vide. Da jeg kom ned i messen stod der en vagt med et gevær og overværede besætningens spisning. Det ville jeg ikke finde mig i, og efter lidt store ord mig og vagtens foresatte imellem, blev vagten fjernet. For spise bevogtet i vort »eget hus«, det skulle hverken besætning eller jeg. Ved 14-tiden afblæste Coast Guarden undersøgelsen/træningen, sagde pænt tak for at vi havde assisteret dem på bedste måde, undskyldte ulejligheden, hvorefter man efter NATO-systemet forlod skibet. Da alle var kommet ombord på kutteren, sendte man os et Merry Christmas via VHF radio, ønskede os alt vel og håbede vi kunne komme i havn inden juleaften. Natten mellem den 23. og 24. december forløb stille og rolig på reden i afventning på, at der ville komme besked om, at vi skulle i havn. Vi var i charter for et besynderligt firma der havde hjemme i Brooklyn og arrangerede transport af brugte biler og alskens brugte ting som immigranter fra Haiti ville have sendt hjem til deres pårørende. Men da der havde været svindel tidligere, ville dem der skulle have varer sendt med KIS SØBYE, ikke levere det på kajen, før skibet var klar til lastning. Dette mærkelige forhold gjorde, at jeg var sikker på, at kom vi i havn, så var juledagene i land sikret. Havde derfor meddelt skibets filippinske besætning – kok og tre sømænd – som havde mange venner og familie nærheden af Port Elisabeth, at de havde fri, og kunne holde julen hos familie og bekendte. Styrmand og maskinmester havde jeg inviteret på middag i land juleaften, og en tur til New York juledag. Dette var alle tilfredse med. Så selv om der ikke var megen julehygge ombord, var alle ved at komme i julestemning, da der op ad formiddagen den 24. december kom besked om, at lods ville komme og tage skibet i havn i løbet af kort tid. Lidt over middag kom der lods. Han havde en lodslærling, en yngre pige, med. Vi havde, inden lodsen kom, hevet anker og var således omgående klar til den 3 timers sejlads ind imod Frihedsgudinden og under Verrazano Bridge, inden vi svingede ind igennem et enormt område med raffinaderier og containerhavne i Newark og New Jersey for endelig at komme til havnen, Port Elisabeth, hvor vi fortøjede i skyggen af den store motorvejsbro, der fører over til Staten Island. Lodsen lod lærlingen foretage den meste vejledning over for styrmanden, medens han fortalte mig om lodsuddannelsen i New York. Man havde åbnet op for kvinder til faget. Den unge pige der var med som lodslærling, var datter af en lods og havde sejlet som styrmand på bugserbådene, der bugserer pramme på Hudson River, East River og Long Island Sound. Sin eksamen

skulle hun aflægge på en af de store Mærsk containerskibe. *Dem anvender vi altid,* fortalte lodsen.

Ved 16-tiden var vi fortøjet. Med et *Merry Christmas,* sagde lodsen og lærlingen farvel og vor lokale agent og immigrationsmyndighederne kom ombord for en hurtig indklarering. Vi så ikke noget til charter. Agenten havde post og penge med. Posten med sine julehilsener blev omdelt og bestilte penge udbetalt. Og så var vi ellers klar til at jule. Besætningen fik at vide, at de skulle være ombord anden juledag om morgenen.

Styrmand, maskinmester og jeg koblede af til kl. 19.00. Da gik vi fra et aflåst skib i land for at julehygge. Styrmanden var 26 år gammel og maskinmesteren 32. Jeg selv 63. Så jeg følte et faderligt ansvar for de unge.

Vort første stop var på den lille lokale bar, som vi havde besøgt ved tidligere anløb af Port Elisabeth. Selv om baren var snusket og publikum ikke af det bedste, så var værtsparret af en god kaliber. Da vi var kommet inden for, blev vi budt velkommen af værten med dette udsagn: *Jeg har en specialitet til jer! Syltet norvegian herring*. For ham var Norge og Danmark et. Vi var skandinaver. Og medens der kom kolde øl på bordet, også til værten og værtinden, sørgede værten for, at vi fik tallerkener, knive og gafler, samt pumpernikel brød på bordet, inden han kom med sildene. Det var jo ikke som et dansk sildebord, men sammen med skål for *a merry christmas* og koldt øl, var sildemaden slet ikke værst. Og værtsparret var glade for at kunne give os denne »julegave«. Vi fortalte, at vi var på vej til en restaurant for at få en ordentlig julemiddag. Det syntes værten var helt i orden. Så efter endnu en gang øl, kørte han os i sin Buick, til områdets bedste restaurant. Men den var lukket. Værten mente derfor, at i et område hvor der boede mange portugisere – *de er jo europæere som jer* – var en restaurant, hvor vi kunne få en flot julemiddag. Vi ankom til en restaurant, der ikke var lige det, som vi havde forestillet os, men det nænnede jeg ikke at sige. Derfor stod vi ud. Takkede for kørslen, og gik ind i den portugisiske restaurant, der som vi frygtede, slet ikke var hvad vi ønskede. Derfor blev det en enkelt øl til hver, inden jeg bestilte en taxa og bad chaufføren om at køre os til hotel Hilton Newark. Hilton Newark måtte efter min opfattelse kunne servere os en ordentlig julemiddag. Da vi ankom til Hilton Newark blev vi modtaget i hoveddøren af den liberiklædte dørmand, der ikke alene åbnede taxaens døre, men også efter en varm velkomst ledte os til den elevator, der skulle bringe os op på niende etage. Der var restauranten, der kunne byde på alskens lækkerier. Beklageligvis var vi for sent på den. Restauranten var lukket for yderlige gæster, da vi ankom kl. 21.30, så nu var gode råd dyre. Ned med elevatoren og fat i dørmanden, som var ked af vor situation. Havde helt overset at klokken var så mange, at restauranten var lukket, sagde han til os, hvorefter han bad os vente ved indgangen.

Et minut efter kom dørmanden tilbage, kørende i hotellet lille bus. *Ind med jer*, sagde han, s*å skal jeg køre jer til en god restaurant, hvor I kan få en julemiddag.* Og så gik turen igennem de oplyste gader i Newark, men ingen steder var der restauranter åbne, af en standard, som vor dørmand-chauffør ville sætte os af ved. Det var ved at se sort ud for det med en julemiddag, da dørmand-chaufføren pludselig kom i tanke om en græsk restaurant.

Efter en del kørsel igennem til tider halvmørke gade kom vi frem til en flot oplyst bygning.

I bygningen lå der en restaurant, som reklamerede både på græsk og engelsk. Vor dørmand/chauffør gik ind og forespurgte om plads. Det var der. Og med en fem dollar seddel i tip, sagde vi farvel til en uhyre serviceminded mand, og gik ind

i restauranten, hvor vi blev modtaget af en værtinde, som viste sig at være hustruen i restauranten, hvor manden var kok. Værtinden fik os placeret og fik menukortene frem. Jeg bestilte tre dry martini, og medens værtinden gik efter dem, så vi os om i den stopfyldte restaurant, hvor der var høj stemning og pyntet jul på græsk.

Da vore dry martini blev serveret havde vi fundet ud af, at vi skulle have en fiskeret først, og derefter skulle værtinden sørge for noget græsk kød til os. Værtinden tog ganske enkelt over. Hun der var midt i 40erne, vidste nok hvad vi skulle have af mad og drikke. Det blev derfor til en herlig middag. Der blev sørget for os tre danskere, så vi følte os som velkomne gæster. Og da vi sluttede af med bananasplit som dessert med dertil hørende græsk likør, havde hele serveringspersonalet og kokkene været og hilse på.

Tiden gik hurtigt i det gode selskab som sluttede da vi var kommet ind i Juledag. Da vi skulle have fat i en taxa for at blive kørt hjemad, ordnede værtinden det. En speciel chauffør blev tilkaldt. Han fik meget bestemt af værtinden at vide, hvor vi skulle hen. Turens betaling sørgede hun for blev afviklet inden vi kørte. Så kom vi ikke ud for optrækkeri. Betalingen for middag, drikke og tip til personale og værtinde var vel lidt i overkanten. Men oplevelsen skulle der jo også betales for, så de 275 dollar det havde kostet bekymrede os ikke.

Med vinkende personale, værtinde og kok, drog vi af sted i taxaen til Port Elisabeth. Hvor alt på KIS SØBYE var som da vi havde forladt skibet. Og med glædelig jul og tak for aftenen til styrmand og maskinmester gik jeg til køjs. Og efter min sædvanlige tak til Vor Herre faldt jeg i en god søvn.

Vågnede juledag tidlig på formiddagen frisk og udhvilet efter en god nats søvn. Alt på skibet var stille. Besætningen var i land. Styrmand og maskinmester sov stadig. Dem vækkede jeg ved 10 tiden. Maskinmester skulle have kontrolleret maskinen, og styrmanden skulle sørge for at fortøjninger og lignende var i orden, inden vi kl.12.00 forlod skibet for at drage over til det New York, som vi kunne se ligge med sine skyskrabere i luftlinje 15 km væk. Fik fat i en taxa og kørte op til stationen i Port Elisabeth. Derfra tog vi toget til stationen under World Trade Centret. Da vi kom derover var det nogenlunde vejr. Køligt, men ingen regn. Vi besluttede os for at vandre op imod Time Square. Og da de to unge mennesker ikke havde været i New York før, blev det noget af en oplevelse for dem. Da vi kom op til Time Square købte jeg et camera. Skulle jo have nogle billeder fra vor julefærd. Det blev bl.a. til nogle gode billeder af styrmanden og maskinmesteren med de kæmpemæssige bygninger som baggrund.

Fra Time Square fortsatte vi op imod Central Park ad de julepyntede gader beundrende de flotte butikker. Der var masser af mennesker på gaden. De var alle i højtidsstemning og glade. Da vi nåede op til Central Park inviterede jeg styrmand og maskinmester på lidt godt at spise på det store fornemme hotel Plaza, der ligger lige over for den sydlige ende af Central Park. Ved indgangen til hotellet var der kø af mennesker. Et skilt meddelte, at der kun var adgang for personer med lejet værelse. Der var altså ikke noget med, at man kunne komme ind i restauranten. Men man skal jo aldrig sige aldrig. Derfor gik jeg hen til den liberiklædte dørvogter. Fortalte ham, at vi var tre danske sømænd, som kunne tænkte os at spise lunch i Oak Room. Fortalte ham også, at det antagelig var den eneste gang i vort liv, at vi havde mulighed for det. Dørvogteren så på mig, smilede, og sagde: *Take position in the line, and I will give you an eye wink when you can pass the door*. Som sagt så gjort. Vi stillede op i køen. Og ganske kort tid efter sendte dørvogteren mig et blink med øjet,

Kom så drenge, sagde jeg og vi gik ind i et af de fineste hoteller i New York. Da vi trådte over dørtærsklen til The Oak Room blev vi modtaget at overtjeneren, der førte os til et flot bord med tilhørende behagelige stole. Lunchen bestod i et stort udvalg af et stort udvalg af sandwich, american style. Tre blev bestilt med tilhørende øl. Serveringen skete hurtigt og medens vi nød måltidet, beundrede vi omgivelserne. Som navnet lokalets navn antydede, var der anvendt eg overalt. Bløde tæpper dækkede gulvet og loftet var med indirekte belysning. Jo, det var luksus vi var endt i denne juledag i 1998.

Ved nabobordet sad et ægtepar med to børn – unge mennesker. Dem kom vi i snak med. De var fra Schweiz. Havde været på et krydstogt i Caribien. Skulle nu være nogle dage i New York inden de rejste hjem for at fejre nytåret. Især manden var meget interesseret i vort erhverv. Så det blev til en halv times behagelig snak, inden vi sagde farvel til de gode folk fra Schweiz og drog ud i det pulserende liv, jeg med en betalt regning på 80 dollar. Da vi kom ud fra Plaza glade og velfornøjede, observerede vi, at der ovre langs Central Park var en del kunstmalere og hurtigtegnere, som havde taget opstilling. Dem skulle vi da lige se på, og det endte med at jeg fik tegnet et portræt at mig selv. Syntes ikke at det lignede, men det siger alle andre det gør. Prisen var 20 dollar. Portrættet kunne jeg anvende til en gave til min mor. Hvilke det senere blev. Dagen gik på hæld, mørkningen kom og alle lysene ledte os nu på vej i millionbyen. Da vi efterhånden var ved at være trætte, besluttede vi at vende hjemad til skibet i Port Elisabeth.

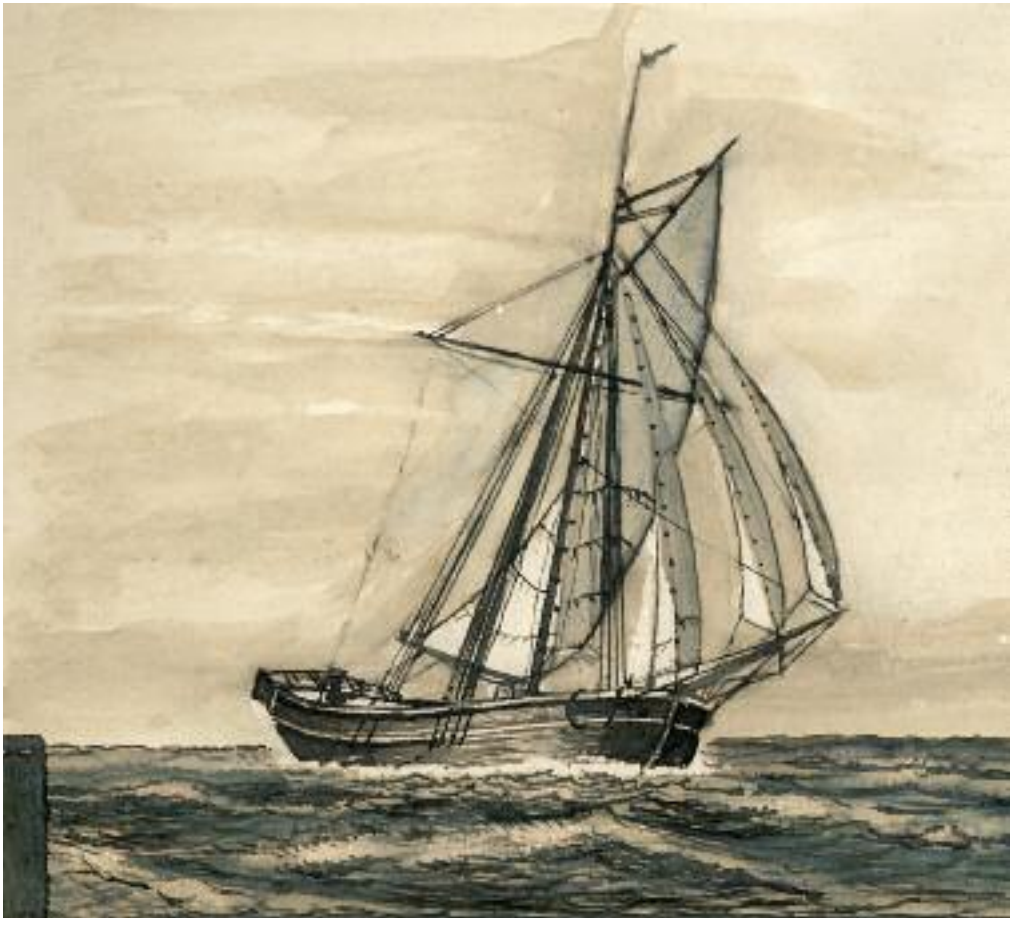
Først med undergrundsbanen til stationen under World Trade Center og derfra med toget til Port Elisabeth. Jeg kom ikke i samme vogn som styrmand og maskinmester, og da jeg, træt som jeg var, hvilede lidt, faldt jeg i søvn under kørslen. Dette udløste lidt panik på stationen i Port Elisabeth, inden konduktøren fandt mig. Styrmand og maskinmester havde bedt ham om at finde mig, da jeg ikke kom ud efter toget var stoppet på stationen.

Ved 19 tiden var jeg hjemme på mit gode skib KIS SØBYE. Jeg var træt efter en dag fyldt med indtryk og oplevelser. Gik tidlig til køjs, skulle jo være frisk anden juledag, da skulle vi måske begynde at laste. Styrmand og maskinmester var gået ind på den lille lokale bar, for at sige Merry Christmas til værten med de norske sild, og sikkert snakke om den gamle skipper, der havde haft dem med i byen til steder de aldrig havde drømt om, og måske aldrig fik at se igen.

Noget om skibsfart og sparekasser

Af KARSTEN HERMANSEN

Man må indrette sig efter forholdene
Da Ærø blev indlemmet i kongeriget i forlængelse af krigen 1864, måtte søfartserhvervet se sig sat i en ny og ringere position. Med ét slag blev den betydelige sejlads mellem hertugdømmerne og Danmark mærkbart forringet. Konkurrenceevnen blev nemlig stærkt påvirket af, at de hidtidige skibsafgifter, som ærøboerne før havde betalt efter indenrigstakst, nu blev seksdoblede, fordi hertugdømmerne blev udland. Det var Danmark, der opretholdt de høje afgifter, for prøjserne, som nu besad hertugdømmerne, satte rent faktisk



Marstalflåden bestod stadig væk ved krigsafslutningen 1864 for en stor del af den oprindelige skibstype jagten. Her i Albert E. Boyes streg.

taksterne ned. Marstallerne klagede deres nød til Rigsdagen i 1870, og naturligvis kunne man klage, men det fik man ikke nødvendigvis noget brugbart resultat ud af. I hvert fald ikke i dette tilfælde. Der skete simpelthen ingenting, og da skibsafgifterne omsider blev ophævet i 1894, var søfarten for længst indstillet på en helt anden virkelighed, som ikke længere var afhængig af farten på Slesvig og Holsten.

Konsekvensen var logisk nok, at småskibsfarten blev betragteligt dårligere, og når der ikke var penge i arbejdet, måtte der naturligvis tænkes i nye baner. For marstallerne, ærøboerne, og alle andre i øvrigt, gik udviklingen i retning af større skibe og længere distancer. Verden oplevede omvæltende begivenheder. Europa mærkede en kraftig tilstrømning til byerne, industrien vandt frem, og udvandringsbølgen til det forjættede land USA betød ikke bare noget for udvandrerne og deres familier, men det skabte også helt nye markeder og behov, som krævede transport. Verdenshandelen voksede, og guldfund i både Californien og Australien i midten af århundredet bidrog til stigende priser, som havde en stimulerende virkning på handel og omsætning. Her skulle alternativet til gamle dages sejlads på hertugdømmerne findes.

I første omgang fortsatte mangt og meget som hidtil, for skibstonnagen svarede jo endnu ikke til de nye tider. Kornfarten forblev afgørende, og mange skippere fortsatte frem til midten af 1870'erne med handel for egen regning. Men der var grøde i skibsfartens internationalisering, og da russerne anlagde jernbaner ud til zarrigets havnebyer, kunne ikke mindst England og Holland oversvømmes af russisk korn fra de store godser i det enorme lands hjerte. Marstallerne fik en stor trafik på russiske østersøbyer som Libau, Reval, Riga, Narva, Windau og Skt. Petersborg i 1870'erne. Denne udvikling kom belejligt, for Norgesfarten var tydeligt mærket af den stigende konkurrence

Mange af jagterne blev forlænget til halvandenmastede galeaser, og denne ombygning krævede finansiering. Albert E. Boye.

fra dampskibene. Svensk og finsk tømmereksport gav også marstallerne noget at sejle med, om end russerkornet uden diskussion var hovedbeskæftigelsen.

En af de helt store russiske udførselshavne var Arkhangelsk i Hvidehavet, og selv om sejladsen var vanskelig, kom der mange marstalskibe til havnen, hvor der ikke var kajer, men blot pæle, som fartøjerne måtte fortøje ved. Skibene gik til Arkhangelsk i ballast og lastede først og fremmest korn, men også hørfrø og bastmåtter til garnering. Trafikken beskæftigede omkring ti skibe i 1870'erne, men i 1880'erne ophørte den igen. I mellemtiden var Spanien og Middelhavet dukket op som en ny mulighed for marstallerne, og i 1869 førte kaptajn L. Eriksen briggen AMANDA tværs over Atlanten bestemt for Santos i Brasilien med salt fra Setubal. AMANDA var det første, men slet ikke sidste skib fra Marstal på de kanter. I de næste år blev både Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro og Kingston på Jamaica anløbet for at laste tobak, kaffe eller sukker til Europa. Også Indien blev et par gange mål for marstalskibe, idet Hermann C. Boye fra H. C. Christensens rederi anløb Madagaskar tre gange med ladninger af levende okser fra Sydafrika.[1]

Marstallerne kom vidt omkring, og i slutningen af 1890'erne begyndte Newfoundlandsfarten, som skulle blive en hel epoke i Marstals maritime historie.

Veje til finansiering

Historien om marstallerne, der indretter sig efter de nye vilkår og sejler verden rundt, er velkendt. Men der er et par enkelte punkter, som fortaber sig i uvished. Et af dem er spørgsmålet om skibenes finansiering. Hvor kom pengene fra? Der findes dokumentation for, at parthaversystemet involverede hele byen i flådens finansiering omkring år 1900,[2] men det siger ret beset ingenting om den store omstillingstid efter 1864.

Naturligvis havde de mange års østersøsejlads frem til 1860'erne lønnet sig, og en veludviklet sparsommelighed kunne få midlerne til at strække langt, for der var ingen luksus i Marstal. Men det forklarer ikke fuldt ud, hvordan byens borgere var økonomisk i stand til at skifte jagter og galeaser ud med skonnerter, der var store nok til at sejle verden rundt på forsvarlig vis.[3]

Marstal Sparekasse var blevet oprettet i 1822, hvilket faktisk var tidligt – set i en dansk sammenhæng, hvor den ældste sparekasse i grevskabet Holsteinsborg blev etableret i 1810. Men Ærø var nu en gang en del af hertugdømmet Slesvig, hvor den første sparekasse så dagens lys i Kiel i 1796. Sammen med Ærøskøbing Sparekasse fra 1820 fik Ærø tidligt adgang til gode lånemuligheder, idet begge sparekasser også fungerede som lånekasser præcis som alle andre slesvigske sparekasser, men i modsætning til mange danske.

I løbet af 1850'erne oplevede Marstal Sparekasse en stærk indlånsstigning. Den 1. januar 1850 havde sparerne et tilgodehavende på 9.278 rigsdaler. Præcis ti år senere var beløbet vokset til 37.976 rdl. Det var altså mere end firdoblet! I det følgende årti blev indlånet omtrent fordoblet, og i begge perioder fulgte udlånet med op.[4] Alt blev lånt ud, og der er ingen tvivl om, at pengene gik til investering i byens levebrød: skibsfart. Det var princippet om de mange bække små, der gør stor å, men der var stadig brug for penge, og i 1860 viste der sig en ny mulighed:

Den 17. april 1860 åbnede en ny sparekasse, der i første omgang fik det omstændelige navn De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasse, som fra 1873 blev ændret til det mere mundrette Rise Spare- og Laanekasse.

I betragtning af, at både Ærøskøbing og Marstal havde hver sin sparekasse, kan man med god ret undre sig over, hvor kunderne til den nye sparekasse skulle komme fra. De kunne jo bare indsætte deres opsparing i de eksisterende sparekasser, skulle man tro. Men det er lige præcis her, problemet lå. I flere år havde Ærøskøbing Sparekasse nemlig holdt lukket for sparere fra de ærøske landdistrikter, og dermed var der ingen steder at gå hen med formuen. Pengene trak ingen renter, når de lå hjemme under hovedpuden, og ingen fik glæde af kapitalen til at igangsætte nye aktiviteter. En af Rise Sparekasses initiativtagere, skolelærer Gustav Hansen, fremhævede, at hvis sparekassen var kommet i gang tyve år tidligere, ville den have kunnet forære hvert sogn sin egen brandsprøjte. At etablere en sparekasse i Rise var simpelthen hjælp til selvhjælp.[5]

Den nye sparekasse, som fik til huse i Gustav Hansens skole i Olde-Stokkeby distriktet, sigtede naturligvis først og fremmest mod at fremme lokalområdets økonomiske aktiviteter, men som enhver kan regne ud, var der også folk i Marstal, som kunne bruge mere kapital. Spørgsmålet er så, om de marstalske søfolk lånte penge i Rise? Og skete det i det store omfang, myterne fra Rise i mange år har talt om? Kort sagt: blev Marstals flåde afgørende finansieret ved hjælp af Rise Sparekasse?

Sparere og lånere

For at låne penge ud, skal der være et indestående, og det skulle naturligvis først opbygges, men øens skippere meldte sig hurtigt. Den første var skipper Hans Nielsen Schaarup fra Ærøskøbing, som fik bevilget et lån på 700 rdl. Sparekassen havde imidlertid ikke alle pengene til rådighed, så skipper Schaarup måtte finde sig i, at pengene blev udbetalt i tre omgange med fjorten dages mellemrum. Den første marstalskipper, Hans Hansen Larsen, skulle bruge 300 rigsdaler, men der var kun 190 rdl. til udbetaling første gang, og han fik derfor først resten udbetalt fjorten dage senere.[6]

Skipperne optog lån for i alt 6.807 rdl. i årene 1860-1861. Det var 21 procent af det samlede udlån, men selv om de enkelte lån til marstallerne generelt var større end udlånet til landbruget, kan man ikke påstå, at Rise Sparekasse bidrog afgørende til finansieringen af den ærøske søfart. Set med Rise Sparekasses øjne var skipperne imidlertid den helt afgørende kundegruppe i Marstal.

Men hvor kom pengene i grunden fra? Til og med udgangen af 1861 blev der oprettet 250 konti i Rise Spare- og Laanekasse. De fordeler sig sådan:[7]

Marstallerne udvidede sejladsradiussen med større tonnage i en rivende hast i sidste fjerdedel af 1800-tallet, og det krævede kapital.

En barkentiner, som ovenstående, var en typisk langfarer i flåden. Albert E. Boye, der er mester for tegningen noterer under billedet:

Hold Roret støt! Stræk sejlene paa Kant!
Tallier paa Skøderne, og svik Skibets Vant.
Lad os se, hvad der duer af Sejl, Tov og Træ,
sejle vi skal, thi Land er i Læ.
Hjemme gaar Rederen og venter paa Mynten,
derfor Præs paa Madammen, saa klarer vi Pynten

Indskydere	Rise	Tranderup	Bregn./Søby	Ærøskøbing	Marstal	I alt
Tjenestefolk	22 (8,8 %)	2 (0,8)	1 (0,4)			25 (10,0)
Gårdejere	8 (3,2 %)	1 (0,4)	3 (1,2)		1 (0,4)	13 (5,2)
Husmænd	14 (5,6 %)	1 (0,4)	5 (2,0)			20 (8,0)
Lærere	1 (0,4 %)		1 (0,4)			2 (0,8)
Håndværkere/ Handlende	8 (3,2 %)		1 (0,4)	1 (0,4)		10 (4,0)
Søfolk				1 (0,4)		1 (0,4)
Kvinder	60 (24,0 %)	5 (2,0)	7 (2,8)		72 (28,8)	
Ukendt Erhverv	71 (28,4 %)	8 (3,2)	16 (6,4)	4 (1,6)	1 (0,4)	100 (40,0)
Øvrige	4 (1,6 %)			1 (0,4)		5 (2,0)
Udenøs (Skarø)						2 (0,8)
I alt	188 (75,2 %)	17 (6,8)	34 (13,6)	7 (2,8)	2 (0,8)	250 (100,0)

Indskydernes sognevise fordeling viser noget helt centralt for Rise Spare- og Laanekasse. Tabellen afslører nemlig klart og tydeligt, spare- og lånekassens placering i det midtærøske landbrugssamfund.

Beklageligvis har den største gruppe indskydere ingen stillingsbetegnelse. Vi kan roligt regne med, at en stor del af de ubetitlede er tjenestefolk rundt omkring på gårdene. Desuden udgør børnene en betydelig del af denne gruppe. Det står klart, at sparekassens kunder var ganske almindelige folk uden store stillinger, som jo heller ikke fandtes i området. De mange kvinder, som sparekassen gav en mulighed for at spare op, er kun med til at cementere sparekassens bredt folkelige forankring på øen. Kontohavernes erhvervssammensætning minder for gårdmænd og tyende en del om det mønster, som var gældende i 1870'ernes Danmark, hvor tyende og arbejdsfolk udgjorde en trediedel af kunderne, medens gårdejerne stod for omkring 10-12 procent. På landsplan udgjorde børn også omkring en trediedel af kontohaverne.[8] Noget lignende gør sig muligvis gældende for Rise Spare- og Laanekasse, men det ses som nævnt ikke direkte af tallene.

Maritime lånere

De største privatlån blev som regel ydet til skippere fra Marstal. Skipper Hans Christian Rasmussen fra Marstal fik i 1862 bevilget et lån på 3.200 rdl. mod kaution af sin far, skipper Ole Rasmussen, og sin svoger, landfoged og justitsråd J. E. A. Carstens fra Ærøskøbing.[9]

Men ingen regel uden undtagelser – og så måske alligevel ikke. Assessor B. N. E. Steenstrup var aktiv på mange fronter, og det krævede selvsagt en betydelig kapital, som ind imellem måtte suppleres. Da han på helligtrekongers dag 1863 fik udbetalt det hidtil største lån i spare- og lånekassens historie, var de 5.846 rdl. imidlertid ikke blot et lån til ham selv, men også til

Skipper Ole Rasmussen, kautionist for sønnens lån i Rise Sparekasse.

vandmøller Peder Hansen i Borgnæs og bolsmand Johan Henrik Clausen i Stenbjergløkke. Godt to et halvt år senere slog skipper Lars Hansen Larsen, Marstal, lånerekorden, da han i september 1865 søgte og fik et lån på 9.000 rdl. Det usædvanligt store lån påkalder sig interesse, men det gør navnene på kautionisterne også: Johan Henrik Clausen, Thomas Hansen Pedersen fra Bjergenegaard, vandmøller Peder Hansen samt to marstallere, mægler Herman Christian Grube og skibsreder Hans Clausen Christensen. Bortset fra Thomas Hansen Pedersen var alle de nævnte kautionister medinvestorer i brig POSEIDON, som blev købt til Marstal i 1868, og senere omrigget til bramsejlsskonnert. Ligeledes var de sammen om erhvervelsen af skonnertbrig BERTHEL, indtil Hans Clausen Christensen købte sine medinvestorer ud i 1877.

Med andre ord: noget tyder på, at der

var en kreds af midt- og vestærøske gårdmænd, som investerede deres driftsoverskud i skibsfart.[10] Gårdmændene skulle som regel ikke ud på lånemarkedet for at deltage i skibsfarten. Kun Thomas Hansen Pedersen havde konto i Rise Sparekasse, og der stod blot 100 rdl. Han kendte tydeligvis andre steder, hvor han hellere ville anbringe sin formue.

Skipperne optog ganske vist de største lån i 1860'erne, og lånebeløbene var anselige. Men hvor store var de i grunden? Ja, det kan man få et lille indtryk af ved at sammenligne med Marstal Sparekasse, som i 1869 havde et samlet udlån på 72.053 rdl., medens indlånet var 71.486 rdl.[11] Marstal Sparekasse nærmede sig 50 års jubilæet og var i sagens natur langt mere etableret end Rise Spare- og Laanekasse, som ikke desto mindre udlånte 23.190 rdl. til borgere i Marstal i årene 1860-1869. Det var skibsfarten, der krævede lån, men de to sparekassers samlede udlån kan slet ikke forklare, hvordan handelsflåden blev finansieret. Den væsentligste del af forklaringen skal derfor findes i partrederisystemet, som gav selv mindre formuende folk mulighed for at deltage økonomisk i skibsfarten. Men når et skib kunne koste i omegnen af 10.000 rdl. omkring 1870,[12] afslører tallene, at der cirkulerede endog rigtig mange og store formuer uden om sparekasserne. Marstal Sparekasse var tydeligvis stærkt påvirket af, at byens formue var placeret i skibe. Rise Spare- og Laanekasses samlede udlån i 1869 var til gengæld på 168.942 rdl., hvilket viser, at søfarten kun spillede en mindre rolle i spare- og lånekassens virksomhed, hvorimod de mange og forholdsvis små lån til landbruget og tilhørende erhverv udgjorde hovedforretningen. Det samlede indestående på 172.815 rdl. i 1869 fortæller også med al ønskelig tydelighed, at sparekassen efter ni års virksomhed havde fået rigtig godt fat i det lokale finansmarked.[13]

Nedenfor er Rise Spare- og Laanekasses ind- og udlån fordelt på Ærøskøbing og Marstal i årene 1860-1869. Tallene viser tydeligt, at søfartens udvikling påvirker behovet for udenbys lånefinansiering:

Skonnertbrig BERTHEL, ses her oplagt i Marstal Havn med ræer og stænger rigget ned.

Sted/by	Antal indlån	Rdl. i alt	Gennemsnit
Ærøskøbing	33	4.547	138
Marstal	21	3.529	168

Sted/by	Antal udlån	Rdl. i alt	Gennemsnit
Ærøskøbing	6	4.160	693
Marstal Handelsplads	22	23.190	1.054
Marstal Landsogn	8	4.400	550

Periodens udlån til Marstal og Ærøskøbing er markant, men slet ikke afgørende for spare- og lånekassen. Men i løbet af 1868 optog Hans Clausen Christensen fra Marstal eksempelvis lån for 6.000 rdl. Han var den absolut største skibsreder på øen, men han havde mange kolleger med partrederier, som også skulle finansieres, så Rise Spare- og Laanekasse havde muligheder for at opnå en vigtig plads i den ærøske søfart. I 1860'erne var den dog ikke på nogen måde inden for rækkevidde.

Indtil nu lader det til, at parthaversystemet var skibsfinansieringens afgørende element, hvorved store beløb gik sparekassernes næse forbi. Men dette indtryk gjaldt jo for 1860'erne – og hvem ved – måske tegner der sig et nyt mønster, hvis vi vender blikket mod 1870'erne og 1880'erne? Og ja, det gør der faktisk.

Udlånet til Marstals søfolk stiger markant, og i perioden 1874-1885 låner skippere, styrmænd og mæglere fra Marstal i alt 98.100 kr. Det svarer til en tiendedel af Rise Sparekasses samlede udlån i regnskabsåret 1883-1884, så den midtærøske andel i finansieringen af Marstals handelsflåde er med andre ord markant forøget og udgør en ikke uvæsentlig del af Rise Spare- og Laanekasses udlånsvirksomhed.[14] Men der knytter sig visse pro-

Portræt af skibsreder H. C. Christensen, malet af J. E. C. Rasmussen.

blemer ved denne type konklusioner. I låneprotokollen står der nemlig aldrig noget om et låns formål. Der er kun oplysninger om lånevilkår, rentesats og kautionister. Et af lånene i perioden 1874-1885 blev optaget af skibsmægler Herman Christian Grube og hans kompagnon, købmand Rasmus Jørgensen Kromann, i september 1884. Da de to havde et udstrakt samarbejde om kulhandel, teglværksdrift og fremstilling af kalk, er det ikke umiddelbart indlysende, at lånet på 8.000 kr. skulle bruges til skibsfart, og det blev det da heller ikke. Lånet skulle nemlig anvendes til etablering af det mejeri i Marstal, som Grube og Kromann åbnede den 14. november 1884 sammen med skipper Albert Eriksen Wulff.[15]

Afhængighed?

Man kan altså ikke bare konkludere, at alle lån til Marstals maritime investorer blev anvendt til skibsfart. Men der er

Skibsreder H. C. Grube.

på den anden side set en meget klar tendens, der peger i retning af, at Rise Spare- og Laanekasses udlånsvirksomhed blev stærkt knyttet til søfarten, som stod for en betydelig del af sparekassens udlånsvirksomhed. Men om der – som rygterne vil vide – tilsvarende opstod et marstalsk afhængighedsforhold til Rise Sparekasse, er en anden sag.

Der er nemlig for det første lang vej til finansiering af en sejlskibsflåde på 280 fartøjer i 1884.[16] For det andet havde Marstal Sparekasse netop i året 1884 et indlån på godt 700.000 kr., men kun udlån for godt og vel 400.000 kr.

Det store indlånsoverskud, som var tydeligt allerede fra 1881 og varede ved i mange år frem,[17] fortæller om voksende velstand blandt marstallerne, der slet ikke behøvede at gå til Rise Sparekasse for at låne penge. Dem havde de nemlig selv. Men det skadede jo ikke at sprede risikoen, og det er givetvis derfor, myten om marstallernes afhængighed af Rise Spare- og Laanekasse opstod. Men ser man nærmere efter, forholdt det sig nok snarere lige omvendt!

Noter

1. E. Kroman: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928/Marstal 2001, s. 181-186.
2. Martin Østergaard: »Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922«; i: *Marstal Søfartsmuseum. Årbog 2007*, Marstal 2008, s. 34f.
3. Flådens ændring og sammensætning i årene efter 1864 ses i: Kroman, 1928/2001, s. 291.
4. R. H. Rasmussen: *Spare- og Laanekassen i Marstal gennem hundrede Aar 1822-1922*, Odense 1922, s. 25.
5. Jf. Rise Sparekasses hjemmeside: www.risespar.dk.
6. Rise Sparekasses arkiv. Forhandlingsprotokol 1860-1956, s. 3f. De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasses Kassebog 1860-1869, dat. 7. og 21. august 1860.
7. Jeg takker Tina Eriksen for udarbejdelsen af listen over kontohavere ud fra Rise Sparekasses arkiv. De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasses Kassebog 1860-1869.
8. Niels Clemmensen: *Sparekassebevægelsen i Danmark 1810-1914*, København 1985, s. 62.
9. Rise Sparekasses arkiv. Forhandlingsprotokol 1860-1956, s. 15 den 21. oktober 1862. De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasses Kassebog 1860-1869, dat. 4. november 1862.
10. Rise Sparekasses arkiv. De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasses Kassebog 1860-1869, den 6. januar 1863 og den 19. september 1865. Helge J. Hansen: *Tiden før – træk af Tranderup sogns historie*, Marstal 1994, s. 151, 154f. Karsten Hermansen: *Søens købmænd. H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998*, Marstal 2005, s. 13f. Selv om der tegner sig en kreds af investorer, gik de samme navne ikke igen, da H. C. Christensen optog et lån på 4.000 rdl.; jf. Rise Sparekasses arkiv. De ærøske Landdistricters Spare- og Laanekasses Kassebog 1860-1869 den 15. december 1868.
11. Rasmussen, 1922, s. 25.
12. Hermansen, 2005, s. 18f.
13. Rise Sparekasses arkiv. Årsregnskab 1868-1869.
14. Rise Sparekasses arkiv. De ærøske Landdistricters Spare – og Laanekasses Kassebog 1860-1869 og Laaneprotokol nr. 3 for årene 1874-1885 samt årsregnskab 1883-1884. Se i øvrigt også note 10. Jeg takker Tina Eriksen for indtastning af database over ind- og udlån 1860-1869 og 1874-1885.
15. Hermansen, 2005, s. 35.
16. Kroman, 1928/2001, s. 292f.
17. Rasmussen, 1922, s. 25f.

På strejftog i en sømands erindringer

Af Jørgen Skovsgaard

Det følgende er en sammenskrivning af samtaler, som jeg førte gennem 4-5 år med min hustrus morfar Karl Jakob Jørgensen – født 1899 og død 1982. I perioder efter første verdenskrig var Karl forhyret i rederiet H. C. Christensens sejlskibe i Marstal og han arbejdede også med vedligeholdelse af rederiets skibe mens de var oplagt i Marstal. Tilknytningen til H. C. Christensen var det ansættelsesforhold, han omtalte mest positivt – ellers havde han næsten altid nogle forbehold at tage i forhold til sine arbejdsgivere eller arbejdsforhold. Sammenskrivningen rekonstruerer en kronologi over erindringerne, selv om samtalerne nærmest havde karakter af isolerede strejftog.

Karl var i begyndelsen ikke særlig meddelsom, når jeg ved familiesammenkomster og ved besøg i hans og hustruen Elses lejlighed i det sydlige Odense prøvede at fritte ham ud om hans erfaringer til søs. Ikke fordi han var studs eller mut, tværtimod han var en munter og venlig mand; men når talen faldt på søen blev han utilpas eller måske snarere forlegen og slog helst samtalen ind på noget andet. Men efterhånden tøede han op.

Nu er det lykkedes at finde Karls søfartsbog, en slægtsbog og andre artefakter, som kan understøtte den spinkle erindring – både hos Karl og mig selv. Så vi kan nu sammenskrive en konsolideret beretning og krydre den med Karls levende erindring, som han gengav den til mig.

Det er nærliggende og fristende ved hjælp

H. C. Christensens værft med et af rederiets skibe under overhaling.

af forestillinger og fantasi at stykke de spredte erindringer og henkastede hentydninger sammen til en mere spektakulær historie; men det har ikke været meningen at skrive en roman. Og det ville ikke være fair i forhold til det mådehold og den beskedenhed, som var så karakteristisk for Karl. Jeg har derfor gjort en del for at skaffe et dokumenteret grundlag for historierne, og jeg har i flere tilfælde måttet korrigere den oplevelse, som ellers havde lejret sig i min erindring som en rigtig god historie på baggrund af samtalerne.

I et tilfælde er der en konflikt mellem en skriftlig kilde – familiens slægtsbog – og min erindring. Det drejer sig om Karls rystende fortælling fra hans barndom som alumne hos en bonde på Lolland, som beskrives ganske positivt i slægtsbogen. Her har jeg valgt at lade min erindring stå over teksten, fordi det står ganske klart for mig, hvad Karl sagde, fordi det giver mening i forhold til andre holdninger, han gav udtryk for, og fordi jeg sagtens kan forestille mig, at Karl i en beretning til en slægtsforsker ville slå en mere forsonlig tone an, end hans autentiske oplevelse gav belæg for.

Min indfaldsvinkel til samtalerne var i begyndelsen lystsejlads, idet jeg som ivrig kapsejler var besat af tanken om at få foden på eget dæk og bruge tiden i ferier og fritid med sejlads, og min hustru havde berettet om, hvordan Karl havde ageret som skibsfører for en velhavende dyrlæge i Odense, der var ejer af en større lystbåd med navnet HERA. Dyrlægen magtede tilsyneladende ikke at sejle HERA selv og havde brug for en kyndig sømand, der også kunne tage sig af vedligeholdelsen. Der havde angiveligt også været tale om kapsejladser. Når dyrlægen ikke selv brugte båden kunne Karl tage familien med ud på ferieture og i weekends, og det var min hustrus debut som sejler. Vi har fundet nogle feriebilleder fra sådanne ture, der bl.a. viser en dybt koncentreret Karl ved pinden – det her er tydeligvis noget han kan lide. Ud fra billederne kan man med rimelig sandsynlighed identificere HERA som en ketchrigget spidsgatter – muligvis en af Bergs 55kvm.

Jeg var ivrig efter at berette for Karl om vores bedrifter under kapsejladsen Fyn rundt, hvor jeg var gast i en ældre kollegas meget lette kvarttonner. Men min fascination af de fladbundede og overriggede letvægtere – »flyvepap« – prellede fuldstændig af på ham.

Køb en folkebåd, sagde han lakonisk, *det er så langt den bedste familiebåd,* og så var den samtale som regel afsluttet. Da det nogle år senere faktisk blev aktuelt at købe båd for os, og vi havde prøvet den tvivlsomme fornøjelse at stævne ud i frisk luft med småbørn i den lette kvarttonner, som vi havde lånt, endte det faktisk med en folkebåd. Og det var en disposition, vi aldrig fortrød.

Men det er en helt anden historie, og det var en helt anden del af Karls liv, der gradvist pirrede min nysgerrighed og drejede samtalerne ind på nye spor – nemlig hans liv som langfarende sejlskibssømand. Og da jeg efterhånden – ikke mindst – hjulpet på vej af talrige besøg på Marstal Søfartsmuseum opnåede en sådan grad af sagkundskab, at jeg kunne stille rimeligt begavede spørgsmål og tale med på et mere oplyst grundlag, tøede han gradvist op. Det startede med fordele og ulemper ved forskellige skibstyper, og jeg kan huske, at en af de første samtaler drejede det sig om brig-skibe i forhold til bark-skibe. Han havde som altid en klar holdning – brig-skibe var rædselsfulde fordi, der var ligeså meget arbejde som på en bark, men kun det halve mandskab.

En anden gang var vi ikke helt enige om, hvordan der skulle skelnes mellem røjl- og bramsejl. I den forbindelse nævnte han første gang storsejleren VIKING – men mere derom senere.

Nuvel fra denne spæde begyndelse i ud-

H. C. Christensens tremastede bramsejlsskonnert NIELS under kølhaling ved eget værft.

kanten af hele substansen kom vi efterhånden tættere og tættere på hans personlige oplevelser og hans tilknytning til Marstal, marstallere, rederiet H.C. Christensen og deres skonnerter. Han blev mere og mere åben, og efterhånden behøvedes der ikke mange opmuntrende spørgsmål og bemærkninger, før snakken gik over kaffen. Ved enkelte lejligheder fortsatte vi samtalen helt ud på trappegangen, hvor Karl pludselig kom i tanke om en detalje, der lige måtte med, og det var ikke altid lige belejligt, når vi nu stod der med babylift og alting klar til at lægge fra; men vi tog som regel den sidste ende med. Og dette er så, hvad der har lagret sig i min erindring:

Karl kom selv efter datidens målestok fra fattige kår. Han var søn af en enlig mor. Først boede de sammen med mormoderen i Hårslev på Fyn. Siden boede de i Knarreborg, hvor moderen havde hårdt og usselt arbejde på en stor gård. Karls status af 'uægte' barn var i sig selv nok til at blive stemplet i lokalsamfundet – og en udstødning var godt hjulpet på vej af denne simple omstændighed.

Yderligere var Karl ikke nem at styre, og han pjækkede ofte fra skolen, som han på ingen måde så som en mulighed for at komme videre i livet. Pjækkeriet førte til, at hans mor fik en mulkt (en bøde, som sognet pålignede familier, som forsømte undervisningspligten, der var indført med skoleloven af 1814). Den kunne hun selvfølgelig ikke betale, og så var grundlaget for en tvangsfjernelse ved at være på plads.

En skønne dag blev Karl hentet af sognefogeden. Han huskede det, som om han nærmest blev lokket op i vognen på en lille køretur; men han husker også, at moderen løb efter vognen og råbte og skreg: Nu hentede de hendes dreng og tog ham fra hende. Hun var sønderknust.

De hårde livsbetingelser må have knækket hende, for da Karl mange år senere finder frem til hende igen i Verninge ved Assens var hun mentalt fraværende og svær at tale med, og hun huskede ham ikke.

Efter korte ophold i Odense og i nærheden af Ærøskøbing blev han anbragt på en stor gård på Lolland langt borte fra fødeegnen. Der var tale om slavelignende for-

hold med slid og slæb fra morgen til aften, sparsom forplejning, brugt tøj, der aldrig passede helt, bank af bonden og lussinger i skolen, som også skulle passes ved siden af trællearbejdet på mark og i stald. Og så et 'værelse', som fire drenge og en karl måtte dele, der var indrettet ved, at man havde slået et par brædder omkring en af båsene i kostalden. Karl oparbejdede en indædt modvilje mod bønder og landbrug, hvilket han nærede usvækket til sine sidste år. Det kom til udtryk i hele det filter, han reflekterede sine oplevelser i, og ytrede sig i de mange små, men rammende og nogle gange ætsende sidebemærkninger, han have til små og store tildragelser.

Da tiden for konfirmationen nærmede sig, skulle Karl gå til præst sammen med sognets andre 13-årige. Der var kommet en ny præst, og der opstod tilsyneladende en form for tillidsforhold mellem Karl og den unge præst. Bonden havde taget for givet, at Karl skulle fortsætte hos ham som landvæsenselev efter konfirmationen; men Karl havde fået rigeligt af livet på gården og ville væk for enhver pris. Han talte med præsten om sine ønsker, som ikke var mere præcise, end at han bare ville væk fra gården – det stod han til gengæld hårdt fast på. Han var heller ikke særlig tiltrukket af tanken om at skulle arbejde hos en håndværker.

Så det fór vel nærmest ud af mig, at jeg ville til søs, sagde Karl, *Jeg vidste ikke noget om det; men hvis jeg kom til søs, så kom jeg i hvert fald væk – det var det eneste jeg vidste, og det eneste, der betød noget.*

Men det var ikke nogen let sag for den unge præst at snakke dette på plads med bonden. Hvis Karl skulle til søs, skulle han nemlig have en ikke ubetydelig udrustning, og det var jo et kontant udlæg, som det gjorde meget ondt på bonden at skulle have op af lommen – men det lykkedes til sidst.

Afskeden med blev betegnende for forholdet mellem Karl og bondefamilien.

Han kom ikke engang ud for at sige farvel, og konen lod mig vide, at når jeg nu havde fået nok af at føjte rundt derude, skulle jeg ikke regne med, at jeg kunne komme tilbage og få plads igen – men det behøvede hun såmænd ikke gøre sig bekymringer om. Jeg har aldrig sat mine ben på Lolland siden.

Så en skønne forårsdag stod Karl på kajen i Svendborg og skulle finde frem til galeasen HERCULES, hvor han var påmønstret som kok.

Han har ikke meget at berette om den første tur bortset fra, at han jo ikke kunne lave mad, så det var blevet derefter, og siden rørte han ikke gryderne. Han var på HERCULES i knapt et halvt år.

Den næste rejse går med skonnerten URDA, hvor han påmønstrer som ungmand. Den første rejse til udlandet gik til Sverige med URDA. Han var selvsagt den allernederste i hierarkiet, og det blev en meget barsk debut for drengen Karl.

Skipperen var en tætbygget og undersætsig mand, der var gnaven og ondsindet. Og han havde åbenbart den filosofi at spark, nakkedrag og tamp var uundværlige undervisningsmidler i oplæringen af unge drenge til søs og tillige effektive og uvurderlige midler mod søsyge. Karl fortalte om sin rædsel, da han første gang blev jaget op i masten for at bjærge et løbsk topsejl. Men han måtte veje rædslen af mod smerten over ryggen og på bagdelen fra skippers tamp, så han fik udført sin opgave, kom derop og i fysisk forstand velbeholden ned igen – en erfaring og endnu en bitterhed og et had rigere.

Bitterheden øgedes, og der blev lagt yderligere til hadet, da Karl senere på samme rejse blev beordret ud i bovsprydet, hvor sjæklen i klyverens halsebarm var gået løs, og en ny skulle sættes på. Karl medbragte den nye sjækkel og en skiftenøgle til at spænde den efter med. Missionen gik sådan set godt nok, men mens Karl var på vej tilbage tog URDA et kraf-

tigt dyk i den drøje sø, så Karl, der sad overskrævs på bovsprydet og var ved at mave sig tilbage til skroget, var tæt på at miste sit greb om den glatte rundholt og ryge udenbords. Det kom fuldstændig bag på Karl, så han slap skiftenøglen og klamrede sig til sprydet, det bedste han havde lært. Men tabet af skiftenøglen skulle vise sig at få svære konsekvenser. Skipperen var rasende – mere end sædvanligt. Der vankede øretæver og en med tampen. Men prikken over i'et var skipperens dom, at en ny skiftenøgle skulle indkøbes, og udgiften trækkes i Karls hyre.

Karl var mere rasende end skipperen, men på grund af det ulige magtforhold og hans fysiske underlegenhed var han ude af stand til at forløse sin vrede, som blev til endnu en inddæmmet byld af bitterhed i den unge krop.

Jeg sagde til mig selv, at nu kunne han bare vente sig, til jeg var blevet stor og stærk nok, så ville jeg banke ham sønder og sammen – så skulle han få det betalt! Det tænkte jeg på hver eneste dag, jeg var på URDA. *Det var det sidste jeg tænkte, inden jeg faldt i søvn.'* Karl var kun på URDA i 3 måneder; men det var altså nok til at grundlægge et had, der selv på hans gamle dage kunne gøre ham rød i hovedet og få hans stemme til at dirre af raseri. Han fortsætter beretningen.

Og så skete det jo, at jeg mange år senere mødte ham igen. Han sad på en bænk nede ved havnen og med nogle andre gamle skippere i søndagstøj. Han var godt nok blevet gammel og aflægs, men jeg genkendte ham med det samme. Jeg gik hen og greb ham i reversen og løftede ham op – større og tungere var han jo heller ikke, og jeg var blevet rigtig stærk. Jeg løftede ham op og så ham lige ind i øjnene. Så sagde jeg til ham, at nu kunne han være glad for, at han var blevet så gammel og så sølle, for ellers skulle han have fået så mange bank, at han måtte kravle hjem. 'Dumme svin!' – sagde jeg til ham, og så røg han tilbage på bænken med et klask, så han i det mindste blev lidt øm i røven. Han blev virkelig bange. Ha ha! Han lignede en, der havde set den onde selv – men de andre skippere på bænken lod fuldstændig som ingenting – de fortrak ikke en mine. Det havde han rigtig godt af!

I den følgende tid har Karl flere korte forhyringer blandt andet på dampere.

Det var noget så kedeligt. Man skulle jo have været maler i stedet for. Der var ikke meget andet at gøre end at banke rust og male. Men på frivagten kunne vi sidde i den lune luft på ristene over maskinen og ryge pibe og spille kort. Det var meget hyggeligt, og vi var da glade for, at vi ikke puklede rundt nede i maskinen med kul og aske og skidt. Det prøvede jeg så senere; og det var bestemt ikke noget jeg syntes om; men pengene var gode nok.

Første Verdenskrig bryder ud; men Karl sejler bare videre. Han får i september 1914 en længerevarende hyre på den lille damper ALLIE – senere DANEVANG under hvilket navn den torpederes og sænkes af en tysk u-båd i Nordsøen på højde med Esbjerg i 1916. Karl er med ALLIE i Sverige, formentlig for at hente props til minerne i England. De får en last kul i Cardiff, som skal sejles til Lissabon; men de er ikke kommet ret langt, før der sker noget. ALLIE anløber den 14. februar 1915 Falmouth med henblik på at sætte en såret sømand i land. Dette fremgår både af shipping firmaet CA Cox's optegnelser og Karls søfartsbog. For det er den seksten år gamle Karl, der skal sættes i land, og han er ganske ilde tilredt, idet han har et åbent lårbensbrud, svære læsioner i hovedet og en del andre skader på kroppen. Det er uklart præcis, hvad der er sket.

CA Cox i Falmouth registrerer anløbet og formålet med det; men der er ikke som i mange andre tilfælde taget noter om 'fjendtlige aktiviteter' i forbindelse med hændelsen, så det sandsynligste er, at der er tale om en ulykke ombord. Karl har el-

lers fortalt om to tilfælde, hvor han har været udsat for angreb fra tyske ubåde, og at han i det ene tilfælde blev reddet i yderste øjeblik; men de hændelser knytter sig sandsynligvis til en anden periode i krigen, som vi kommer ind på senere. Under alle omstændigheder tilbringer han en rum tid på et midlertidigt 'charity hospital for seamen' i Falmouth, før han er hjemme igen. Og den 21. juli 1915 påmønstrer han damperen HENRY TEGNER, der skal til Amerika.

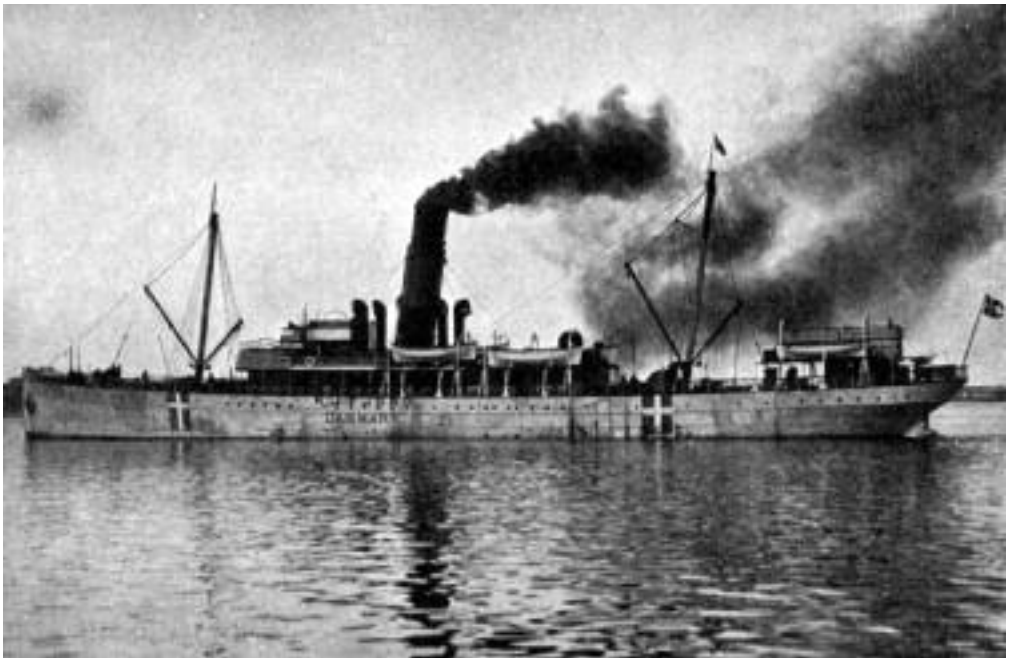
Under et ophold i Baltimore bliver han overmandet af eventyrlyst, og sammen med en kammerat rømmer de damperen og tager på en springtur ind i 'the land of hope and opportunity'.

I søfartsbogen finder man følgende lakoniske notat: »Rømt i Baltimore Havn den 14. august 1915 og fordres derfor straffet ifølge Loven«.

Men der bliver tale om et kort og uforløst forhold til det store kontinent, som har virket så dragende på generationer af unge og håbefulde mennesker fra hele verden. Jeg kan i min samtale med Karl ikke lade være med give udtryk for min egen spænding og forventning til et møde med USA. Jeg tænker nok mest på store biler, jazzmusik og skyskrabere; men Karl ser noget helt andet og afbryder mit henførte romantiske pladder.

Det er lige meget, hvor du tager hen derovre. Der er ju'ette andet end bondeland, så langt øjet rækker! var hans nøgterne og afgørende dom. Og det tryk han lægger på udtalelsen om det udstrakte opdyrkede land mere end antyder den væmmelse han følte ved synet, »Der var ikke noget at komme efter, så det var bare med at komme tilbage til havnen og finde en hyre igen«.

Karls søfartsbog med anmærkning om rømning.



DFDS-damperen N. J. FJORD, bygget i 1896 og sænket af tysk u-båd i Nordsøen 1917.

Men der går trods alt lidt over et år, inden han dukker op i de hjemlige farvande igen. Hvor længe han har været om at finde frem til sin endelige dom over 'land of the free and home of the brave' er ikke til at sige, og han har heller ikke fortalt noget om, hvordan han kommer hjem igen, får hyre og må give møde i Aalborg Byfogedkontor den 21. september 1916 og får sin sag afgjort – formentlig med en påtale eller en bøde. Derefter får han udleveret søfartsbogen, som han havde efterladt ombord på HENRY TEGNER i Baltimore.

Fire dage senere påmønstrer han den lille damper N. J. FJORD, og det er bestemt ikke hvilket som helst skib. N. J. FJORD havde et års tid forinden haft den tvivlsomme fornøjelse, at være den indirekte årsag til et af søfartshistoriens største, mest brutale og blodige søslag, nemlig Jyllandsslaget, der begyndte den 31. maj 1915.

Den britiske og den tyske flåde vogtede på hinanden og var i højeste alarmberedskab, da den gamle og afdankede lille damper, der som A. A. Hoehling skriver i sin beretning *The Great War at Sea* stank af røgen fra dårlige kul og de tyve års laster, den havde slæbt med sig rundt – mest tørret fisk. N. J. FJORDs store røgfane tiltrak sig nogle tyske destroyeres opmærksomhed. De prajer damperen, og gør klar til at borde den for nærmere inspektion. Men manøvren har også tiltrukket sig nogle engelske destroyeres opmærksomhed. De griber ind, og mens N. J. FJORD giver fuld steam for at slippe ud af bataljen tager den ene begivenhed den anden med sig, og snart efter tørner de to mægtigste flåder i verden sammen i søhistoriens sidste fatale flotillekonfrontation baseret på kølvandslinietaktikken. Resultatet er sørgeligt velkendt. Karl har formentlig været i pengenød, for han påmønstrer som fyrbøder, hvilket bestemt ikke er et job, han bryder sig om, og han er da heller ikke ombord mere end knap en

måned, inden han afmønstrer i god orden i København. Men herefter er han borte i næsten 3 år, og der er ingen optegnelser i søfartsbogen, der indikerer, hvor han er.

I samtalerne har han flere gange fortalt, at han sejlede meget for englænderne under første verdenskrig, og at han blev torpederet en gang og beskudt en anden gang af tyske ubåde. Det må have fundet sted i denne periode eller i det år, der går fra han rømmer i Baltimore, til han dukker op i Ålborg. Han fortalte også, at han under et af forlisene var ved at skylle overbord, da han blev grebet i krebsen af en engelsk kammerat, der fik ham hevet indenbords igen og senere med i jollen. Han var meget ærgerlig over, at han ikke kan huske hans navn. *Jeg har tænkt meget på ham. Havde han ikke fået fat på mig dengang, havde det været slut. Jeg fik aldrig sagt tak!,* sagde han eftertænksomt.

De to hændelser med ubådene gav Karl en holdning til Tyskland og tyskere, som næsten kan ligestilles med hans holdninger til bønder og landbrug. Hans erfaringer på disse felter gav ikke megen plads til nuancer.

Vi har som antydet ikke navne på skibene og ej heller særlig præcise angivelser af hans færden; men han var i hvert fald i USA igen mere end en gang, og han har formentlig sejlet i konvoj.

Efter krigen tager han på længere togter med store sejlskibe. Jeg husker, at han angav navnet VIKING, der skulle være en stor finsk fuldrigger, men jeg er lidt usikker på dette fartøj. Den firmastede bark VIKING, der nu ligger i Göteborg er en nærliggende mulighed, idet den på et tidspunkt har været registreret under finsk flag, men det er ikke muligt at få alle brikker til at passe i det puslespil. Under alle omstændigheder beretter Karl, at der sejles med korn fra Argentina til England.

Firmastet bark VIKING, som må være den sejler, Karl var på langfart med.

CONCORDIA, typisk Thuriner, tremastet klipperbygget bramsejlsskonnert, bygget på Thurø 1914 og sejlede i en lang periode på Amerikas østkyst under I. krig. Den ses her under anduvning af Treport.

Mens hans stemme har været lav og alvorlig, når han har talt om krigssejladsen bliver han kendeligt lysere og mere munter, når vi snakker om dagene på VIKING, eller hvad denne båd nu må have heddet.

Vi havde købt nogle grise, så vi kunne få noget flæskesteg undervejs. Det kunne jo godt tage sin tid med sådan en rejse. Og grisene de gik bare rundt oppe på dækket, og det var nemt at spule efter dem. Det var OK – de er s'gu mindst lige så kloge og tamme som hunde, så det var hyggeligt nok. Men vi havde selvfølgelig også fået nogen rotter med ombord, og de mæskede sig jo godt og grundigt nede i lasten, og de blev bare flere og flere og større og større. De havde jo nok at leve af. Så hver dag gik vi ned i lasten med en greb og skovlede rotter op på dækket. Og så skulle du have set de grise! Aldrig så snart de havde set en rotte, var de over den, og brækkede ryggen på den, så den var slut – slugt og ædt på ingen tid, En gris er meget hurtigere end en kat, det kan jeg sige dig. Jeg har aldrig set noget lignende!

Ved krigens afslutning drages Karl af de

Tre typiske jagtbyggede Marstallere i engelsk havn, de to tremastede bramsejlsskonnerter NIELS og HANS og barkentineren FUGLEN, alle tilhørende H. C. Christensens rederi og bygget på eget værft.

hjemlige kyster, og da han har mødt marstallere i forskellige sammenhænge og fundet mødet lovende, er det der han søger sin næste hyre

Om sine forskellige ansættelser i det sydfynske skelner Karl mellem thurinere og marstallere. Han nævnte en 3-mastet skonnert fra Thurø ved navn CONCORDIA; men Karl havde ikke mange lovord til overs for skipperne og rederne fra Thurø.

Det var jo sådan nogen partsforetagender, hvor det var bønder, der havde pengene i bådene, og skipperen skulle afregne på en måde, så hvad der var sparet, det havde han tjent. De var jo snu nok, bønderne, og de var jo komplet ligeglade. De havde aldrig sejlet selv, og bare de fik deres penge, så kunne det være det lige meget med os. Maden var elendig og skibene dårligt holdt. Det var jo helt anderledes i Marstal – alle, der var inde i det med penge der, havde været ude og sejle selv. Det kunne man mærke på alt – lige fra frikadellerne til tovværket!

Jeg sejlede med flere af deres skibe, og udenfor sejlsæsonen arbejdede jeg også for dem i land med rigningen og vedligeholdelsen af skibene. Marstal var et fint sted at være. Jeg kan især huske topsejls-skonnerterne NIELS og HANS. Det var hurtige og gode sejlere. De var nemme at have med at gøre. De var velholdte, og vi havde godt kammeratskab ombord, maden var i orden. Skipperne var helt anderledes – jo de var godt nok hårde i filten og alt det der. Men de var mere lige med os andre alligevel. Det er svært at sige, hvad forskellen var, men de forstod bedre, hvordan det hele var.

Måske er Karl blot steget i graderne og har derfor fået mere respekt fra sine overordnede – så ser hele verden jo pludselig anderledes ud!

Det var en rigtig god tid. Jeg begyndte at få interesse for navigation. Jeg læste nogle af bøgerne, bestemte position og satte også kurser og det hele selv. En fra rederiet sagde, at jeg skulle have en plads på navigationsskolen, og det skulle han sørge for – men det blev selvfølgelig aldrig til noget.'

'Men så var der MAREN! Karl lyser op i stort smil. *MAREN var en gammel skude fra 1880'erne – men velholdt og flot. En stor barkentine, og det var jo allerede dengang en noget gammeldags skibstype; men det særlige ved hende var – ud over at hun havde overlevet længere end nogen anden sejler i rederiet, at hun blev styret med rorpind. Og det var altså et stort skib at manøvrere med pind. Og hun girede som bare fanden i søen, og man skulle kende hende virkelig godt for styre hende i snævre farvande. Vi havde en skipper. Det er nok den bedste sømand, jeg har kendt. Han var også sær og lidt smånærig – ikke med kosten og sådan, men der skulle altså spares, og han skulle ikke have bugsering, med mindre det var nødvendigt. Jeg kan huske, at vi skulle sejle ind til Fåborg, og det er sgu'tte nemt. Du kender havnen, ikke? Men han skulle altså ikke have nogen til at ro os ind, så vi tog sejlene et godt stykke uden for havnen – og der var altså pænt med luft; men det hele passede på en prik. Vi gled ind i havnen på opskuddet og op langs kajen med det store skib, mens farten gik stille og roligt af MAREN. Og så kunne vi hive trosserne i land og lægge til uden så meget som at støde fra med fendere eller noget som helst. Det var der mange på kajen, der tabte både næse og mund over; men vi ombord lod som ingenting – vi følte os som verdensmestre. Sådan var stemningen ombord, og vi ville gøre meget for den skipper.*

I 1920 var jeg så på en rejse med MAREN til Petrograd. Og på vej derop løb vi ind i tæt tåge under den finske kyst. Men skipperen mente så, at hans bestik var så pas i orden, at vi kunne fortsætte. Vi kunne ikke se en hånd for os; men vi loddede og loggede det bedste, vi havde lært. Og alligevel kunne vi pludselig mærke en sten skure kølen godt og grundigt. Det kan jeg stadig både høre og mærke. Vi kiggede hen på skipperen, men han vinkede afværgende –

Side i Karls søfartsbog med påmønstringen af MAREN.

bare fortsæt. Så skurede det lidt senere en gang til, og skipper beordrede så endelig sejlene ned og ankeret ud. Og der lå vi så til ankers natten over og ventede på, at ærtesuppen skulle klare op. Næste morgen var både tågen og vinden væk, og vi kunne se, at vi lå midt inde i en skærgård med store sorte klipper i vandlinien 360 grader rundt. Og guderne må vide, hvordan vi var havnet derinde uden at løbe stævnen på en af klipperne – for så var det gået virkelig galt. Det var jo på samme tid et svineheld og en umulig situation. Skipperen var lidt bleg; men det var nok mest fordi, han indså, at vi umuligt kunne få bakset MAREN *ud igen uden assistance fra lokalt kendte, og det ville uvægerligt medføre udgifter. Jollen blev sat i søen, og et par mand roede skipperen ind mod land. De kom tilbage senere på dagen efterfulgt af 3 andre robåde med lokale fiskere. De lagde til ved* MAREN, *og der blev budt på et par sjældne omgange af skibssnapsen. Så blev der firet et par kasser fra provianten over i deres både, de fik et par pengesedler, og så gik de ellers i gang med at trække* MAREN *af sted med deres årer og håndkraft. Det var en stor mundfuld, selv om vinden var løjet af. Så det var blevet helt mørkt inden, vi var ude i frit løb igen og kunne sætte kursen mod Petrograd.*

Karl fortæller så, at de passerede Kronstadt fæstning i fint vejr på vej ind til Petrograd, og jeg, der netop havde studeret den russiske revolution kunne ikke lade være med at prikke lidt til, hvad han måtte have af viden om forholdene i land. Karl kendte udmærket til oprøret og nedslagtningen af matroserne, der fandt sted året efter i flådefæstningen som et første udtryk for, hvordan sovjetmagten aktuelt

og i tiden, der skulle komme, håndterede intern opposition, og han havde tydeligvis ikke nævneværdige sympatier for det bolsjevikiske projekt; men det er heller ikke hverken pointen eller substansen i den historie, han vil fortælle.

Mens vi lå og lossede, var der kongres i Comintern, og der skulle være et stort møde oppe i byen. Så gik havnearbejderne hjem fordi de skulle op og klappe ad Lenins tale. Skipperen var sur og utålmodig over lediggangen, så vi blev sat i gang med at lave forskelligt dæksarbejde i ventetiden, mans han sad og mulede nede om læ. Så kom der to rødgardister forbi med deres filthuer med røde stjerner på og med geværer og bajonetter og det hele. De gjorde tegn til os, at vi skulle holde op med at arbejde. Så det gjorde vi så og fik ild på piben, mens vi sad på trosserne og gjorde os livet behageligt. Men skipper lagde jo hurtigt mærke til, at der ikke skete noget oppe på dækket. Så han blev harm, stak hovedet op af lugen og gøede ondt ad os, at vi skulle lette røven og komme i gang. Så det gjorde vi så. Men kort tid efter kom rødgardisterne tilbage, og nu var de så blevet onde i sulet og pegede på os med geværerne, og vi slap så grejerne med det samme; men vi gjorde så tegn ned mod lugen, og de forstod så udmærket, hvad det gik ud på. Så de entrede ombord og bankede hårdt på lugen. Da skipper kom til syne, fik han et gevær lige i synet, og de gestikulerede vildt og gjorde tydelige tegn til ham om, at arbejdet skulle ligge stille. Han blev jo noget blegnæbbet, for det var jo argumenter, han måtte acceptere. Han nikkede til os – vi slap grejerne, og rødgardisterne gik i land. Det kunne vi jo sådan set også lige så godt gøre, nu da skipper havde indset, at der ikke blev lavet noget den dag. Så vi fik landlov gik på kajen og op mod byen – skipper blev tilbage. Jeg har aldrig set ham så muggen, hverken før eller siden – heller ikke da vi var fanget oppe i skærgården.

Lidt derfra mødte vi så de to soldater

H. C. Christensens barkentine MAREN, *der blev styret med rorpind, hvad der fremgår af skibsportrættet.*

igen, og de var kommet i et vældigt humør. De klappede os på skulderen og vinkede, at vi skulle følge med dem. Vi kom hen til en stor hal, og derinde fik vi en ordentlig omgang semulje – det var en slags gullasch. Det smagte ikke særlig godt, men der var godt med vodka til, og den var der ikke noget i vejen med. Så tog de os med hen på et kontor, og vi fik nogle store formularer med en masse stempler med hammer og segl på. Jeg forstod ikke rigtig meningen; men sagen var jo den, at man ikke rigtig kunne købe noget deroppe – der var ligesom ingen penge, der gjaldt i de tider. (den sovjetiske møntfod rublen blev først etableret under den nye økonomiske politik, NEP, i 1921, og på den tid, Karl var i byen, gjaldt der en provisorisk rekvisitionsøkonomi, hvor man fik udstedt rekvisitioner på de fornødenheder man skulle bruge). *Men med disse formularer blev vi så af vores nye kammerater ført hen til en anden stor hal, der så næsten ud som den, hvor vi havde fået mad. Det var et stort varehus, og vi fik udleveret nye bukser, sokker, en trøje og en filthat mage til soldaternes, men uden stjerne. Men det bedste af det hele var et par gode brune læderstøvle. Ja, det er dæleme' de bedste støvler jeg nogensinde har haft – de holdt sg'u til langt op i anden verdenskrig. Sådan nogen støvler har jeg aldrig set andre steder eller nogensinde*, sagde han med dyb varme og begejstring.

Karl var inde til orlogs om bord på VALKYRIEN.

Karl til rors på ketchen HERA.

Han fortsætter til midt i tyverne med diverse sejlskibe og stiger jævnt hen i graderne.

I 1923 er det imidlertid tid til at aftjene værnepligt, idet han påmønstrer krydseren VALKYRIEN i København. Denne er på dette tidspunkt en del af kongeeskadren, og Karl følger med på dette års togt, der går til Færøerne og Island. Det er dog begge to destinationer han har besøgt talrige gange tidligere, og turen med VALKYRIEN har i hvert fald ikke gjort så stort et indtryk på ham, at han har fundet det værd at berette om til sin datterdatters kæreste mange år senere. Umiddelbart efter værnepligten tager han hyre på ANGELINA MÆRSK og er med på en rejse til Middelhavet, som han heller ikke har meget at berette om.

På et tidspunkt møder Karl Else og naturen går sin gang. Det er ikke noget Karl er særlig meddelsom omkring. Men det ender med, at han går i land med blandede følelser, og sidst i tyverne finder vi ham som rigger i 'Fyens Kommunale Telefonselskab', der på det tidspunkt er i færd med at ramme øens landveje og markloddder inde med luftbårne telefonledninger. Men det bliver i første omgang en landgang for en kort bemærkning.

Så blev det jo vinter, og det var den unde'lyneme så koldt. Det kunne jeg ikke holde ud. Ude på havet har man jo altid vandet at varme sig ved. Det bliver aldrig så koldt som at hænge i en telefonmast inde i land. Så der gik ikke længe inden jeg stod i Marstal med søfartsbogen igen.

Han er nu steget i graderne og han påmønstrer enten som bådsmand, bedstemand eller bedstemand/motorassistent for nu begynder man at installere hjælpemotorer i sejlskibene, og det bliver aldrig det samme for ham igen. Sejlskibene var på retur over alt og motorskibene tiltalte aldrig Karl med al deres banken rust og mønjemaling. Den voksende familie, og de medfølgende forpligtelser som ansvarlig

familiefar, gik heller ikke godt i spænd med livet som sømand. Så han får endelig stilling som rigger hos H. I. Hansen på Odense havn, hvilket er en stilling, han beholder til sin pension. Hos H. I. Hansen er han med til afrigge og skrotte utallige skibe, og han samlede en pæn portion af de såkaldte mastemønter, som han gav til os. Ifølge gammel overlevering skal der ligge en mønt under masten på skibet for, at det kan få en lykkebringende færd på havet. Selvfølgelig lå der en af disse mønter, som vi havde fået af Karl under masten på RØLLIKE, som var navnet på vores folkebåd.

Karls liv på det dybe vand var slut, og den sidste hyre i søfartsbogen udløber den 18. april 1931– men så var der jo den gode tid med dyrlægens HERA, der fik snakken på gled med barnebarnets kæreste. Billederne af Karl på HERA kan ikke lyve. Det her var noget, han virkelig nød i fulde drag, og det kan der jo også komme en god historie ud af.

Kalkovnen

Ved ESKIL WINFELD-LUND

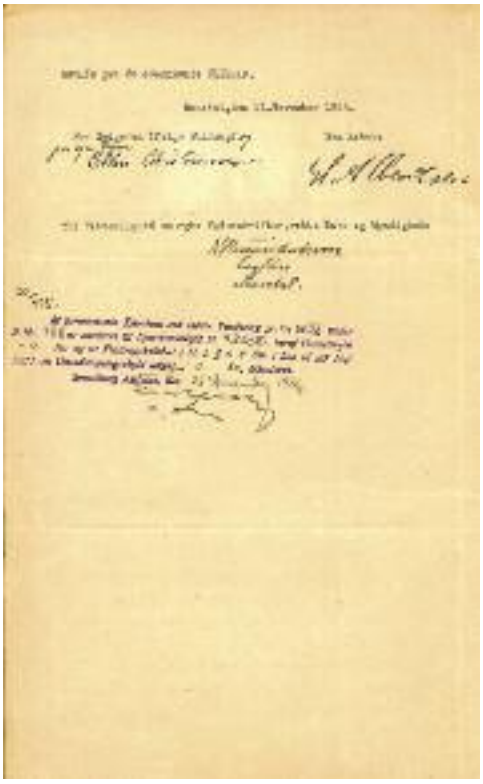
Fra Marstal Søfartsmuseums arkiv
Marstal Havn er beskyttet af en godt 1 km lang kampestensmole. Midt i moleforløbet ligger en grøn holm med en særegen rød og hvidkalket rund bygning med skorsten. Bygningen, Kalkovnen, er selve ovnen fra et tidligere større bygningskompleks, hvor der blev brændt og opbevaret kalk.

Den pågældende holm, kaldet Holmen, er en del af en naturhavn, der mod syd er beskyttet af Eriks Hale og mod øst af grunde og netop Holmen, der oprindelig var en flad holm af mindre omfang. Holmens udseende og størrelse blev ændret drastisk i kølvandet af en kraftig efterårsstorm 1824, der viste, at naturhavnen ikke var sikker nok til at beskytte byens voksende handelsflåde. Marstallerne tog derfor sagen i egen hånd.

Den 28.1.1825 samledes omtrent 100 søfolk på Holmen for ad frivillighedens vej at påbegynde udbygning og sikring af naturhavnen bl.a. via opførelse af den imponerende kampestensmole, der skulle ende med at blive godt 1 km. lang.

Startdagen var Frederik d. 6.s fødselsdag, og Holmen kaldtes derfor fra da af Frederiksholm. Holmen blev sikret med bolværk og forhøjet med ballast, der blev losset fra sejlskibene, når de kom hjem for oplægning. Frederiksholm blev anvendt til reparationsplads for skibe bl.a. til kølhaling, ligesom der har været bygget jagter på stedet. Fra 1. maj 1863 udlejedes Hol-

Kalkovnen i de store oplægningers tid i 1932.



Skøde

men til kalkbrænderi. I forbindelse med kalkbrænderiet, der er ombygget flere gange, blev der senere opført bro med tipvogne til modtagelse af kalk, der blev sejlet hertil fra Fakse, og til afleveringen af den færdigbrændte kalk i pramme.

Kalkbrændingen foregik på den måde, at der skiftevis blev lagt kul og kalk i håndstensstørrelse i ovnen i lag på 10-15 cm.

Der blev fyret gennem fyrdøren forneden i 8 dage ved hjælp af blæser. Herefter stod ovnen og kølnede af et døgns tid, før det færdige resultat blev stoppet i sække, der stod i tørlæ i en stor bygning, der rummede det hele inklusive ovnen. Sækkene fragtedes i land til en lille bro ved Havnegade. Fra 1905, hvor jollehavnen Sønderrenden blev anlagt, lossedes kalken på det nordøstlige hjørne af Sønderrenden. Her blev kalken afhentet af øens murermestre. Kalkbrænding på Frederiksholm foregik frem til 2. verdenskrig.

Der har været mange kalkovne i Marstal

Artikel fra Ærø Folkeblad 11. sept. 1975.

Kalkovnen i Marstal, som foreningen Sønderrendens Venner har påtaget sig vedligeholdelsen af, skriver sig fra 1923. Men det er ikke den første kalkovn, der har været i Marstal. Der har været adskillige, og det har været drevet i mange år og under forskellige former.

Kalkovnen fra 1923 repræsenterede noget helt nyt inden for den slags erhverv, men den var ikke i brug ret mange år, idet den sidste kalk blev brændt omkring 1939, og fra slutningen af 40'erne har kalkovnen været ejet af grosserer Aage E. Andersen, Ommel, men i brug har den altså ikke

været siden omkring udbruddet af 2. verdenskrig.

Det var styrmand Boye Christensen, som lod kalkovnen opføre i 1923, og han drev den til Hans Albertsen købte den i 1936. Han benyttede den dog kun i ca. 3 år, og det var ham der senere solgte den til Aage E. Andersen.

– *Da jeg var dreng*, siger maskinchef A. Friis Albertsen, søn af Hans Albertsen, (kendt under navnet Albe Mande. Red.) *blev der brændt meget kalk derovre, og jeg var tit ved kalkovnen for at se, hvordan det foregik. Det var såmænd en ret omfattende proces, for der skulle jo passes på, at kalkstenen netop fik den varme, der skulle til. Der blev fyret med kul, og der skulle passes på, at kalken ikke blev sort, og den skulle også være sådan, at den kunne få sin rette konsistens. Det var Peter Henriksen som havde kalkovnen dengang.*

Oprindelig foregik brændingen nærmest i et hul i jorden, her var ovnen forsynet med en skorsten over. Kalkovnen af 1923 brød i nogen grad med den oprindelige, idet der nu foregik mere »box over jorden«.

Den nuværende kalkovn har dog ikke altid haft sit nuværende udseende. Den var, da den var i brug, omgivet af et hus til beskyttelse af kalken, men huset blev forfaldent og til sidst revet ned.

Sønderrendens venner har fra en interesseret fået tilbud på at føre dette hus op igen, men vi har ikke ment at kunne tage imod tilbuddet, da vi finder, at kalkovnen derved ville miste noget af sin charme.

Den skal ligge i den skikkelse, som nu alle kender.

Lejecontrakt over Frederiksholm.
Havnecommissionen i Marstal bortlejer herved Frederiksholm i 10 på hinanden følgende Aar, til Skipper Hans Nielsen, som agter der, at anlægge et Kalkbrænderi- på følgende Betingelser: Det tillades ham, at afbenytte Holmen til sit Værk, imod at Havnecommissionen forbeholder sig den Plads til Havnens Inventarium, som måtte findes nødvendig. Lejeren må ikke beskadige Holmen ved Gravning eller deslige. Lejeren erlægger aarlig i Leje 10 Rigsdaler, som tager sin Begyndelse d. 1. Maj 1863, og betales aarlig i Slutningen af Marts Måned.

Kalken hober sig op på Holmen eller Kalkovnen, som holmen nu kaldes.

En drengs sommerferie på Kalkovnen

Af Eskil Winfeld-Lund

En sommerdag i 1935, det samme år som Fyn blev landfast med den nye Lillebæltsbro, rendte der en knægt på 12 år rundt her i Marstal.

Den store skole oppe i Vestergade havde lige ringet ud for sidste gang til en dejlig lang sommerferie og børnene havde snakket meget om, hvor de skulle hen i ferien.

Flere af dem, og måske var det især pigerne, skulle a'øen, som man sagde, og holde ferie hos en eller anden tante eller bedstemor, som boede langt væk, men drengen her, som hed Hans skulle nu ingen steder, han havde sin familie og venner her og han havde for længst en aftale med »Den lille bornholmer« om at komme over på Kalkovnen i noget af sommerferien og hjælpe til der.

»Den lille bornholmer«, som naturligt nok kom fra Bornholm, havde det mere borgerlige navn Harald Pedersen, var gift med Hans' søster Katrine og han passede til daglig arbejdet ved Kalkovnen ovre på Frederiksholm.

Hans boede med sine forældre og 5 søskende omme i Teglgade, hvor hans far var skrothandler.

Chr. Petersen havde en lidt speciel måde at drive den forretning på, som ikke krævede den store oplagsplads. Til daglig kunne man se ham cykle rundt på øen og når han kom til en gård eller et hus, hvor der lå gammelt jern udenfor, var han mand for at få afsluttet en go' handel og cykelturen kunne gå videre til næste gård, der måtte have noget skrot liggende og når der var nok til en last, fik han fat i en lastbil og kørte rundt og samlede det hele op, for til sidst at ende nede ved Svendborg-paketten i Marstal, der sejlede det hele over til Fyn.

Hans Petersen som konfirmand.

Hans mente nok at have arvet noget af faderens forretningstalent, da han selv cyklede rundt og købte, hvad der kunne være bag på cyklen, men den helt store fidus endte dog for drengen som en fuser.

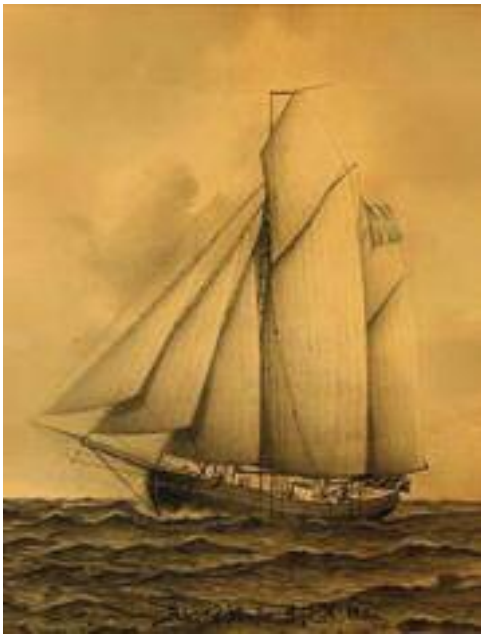
I tiden op til jul havde han fået den geniale ide at lave kræmmerhuse, som måtte kunne sælges for 10 øre stykket, men enten har de været for dyre, eller også lavede folk selv deres julepynt, for da knægten

endte helt ude i Bregninge, hvor heller ingen ville købe nogen, vendte han cyklen og stred sig hjem mod Marstal i en stiv snestorm fra nordøst og endte til sidst udenfor biografen i Strandstræde, som var hele turens mål. (Nu Marineforeningens hus).

For 35 øre blev han lukket ind, sammen med byens andre børn, til eftermiddagsforestillingen til den nye danske film »Barken Margrethe af Danmark« med Poul Reichardt og Ib Schønberg, men desværre for drengen, turen rundt på øen havde lænset ham for de sidste kræfter og han faldt i en dyb søvn inde i mørket.

Men nu var det sommer og ovre på Kalkovnen lå der arbejde og kaldte på en frisk dreng til at hjælpe til.

ADELE af Marstal var kommet ind med kalk fra bruddene i Faxe og lå nu ved tipvognsbroen ovre på Frederiksholm for at blive losset, så der var nok at tage fat på, da det hele foregik ved håndkraft. Store



Galeasen ADELE, skibsfører Anton Weber, der lossede kalk på Kalkovnen fra Faxe Ladeplads.

Hans Petersen vinteren 2010 på Eriksens Plads fotograferet under sin daglige tur »Ned i Stranden«.

baljer blev fyldt op nede i lasten med kalksten og hejst op med lossebommen og så igen svunget over i tipvogne, der bagefter blev skubbet frem til husets port eller ud på et sidespor, til det var tid til at fylde ovnen op.

Ovnen, der stod inde i selve huset, fyldte det meste af rummet op og med en skillevæg med dør i, var der gjort plads til et lille mandskabsrum med et bord og et par stole og langs væggen 2 senge, da det jo var et fuldtidsjob at passe ovnen, når der først var sat ild til den. Det var bl.a. Hans' arbejde, at gøre ovnen klar og passe den. Ovnen havde to store huller, et forneden og et foroven og drengen kunne nu starte forneden med at lægge et lag kul ud i ca. 10 cm. højde og oven på det et lag kalksten i ca. 2o cm. højde og så fremdeles, indtil han ikke kunne få mere ind af det nederste hul. Så kravlede knægten ind af det øverste hul og fortsatte udlægningen af kul og kalk ind til hele ovnen, efter et par dage, var fyldt op.

Nu var det vist på tide at blive vasket ren for kul og kalkstøv, men badet lå jo lige udenfor døren, så det var ikke noget problem, at komme til at se ud som ny igen med en frisk svømmetur over til Sønderrenden og endelig ikke at forglemme de to dages job med at pakke ovnen, der udløste betalingen for vel udført arbejde: *50 øre i alt.*

De to huller blev nu muret til og med et mindre hul i bunden af den store ovn til blæseren, der gik på en Lister motor, kunne processen langt om længe starte op ved at sætte ild til de nederste kul.

Det var vel egentlig her ferien startede for drengen, nu kunne han med god samvittighed slappe af i de næste 8 dage, mens ilden langsomt åd sig op gennem de forskellige lag af kul og kalkstykker.

Det eneste han skulle sørge for at holde gang i, var Listeren der kørte på petroleum, så i store træk drejede det sig om, at holde den ved lige med smøring og brændstof.

Nu blev der tid til at bade og fiske og vrikke jollen over til Sønderrenden om morgenen og hente morgenbrød hos bageren, tid til at nyde de lyse sommeraftener sammen med »Den lille bornholmer«, som var blevet Hans' gode ven, men da de 8 dage var gået, blev der slukket for blæseren og ovnen kølede ned i et døgns tid, til man kunne åbne op igen for den færdige kalk, der nu var sunket sammen til ca. det halve af den oprindelige opfyldning. Så var der kun tilbage at få kalken fyldt i sække og slæbt ned på en pram, som sejlede det over til Sønderrenden, hvorfra øens murere kom og købte op og bragte dem hjem til videre forarbejdning med mørtel.

Og en spand læsket kalk her og der, blev det vel også til, så alle de mange huse og gårde rundt om på øen kunne stå nykalkede til pinse, som enhver med respekt for sig selv og sikkert også for naboerne, holdt strengt i hævd.

PS. Til trods for kalk og kulstøv i en 12 års drengs oplevelser på Kalkovnen i 1935, er Hans Petersen her i år 2009 stadig på toppen og vi kan til daglig møde ham i Marstals byliv, som den der altid har en god historie i ærmet, fra en tid hvor arbejdstilsynet endnu ikke var opfundet.

PPS. Har man lyst til at læse mere om Kalkovnen, er man velkommen på museets læsestue, hvor der findes mere stof om emnet.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Marstal er en by præget af havet, marstallere er selvhjulpne sjæle – en indgroet mentalitet, der har den store havnemole som det mest synlige udtryk. Denne tankegang eller sindelag, der har sit afsæt i krav om øjeblikkelig handling og handlekraft inden for søens verden, gennemsyrer hele samfundet. Den går selvfølgelig igen i søfartsmuseet af den selvindlysende grund, at museet er en integreret del af det omgivende søfartssamfund. Med den ballast har et samlet museum (besætning, bestyrelse, medlemmer) kæmpet en brav kamp for at forblive en selvstændig, selvagerende og selvstyrende enhed med ansvarstagen for egne handlinger og plads til ud-

En sag, der gav en del medieomtale i ind- og udland, var skonnerttræf i Marstal Havn. Som protest mod den danske søfartsstyrelses enegang mod chartersejlads for skonnerter, der ikke er bygget efter moderne tegninger til krydstogtskibe med dobbeltskrog og vandtætte skotter, havde de hollandske skonnerter arrangeret sejlads til Marstal Havn under »Black Flag« 16.-17. september, hvor 28 charterskonnerter, især hollandske, en del tyske og en enkelt dansk mødte frem. Museet var medarrangør af træffet. En protestnote blev afleveret til øens borgmester, Jørgen Otto Jørgensen, der var blandt talerne, til videreekspedering til erhvervsministeren. Samtidigt blev der afleveret en note til fordel for Marstal Søfartsmuseums fortsatte eksistens som selvstændig søfartsinstitution. Denne note blev dagen efter afleveret til kulturminister Carina Christensen, der kom på besøg på museet.

førelsen af – også undertiden – vidtløftige ikke-statsautoriserede kreative idéer. Det er ikke (kun) fordi vi er ugudelige autonome decentralister, at vi har udstukket og følger den kurs – det er med baggrund i solidt erfaringsgrundlag, der siger at en sådan indretning af tingene giver den bedste fremdrift for virksomheden. Og fremdrift skal der til – alternativet er tomgang. Uklarheden om, hvor museet ville havne midt i en fusionstid, har naturligvis ikke fået os til at mindske sejl – tværtom – intet nås, hvis man med ustadige vinde i ukendt farvand ligger underdrejet for småsejl – en sådan disposition kan nemt føre til grundstødning og havari grundet manglende styrefart og manøvredygtighed. Museets disposition har heller ikke været fejl bestik. Museet har haft det bedste år i mangfoldige år med øget besøg og tilkomst af medlemmer med et absolut tilfredsstillende driftsresultat og kærkomne gaver også af økonomisk art, hvilket vi er meget glade og taknemmelige for.

Marstal Søfartsmuseums overordnede mål har altid været fuld selvstændighed. I forbindelse med forskellige udmeldinger fra KUAS (Kulturarvsstyrelsen) har museet været nødt til at deltage i sonderinger og møder omkring forskellige fusionsmuligheder, således at man var nogenlunde beredt, *hvis* man fra højeste sted ville påtvinge os fusion. I den forbindelse blev kulturminister Carina Christensen inviteret, og vi fik fornøjelsen af besøg. Ministeren har ved selvsyn på åstedet fået et indblik i stedets egenart, der trives og vokser i selvstændighed. Desuden var ministeren blevet forsynet med opbyggelige støtteskrifter til fordel for museets udstukne kurs fra vægtige institutioner som Rederiforeningen af 1895, Søfartens Ledere, JL-Fondet, Marstal Navigationsskole, Danmarks Skibsmæglerforening, rederierne Stella Shipping, Nordane Shipping og Erik B. Kromann, desuden fra 28 skonnerter – forsamlet i Marstal Havn til protest mod Søfartsstyrelsens paragrafrytteri – samt fra kollegasøfartsmuseerne i europæisk sammenhæng i Groningen og Wischhafen og stor personlig indsats fra godtfolk. Samtidigt udkom Carsten Jensens og Karsten Hermansens »Vi sejlede bare« – et værk og en gestus, der i sig selv er en stærk support for museets selvstændighed. Med disse indtryk som ballast har ministeren vurderet, at Marstal Søfartsmuseum fortsat fremadrettet gør størst gavn inden for den danske maritime kulturarv under selvstændighedens fane. Se det var jo en god udgang, og alle I gode kræfter, der bakker op, skal have en meget stor tak for den helhjertede støtte. Også tak til ministeren for indsatsen og til KUAS, der i sidste ende ikke stod bombastisk fast i fusionsprogrammet. Ministeren har overladt afgørelsen til lokal beslutning, altså museet og kommunalbestyrelsen. Museet har hele tiden været helt afklaret og Kommunalen vedtog i august 2009 at gå ind for museets fortsatte selvstændighed. Sagen skal på en gang mere her i foråret, og holdningen har antagelig ikke rykket sig meget i den ny Kommunal. Museets holdning er fuldt afklaret, som ansvarsbevidste borgere ser vi helst at de tildelte midler forvaltes med det størst mulige museale afkast, og her er der ingen tvivl, de tildelte midler giver langt det største udbytte i selvstændigt, ubureaukratisk regi. I sidste ende er det generalforsamlingen, der har det afgørende ord i den sag – og medlemstilkendegivelser bakker fuldt op om den udstukne kurs: Der er ingen grund til at skifte kurs til noget, der hverken giver faglig eller økonomisk gevinst.

Da nogle har lidt vanskeligheder ved at skelne imellem de to begreber *fusion* og *samarbejde,* skal det hermed understreges at man for hidtil museerne imellem sagtens har kunnet samarbejde om de sager, der er vedkommende at samarbejde om – også her på øen. Her håber vi de øvrige

samarbejdspartnere er parate til at fortsætte, selvom de indgår i en fusion. Af faglige grunde ønsker at fortsætte med at samarbejde med søfartsinstitutioner, søkyndige folk, skibsentusiaster og kollegamuseer, hvor og når det er relevant.

Fra KUAS-hold udsender man signaler om at man vil være mere obs på at der foregår forskning og formidling ude på museerne, og det er vi faktisk ret fornøjet ved. I slige sammenhænge indgår der ofte tilkøbt arbejdskraft via særbevillinger fra

BONAVISTA under restaurering på Eriksens Plads.

Danmark er en søfartsnation af international karat. Dansk søfart – fra vikingeskibene over skonnerterne (»Havets Gråspurve«) til de mærskblå containerskibe – er velkendt her hjemme og world wide.

Det havvendte og søgående Danmark er en del af vores identitet, en væsentlig del af den danske folkesjæl. Vi danskere har med andre ord en helt naturlig pligt til at bevare et repræsentativt udsnit af denne kulturarv – både den sejlende og havneafsnit i så oprindelig og funktionsdygtig udgave som vel muligt. Det kan kun ske ved, at vi ansvarlige hanker op – privat, i forenings- og museumsregi samt det offentlige Danmark.

Der er i dag bevaringsværdige erhvervsfartøjer under dansk flag. Nogle er i privat regi som charterskonnerter og er indrettet og apteret derefter, mens fartøjer i Nationalmuseets og andet museumsregi skal bevares i så oprindelig udgave, som praktisk muligt. Et repræsentativt udsnit i sådant regi – herunder BONAVISTA og SAMKA – bør være statsfinansieret og bruges i formidlingsøjemed, disse skibe skal være sejlende gesandter for dansk skibsbygning og dansk søfart med basis i autentiske søfartsmiljøer. Ligeledes skal den private bevaringsværdige flåde have et statsligt økonomisk sikkerhedsnet under kølen.

Vi har tonnagen nu, men hurtigt kan en del forsvinde fra dansk flag – grundet tiderne. Der bør med statslige midler satses massivt på den del af flåden, der er repræsentativ for dansk søfart – og det skal gå kvikt for ikke uigenkaldeligt at forpasse tiden til at bevare en vægtig del af vores kulturarv!

SAMKA på slip for overhaling, der udgiftsmæssigt holdes på et yderst beskedent niveau, takket være en stor frivillig indsats.

SAMKAs lossespil, der har fået en gennemgribende istandsættelse, er her på vej på plads under kyndig lodsning af John Kristensen og Jens »Tolder«.

KUAS. Det har Marstal Søfartsmuseum nu ikke været storbruger af, i stedet har venligsindede forskere, stillet deres arbejdskraft gratis til rådighed for museet, som det har været praktiseret gennem flere år. Sådan forholder det sig glædeligvis også fremadrettet – også for 2010. På baggrund af denne forskning formidler/udsender vi rent faktisk årligt publikationer om søfart i et ret betragteligt omfang målt på landsplan.

Museerne skal være vedkommende for alle gæster, nye som gamle, via nye formidlingstiltag, lyder parolen fra Kulturministeren. Vi er af ganske samme opfattelse. Kulturen må gerne serveres på en måde, der kan trække også traditionelt ikke-museumsbrugere inden for – i vores tilfælde i søens mangfoldige verden. Her skal bemærkes at entré/billetpriser ikke afholder folk fra besøg. De besøgende finder entréen ganske rimelig i forhold til »varen«, og man har ikke noget imod at betale for oplevelsen.

Formidlingsmæssigt har Søfartsmuseet ikke ligget på den lade side, omkalfatringen af udstillingerne kører i en løbende proces for at kulturformidlingen kan serveres i så spiselig udgave som vel muligt.

Og kommer der så nogen mennesker? – Så afgjort. Sæson 2009 har været rigtig god med en særdeles tilfredsstillende fremgang af besøgende på museet. 24.580 blev det til, hvor 2008-tallene viste 23.395. Entréindtægten (inkl. ungdomsentrérefusion) har fået et uforholdsmæssigt større løft fra kr. 667.613 i 2008 til 805.017 i 2009, idet besøgsstigningen for en stor del ligger inden for den »dyre« ende. Her skal det så også erindres at de nu 1388 medlemmer i forbindelse med medlemskabet har gratis entré. Helt overvældende var antallet af gæster på BONAVISTA-projektet (gratis entré), ikke færre end 63.755 interesserede har i 2009 været inde for at besigtige restaureringen. Blandt de besøgende har der været mange søkyndige folk både som privatpersoner og i foreningsregi fra ind- og udland. Der har også været masser af andet godtfolk, der via besøg på Søfartsmuseet, BONAVISTA og på havnen har fået tilført vigtig maritime bevidsthed. Dette er såre vigtigt i formidlingen af den danske søkulturarv, netop fordi adgang til havne- og søliv mange steder er røget i grams, i takt med at der på havneområderne er kommet nye funktioner, der intet har med søens verden at gøre. Funktionstømning af søfartsrelaterede erhverv i en meget stor part af havnene, kombineret med at de resterende rigtige havne mestendels er afspærret med terrorhegn, er med til at fjerne den maritime berøring og dermed den blå bevidsthed. På den baggrund er det glædeligt at et stigende antal mennesker finder frem til vort museum midt i en rigtig og tilgængelig havn. Ingen er vist gået herfra uden at have fået en snert saltvand under huden, og den søhistoriske hukommelse har fået et pift.

Bygninger, lokaler og fartøjer

I udstillingsbygning II, på 1. salen, er i begyndelsen af 2009 de to Hjembragtesager-rum, der rummer museets eventyrlige etnologiske samling, blevet fuldstændigt gennemistandsat. Renoveringen omfatter nedbrydning af væg imellem de to rum, isolering og ny indklædning af loft og vægge, nyt gulv, og opbygning af nye montrer. Desuden er nye elinstallationer trukket overalt og nye belysningsformer opsat i nu ét rum, der er blevet malet op. På slutningen af året er påbegyndt gennemrestaurering af de tre resterende udstillingslokaler på samme sal. Restaureringen omfatter ligeledes nedbrydning af mure, isolering af ydervægge og skråydervægge, ny gulvbelægning og belysning. I museumsgården er nyt træplankeværk opsat op ad muren til naboen i Prinsegade 6. Den løbende bygningsvedligehold er kørt i den vanlige høje standard under Tommy Christensens le-

Museet deltager i Øhavets Dag-arrangementer med sejlads til Kalkovnen med ANNE KAROLINE*, foredrag derovre og, som det ses her, redningsstolarrangement ved Eriksens Plads.*

delse og med dygtige frivillige hænder som uundværlig indsats.

Formidling

Lejrskoler viser en øget interesse for at besøge museet – dette afstedkommer naturligvis rundvisninger og hjælp til besvarelser af spørgsmål. I denne skoletjeneste er det en fordel at museet råder over et velegnet film/foredragslokale.

Søfartsmuseet har medvirket i forskellige TV-udsendelser bl.a. DR2 TV-serie »På de Syv Have«, DR-udsendelserne »Slaget om Havnen« samt TV-Fyn-udsendelse om flydedokken i Marstal Havn. Museet har også medvirket i en tysk landsdækkende NDR-udsendelse om Øhavet.

På BONAVISTA-hallen er opsat storfotostater fra Eriksens Plads anno 1914, hvor H. C. Nielsen, »Himmelsnedkeren« på det tidspunkt har to tremastskonnerter FREM og HAABET til newfoundlandsfarten under bygning– sidstnævnte klar til stabelafløbning – og den anden fotostat med motiv fra 1921, hvor mester Eriksen søsætter barkentineren HUSAVIK på 347 brt., det største træskib – sammen med søsteren SINE fra året i forvejen – der er bygget i byen. Barken AGENT PETERSEN, der er bygget på samme plads af Ferdinand Hansen målte til sammenligning 336 brt.

Efterårsferiens »Byg en båd« ved Tommy Christensen blev igen en succes. Mange børn med tilhørende voksne fandt vej til »Skibsværftet« i museumsgården og fik nogle udbytterige timer.

Udstillinger

Museets Hjembragte-sager-samling er genopstået som »Den mangfoldige verden«.

Marstal er et globalt lokalsamfund – et udpræget sømandssamfund. Byens befolkning færdes rundt på globussen – og har gjort det gennem generationer. Søfolkene

Det nye Hjembragte-sager-rum »Den mangfoldige verden« indvies med en Riga.

er på deres sørejser kommet i kontakt med andre kulturer, andre og anderledes mennesker, og de har fra deres færden hjembragt forunderlige sager fra de Syv Have og fra alverdens strande og lande til de hjemlige stuer. Nogle af disse kuriositeter og forunderlige ting, der kan sende tankerne på langfart til fjerne himmelstrøg, er i tidens løb havnet på byens Søfartsmuseum – og der kommer fortsat rare sager til. Denne brogede mangfoldighed – der for mange af genstandenes vedkommende, har fået liv i den litterære verden via Carsten Jensens roman »Vi, de druknede« – har nu fået optimale rammer i nyrestaurerede lokaler. De to tidligere Hjembragte-sager-rum i museets bygning II (opført af skibsmægler Albert E. Boye (romanens Albert Madsen)) er nu slået sammen i ét stort spændende rum – komplet nyindrettet med nye montrer, belysning m.v. – det hele designet af Henning Terkelsen.

Særudstillinger

Kulturministeren lægger stærk vægt på, at museerne trækker mange folk inden for murene, og at museerne også formidler uden for murene. Marstal Søfartsmuseum er godt med i så henseende også med hensyn til udstillinger uden for murene, hvor Projekt BONAVISTA i samklang med Nationalmuseet ligger i front. En anden udenmursudstilling, der har tiltrukket sig opmærksomhed er en plancheudstilling om verdens sidste store kornkapsejlads. I 1949 lettede to finskflagede firmastede barker fra australsk plads med kornladning bound for England rundt Kap Horn. Denne sejlads blev den sidste rundt Hornet med lastførende sejlskibe – slutkapitelet blev hermed skrevet i sejlskibsfartens omfattende omblæste historie. De to skibe, tilhørende verdens sidste sejlskibsrederi Gustaf Erikson, Mariehamn, var de firmastede barker PASSAT og PAMIR. PASSAT ligger i dag stationært i Travemünde. PAMIR for-

liste i 1957. Begge storsejlerne havde tilhørt det legendariske sejlskibsrederi Ferdinand Laiesz, »Flying P-Line« i Hamborg.

Den sidste sejlads for 60 år siden markeredes world wide under titlen »Farewell to Sails« på 11 søfartsmuseer med Marstal Søfartsmuseum, som den danske repræsentant. Søens verden trækker jo, som bekendt, internationale tråde og forbindelseslinjer, og også her er der marstalrelationer. De sidste storsejlere under dansk flag var hjemmehørende i Marstal i rederifællesskab mellem et rederi i Le Havre, Frankrig og skibsførere i Marstal. De to sidste af disse windjammere, de såkaldte Havrebarker, blev i 1934 afhændet til netop Gustaf Erikson i Mariehamn. Det var barken SUZANNE, der var Danmarks største sejlskib efter skoleskibet KØBENHAVNs sporløse forsvinden 1928, og barken CLAUDIA, der havde tilhørt Flying P-Line som PESTALOZZI.

Der eksisterer ud over PASSAT fortsat tre andre firmastede barker, der har tilhørt Flying P-Line, nemlig POMMERN og PEKING, der ligger stationært i henholdsvis Mariehamn og New York, samt PADUA, der sejler som russisk KRUZENSHTERN. På museet er udstillet en stor model af Flying P-Linerfuldskibet PARNASSOS, udført af den geniale modelbygger Lorens Hansen, fra hvis hånd museet råder over 42 modeller. Fotoet her viser de to nævnte Marstalbarker SUZANNE og CLAUDIA den sidste dag under dansk flag 1934. Plancheudstillingen blev rigget op ved BONAVISTA-værftet. Museet deltog også i udstilling på Marstal Værft med færgeudstilling i anledning af »Åbent Skib« på nyanskaffelsen til ærøsk færgefart M/F SKJOLDNÆS. Udstillingen medførte endnu en Frank Petersen-færgemodel til museets udstillinger i form af M/F ELLEN-SØBY.

I egne lokaler erstattedes »Tirsdagsmalerne«s udstilling med »Fyn rundt i portrætter« – udtryksfulde ansigter i sort/hvid af den anerkendte portrætfotograf Jørgen Jensen. 1. august afløstes denne af en fotoudstilling af anden karakter, nemlig den hollandske »Gale Warning«, luftfotos af skibe i stærkt oprørt hav, fanget af Flying Fucus-fotografen Herman IJsselings fotolinse. Desuden var museet part i øens store Maskefestival, idet Nordiske Maskemagere udstillede deres fantasifulde og kreative frembringelser i museets filmlokale. I julemåneden vistes i filmlokalet en elektronisk særudstilling i form af en kortfilm »Jul på Havet« sammenklippet fra arkiverne af Henning Terkelsen i researchsamarbejde med Karsten Hermansen. Et julebrev skrevet hjem til en mor fra en ung sømand var til formålet indlæst af Philip Flindt Andersen, elev fra Marstal Skole, hvorfra vi havde fornøjel-

De to sidste marstalbarker SUZANNE – Danmarks største sejlskib efter skoleskibet KØBENHAVNs forsvinden – og CLAUDIA stryger Dannebrog 1934.

Et af de fantastiske fotos fra særudstillingen »Gale Warning«. Bogen af samme navn og med de samme fotos forhandles fra museumsbutikken.

Udsnit af de nordiske maskemageres fremstillinger.

sen af at have klasser på besøg til at se filmen.

Vort museum blev anmodet om at levere et bidrag om Marstal som søfartssamfund i Kulturarvsstyrelsens webprojektet »1001 fortællinger om Danmark« der omhandler 1001 positioner af kulturhistorisk værdi og interesse. Dette projekt lægges på nettet i 2010.

Udgivelser

Museets årbog, der udsendes til medlemmer af museet og forhandles i museets bogbutik, bliver godt modtaget både hos kolleger og – nok så vigtigt – i søfartskredse, hvilket bl.a. afspejler sig i omtaler heraf i blade som »Søfart« og det svenske »Båtologen«. Målgruppen er søfartsinteresserede og formålet er at få denne målgruppe til at vokse.

Den 7. oktober udgav museet bogen *»Vi sejlede bare«* forfattet og serveret af de to C(K)arsten'er, Jensen & Hermansen. Med Carsten Jensens bestsellerroman »Vi, de druknede« er Marstal og byens stolte maritime traditioner virkelig kommet frem i lyset, og rundt omkring i byen og ikke mindst på Marstal Søfartsmuseum fornemmes det tydeligt, at »Vi, de druknede« har gjort en positiv og meget mærkbar forskel i form af øget interesse for stedets historie og glædeligvis også en øget tilstrømning af gæster. »Vi, de druknede« er godt nok en roman, men udspiller sig i temmelig autentiske rammer i tidsrummet 1848-1945. Romanfigurerne er alle opdigtede, men træk og personlige oplevelser blandt romanens mylder af folk er næsten altid hentet fra det virkelige liv. Selv de mest utrolige dele af romanen er ofte taget direkte fra de historiske beretninger, selv om det kan forekomme svært at tro på.

Kunne man virkelig overleve at være om bord på CHRISTIAN VIII, da skibet sprang i luften? Fandtes der virkelig så onde lærere som lærer Isager? Var drengene virkelig så frække, så fantasifulde og

To fornøjede forfattere til succesbogen »Vi sejlede bare«, Karsten Hermansen og Carsten Jensen, ses her ved Jollehavnen i Marstal.

så kække i Marstal? For enhver fuldbefaren udi Marstals historie er det ikke overraskende, at virkeligheden fint kan holde trit med fantasien. Men nu er det jo ikke alle, der kan byens historie i detaljer, og da slet ikke Carsten Jensens enorme læserskare, som i de fleste tilfælde befinder sig langt fra begivenhedernes centrum.

Nu er der rådet bod på den almindelige uvidenhed, for med udgivelsen af »Vi sejlede bare« kan alle læse med, når kildematerialet lægges frem i små spiselige portioner og sættes ind i en større sammenhæng. Men »Vi sejlede bare« er ikke kun en lang række kilder. Nej, tværtimod fortæller bogen om Carsten Jensens lange vej til at skrive om søfolkene fra Marstal, og om hvordan skriveprocessen forløb. Desuden rummer bogen flere små historier, som i sidste ende ikke kom med i »Vi, de druknede«, Bagest i bogen er der et kort, så bogens steder kan genfindes både i bogen og i virkelighedens Marstal. Endelig følger der med bogen et 20 minutters DVD-filmsuddrag om Marstal i sejlskibenes dage fra fotograf Kristian Bøyes film om Ærø fra 1936.

Museets historiker Karsten Hermansen, der har lodset forfatteren gennem museets arkivfarvand i forbindelse med tilblivelsen af storromanen, har selvsagt sat sit mærkbare fingeraftryk i den nye bog. Bogen er rigt illustreret med nogle af de bedste fotografier og malerier fra Søfartsmuseets samling, og efter endt læsning er man ikke bare blevet klogere på baggrunden for »Vi, de druknede«, men man har også fået et glimrende overblik over et betydeligt dansk søfartssamfunds omfattende søfartshistorie.

Som tak for den store hjælp og velvilje fra museet har Carsten Jensen stillet sin arbejdskraft gratis til rådighed ved udarbejdelsen af »Vi sejlede bare«. Weekendavisen skrev i anmeldelse af bogen bl.a.: *Derfor er det også helt naturligt, at alle ind-*

tægter fra »Vi sejlede bare« går ubeskåret til Marstal Søfartsmuseum. Køb bogen og støt museet.

Endnu en bog blev søsat fra museet i året der gik *»Beretninger om danske skibsforlis siden 1970«.* Her er der igen tale om ulønnet arbejde af en af museets støtter, Henrik L. Hansen. *»Kun en tåbe frygter ikke havet«* – den sætning har vi hørt mange gange – og der er noget om snakken. Skibsforlis er i manges øjne noget, der hører fortiden til, men selv om antallet af forlis er faldet, ændrer det dog ikke ved, at skibsforlis stadig er en åbenbar risiko for søens folk. I perioden fra 1970 er det først og fremmest coastere, der er forlist. Årsagerne er mange: navigation, menneskelige og tekniske fejl, kollisioner, motorstop, forskydning af lasten, uvejr og meget, meget mere.

Emnet har ikke hidtil været underkastet en grundigere behandling, men det er der nu rettet op på, med bogen »Beretninger om danske skibsforlis siden 1970« forfattet af embedslæge, Henrik L. Hansen, Fredericia, der gennem en del år har foretaget en omfattende undersøgelse, og hvor museets historiker Karsten Hermansen har stået bi med tilrettelæggelse af stoffet til bogform. Bogen baserer sig på et stort kildemateriale, dels trykt og dels mundtligt fra de folk, der oplevede forlisene. Det er klart, at man ikke kan gennemgå alle forlis i detaljer, men rigtig mange beretninger er med, og det giver et usædvanligt godt overblik over denne alvorlige del af søfartserhvervets historie. Når det er sagt, hører det også med, at den store indsats inden for sikkerhed til søs har båret frugt, så redningsmidlerne bliver bedre og bedre, hvis uheldet er ude.

Det er ikke mindst coasterne, der i de

Forfatteren til skibsforlisbogen Henrik L. Hansen havde rigtig travlt med signeringspennen på udgivelsesdagen. Her ses han, assisteret af Janne Skalkam, gøre et eksemplar klar til Lone Bastholm, hvis mand Preben er en af søfolkene, der optræder i bogen under dramatiske forlisomstændigheder.

Illustration fra bogen. Skibsfører/reder Peter Jørs ses midt i skibsjollen efter coasterforlis.

sidste 40 år er blevet ramt af forlis, og derfor dukker der naturligt nok ganske mange Marstalskibe op, og lige så mange Marstalsøfolk, som i flere tilfælde fortæller deres egen beretning om at overleve i en redningsflåde fire dage, om at ro en redningsjolle ind til land på to dage, om at gå ned med et skib på få sekunder efter en kollision og så videre. Det er spændende beretninger, der åbner øjnene for en utrolig virkelighed, som vi næsten ikke kan forestille os, når vi møder fortællerne i Marstals gader og stræder.

Bogen er forsynet med mange interessante billeder. Det siger sig selv, at fotografiapparatet ikke er det første man griber ud efter, hvis det skib, man sejler med, er ved at synke; men ikke mindst i forbindelse med redningsindsatsen er det lykkedes at fremskaffe indtil flere oplysende billeder, så man får et indtryk af ulykkerne.

Bagest i bogen er der en komplet oversigt over danske handelsskibes forlis siden 1970. Det sætter udviklingen og historien i relief, og lykkeligvis er der langt mellem ulykkerne i de allerseneste år, men det er ikke desto mindre vigtigt at holde fokus på emnet. Udgivelsen er støttet med midler fra Skibsteknisk Selskabs Fond, Europas Maritime Udviklingscenter, Søfartens Arbejdsmiljøråd og redningsflådefabrikken Viking.

Og apropos bøger. Butikshandelen er i rigtig god gænge takket være bogholder Jens Lindholms indsats. Alt hvad der omfatter tilgængelig maritim litteratur forhandles viden om fra butikken, der har en fornem omsætning.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

2009 har været indbringende for museet, noget er erhvervet, men langt det meste er doneret. Folk skænker gode ting og sager, mange gange er der noget imellem, der har værdi for dem selv og familien, men som de mener at flere skal kunne glædes over. Meget er kommet ind og det bliver som vanligt for pladskrævende at regne hele den omfattende gaveliste op. Fra privat er erhvervet brevsamling og skitser efter marine- og grønlandsmaler Carl Rasmussen samt akvarel af samme. »Vinterudsigt mod øst«, set fra malerens have i Teglgade bl.a. med nybygning på stabelen på H. C. Christensens Værft. Fra Altona Museum i Hamborg er modtaget en stor samling dokumentation af den danske jagt, indsamlet i en lang årrække af afdøde

Model af SØBY-FÆRGEN.

skibskonstruktør Werner Jaeger og for år tilbage overdraget til museet i Altona. Dokumentationen bygger på studier, affotograferinger og optegnelser af fotos, tegninger og skibsportrætter fra Danmark, Sverige og Nordtyskland og samlet i ringbind. Studierne har resulteret i en skrogmodel af Marstaljagten DE FIRE BRØDRE, der også var med i overdragelsen. Direktøren for museets søfartsafdeling Boye Meyer-Friese besluttede i samråd med Jaeger-familien at overdrage materialet til Marstal Søfartsmuseum, idet man har begrundet frygt for at søfartsaktiviteterne på Altonaer Museum nedtones, og man har tiltro til at Marstal Søfartsmuseum forbliver rent søfartsmuseum! (OBS!). Boye Meyer-Friese har været i Marstal og overdraget materialet, og den lille kønne skrogmodel er rigget op i udstillingerne. Blandt de indkomne sager bør også nævnes det oprindelige håndskrevne manuskript med skitser til Jens Kusk Jensens »Haandbog i praktisk Sømandsskab«, der betragtes som søfolkenes bibel. Den udkom første gang i 1901, desuden en hel del korrespondancen mellem Jens Kusk og bl.a. Dansk Sejlskibsrederiforening, der var medudgiver sammen med regeringen og Rigsdagen. Der er nogle flere plancher end dem, der gik med i det kendte værk, der er genoptrykt i fotografisk udgave fra en af de nyere udgaver. Denne nye udgave sælger vi bl.a. for øvrigt ofte til hollandske og tyske charterskonnertfolk, netop fordi det er noget af det ypperste inden for den genre. Klenodiet er tilfaldet museet sammen med en mængde andet gods og store arkivaliesamlinger fra E. B. Kromanns rederikontor.

Fra Jørgen Krull, Faaborg, tidl. Marstal, har museet modtaget stor samling dias, fotograferet af giveren i Marstal og omegn bl.a. på havnen 1954-56. Ingeniør Jørgen Bülow, Faaborg har overdraget to skibsmodeller, han selv har fremstillet, MHV 85, HJORTØ og SØBY-FÆRGEN, meget detaljeret med manøvregrej, radar, rat, stole og sågar termokande og kaffekopper inde i styrehuset. Model af vikingeskib er modtaget af Jan Pedersen, Leby, model af SAMKA er modtaget af Arne Galatius samt model af coasteren ASTRID RARBERG. Skibet var af Mercantic-typen, en halv shelterdækker, bygget på H. C. Christensens Stålskibsværft i Marstal 1964. Modellen har tilhørt Alice Jensen, Tårbæk, datter af Astrid og Christian Nielsen. Denne Christian Nielsen tilhørte en kreds af velhavende sejlere omkring Tårbæk Sejlklub,

der dannede et partsrederi under navnet Tårbæk Coasters, og fik bygget to coastere i Marstal. Anden del af skibsnavnet skyldes at Chr. Nielsen engang i et fugtigt sejlerselskab fik tilnavnet Rarberg, fordi han var så rar. Nogle sejlere troede efterhånden ligefrem, at han hed Rarberg, og det hang ved. Fornavnet kom på den måde at man trak lod mellem konernes navne blandt partsrederne, og det blev altså Christians kone loddet faldt på. Blandt øvrige indkomne kan nævnes portræt af skibsfører »Eos«-Christensen, halvmodel af newfoundlandsskonnerten MARS, fotos, glasnegativer, dokumenter, søfartsbøger, skibstømrerværktøj, skibsportræt af damperen ENIGHEDEN og af tremastet bramsejlsskonnert GALATHEA. Fra Bente Petersen er modtaget et stort H. A. Hansen-maleri af 3 mst. topsejlsskonnert FREDEN og sk. VESTA, der har været ført af Rasmus Albertsen Andersen, der desuden var medejer af sejlerne. Fra Mary-Ann Gleie er modtaget 6 fine Stoltenberg-tegninger af de forskellige motorloggere, motorsejlere og motorskibe, som hendes far Alfred Hansen, Horsens har ført. Det drejer sig om motorloggerne TOP af Horsens og AGILIS af Odense, 3 mst. m/sk KIRSTEN RASK af Odense og motorskibene BO af Odense, DORIANA af Fakse Ladeplads og VITUS BERING af Horsens. Samlingen gengiver repræsentanter for den mangfoldige og forskelligartede småskibsflåde, der erstattede sejlskibene, og som senere blev afløst af seriebyggede motorskibe og coasterne – en ofte overset periode, som netop skibsportrættøren Otto Stoltenberg fra Kalundborg var en mester i at gengive. Museet har i forvejen en del Stoltenberg-stykker i samlingerne. På slutningen af året blev museet beriget med et flot Carl Rasmussen-marinestykke foræret af Hans Christian Hay og hustru. Stykket har i mangfoldige år hængt i Hays barndomshjem på Møllevejen, Marstal.

Forskningen har kørt på fortsat højt blus med museets faste stok, her iblandt historiker Karsten Hermansen. Der udover har flere af vi andre på museet forskerbrillerne på i forbindelse med de righoldige samlinger, der findes og i en lind strøm indgår på museet.

Hans Christian Hay ved overdragelsen af Carl Rasmussen-maleriet.

Registreringen af museets samlinger og tjek af samme foregår løbende og mere nærgående, når der omkalfatres udstillinger.

Økonomi

Søfartsmuseet har en sund økonomi. Til driften modtages statslige og kommunale midler, disse midler forrentes efter vores mening optimalt i den nuværende ordning med museet som selvstændig virksomhed – indlemmelse i en større fusion/organisation vil medføre større udgifter til administration/bureaukrati og eksport af arbejdspladser, og det er vel næppe hensigten. Ud over de offentlige midler indgår medlemskontingent fra det voksende antal medlemmer og desuden tilflyder der donationer fra private og fonde, hvilket muliggør opgradering af museet. Igen i det forgangne år har museet modtaget kær-

kommen økonomisk assistance til forskellige formål, 148.000 kr. er modtaget fra JL Fondet til BONAVISTA-projektet, 20.000 kr. er modtaget fra et Kunstfond til køb af Carl Rasmussen-grønlandsmaleri, 15.000 kr. er modtaget fra Augustinus Fonden til ombygning af Hjembragte-Sager rum. 42.000 kr. er ved højtidelighed i Troense overrakt af SFDSs Fond til model udført af modelbygger Flemming Frederiksen af en af selskabets passagerdampere AGNETE, der i mange år var indsat på Marstalruten. Til bogen »Danske skibsforlis i nyere tid« er modtaget 10.000 kr. fra Skibsteknisk Selskabs Fond og 20.000 kr. fra Søfartens Arbejdsmiljøråd & Europas Maritime Udviklingscenter. Til nyt trædæk i Carl Rasmussen-rummet er fra Super Brugsen Marstal modtaget kr. 5.000 og Fra Ærø Brand Fonden 10.000 kr.

Fra Rederiforeningen af 1895 kom med ilagt check på kr. 10.000 en nytårshilsen: *Vi finder, at Museet gør en stor og vigtig indsats for at dokumentere den mindre skibsfart med udgangspunkt i Det sydfynske Øhav, og håber at jeres gode arbejde kan fortsætte i fremtiden.*

Personalia

I marts startede Tina Eriksen i arkiv og butik, Finn Schlotfeldt med reparation/vedligehold af SAMKA og Janne Skalkam med arkivarbejde. I april begyndte Birgit Flintegaard fra Als som frivillig i biblioteket, Birgit er siden flyttet til Marstal, desuden tørnede Sonja Pietraszek til med rengøring som område og også Inger Svarer har vi haft fornøjelsen af nogle måneder. I julemåneden indgik Jan »Vægter« fra Leby i holdet. Olav Juul Pedersen er påmønstret ANNE KAROLINE som ny bådmand.

Dødsfald: Villy Jørgensen, der gennem en årrække var frivillig på museet som modelbygger og modelreparatør.

Den 21. maj var det 25 år siden, at Hen-

Modelbygger Flemming Frederiksen med AGNETE.

Fra Hennings 25-års jubilæum, beundret af datteren Pernille.

ning Terkelsen (HST) var tørnet til på museet. I den anledning blev der afholdt velbesøgt reception i Carl Rasmussen-rummet. Henning har blandt sine mange gøremål især markeret sig ved at berige museet med elektronik og andre levende-billeder-fremvisninger i formidlingen ligesom han har sans for indretning af udstillinger, hvilket nyopsætningen af »Den mangfoldige verden« er udtryk for. At Hennings fortid som skibstømrer er en gevinst for et søfartsmuseum er selvindlysende, en ballast der også kommer Projekt BONAVISTA til gode. Af de mindre synlige jobs er HSTs tjans som museets registrator.

Museets besætning – frivillige som forhyrede – har i det hele taget igen udført en solid prisværdig engageret indsats på alle poster: Bygningsvedligehold, nyindretning, butiksvagt, kabystjans, arkivarbejde, billedscanning, rundvisninger, foredragsarrangør, regnskabsføring, forskning, projektbeskrivelser og -tegninger, formidling, modelværftsaktiviteter og rengøring – uden smålig skelen til klokken eller solens højde på himmelen. Dette gælder såvel for besætningen på museet som de, der sidder rundt i landet og arbejder på modeller eller forskningsprojekter som coasterforlisbogen og den store igangværende coasterbog.

Andet

Henning Terkelsen og Tommy Christensen har deltaget i Søfartspuljens ekskursion til Sydengland Portsmouth, Southampton og Isle of Wight. På turen blev der aflagt besøg på forskellige maritime museer og skibe som eksempelvis VICTORY. EBK har holdt foredrag for Mandegruppen på Østersøhjemmet om Newfoundlandsfarten og tur derop, og ligeledes foredrag for Rotary på BONAVISTA-projektet. BONAVISTA-projektet og museet har haft besøg af formanden for SFDS's Fond,

cptn. Peter Berndt. EBK har sammen med Mikkel Kühl fra Ærø Museum og Helen Vøge fra kommunens tekniske afdeling været langs Marstal Havn på havnebygningsbevaringskulturregistreringsekspedition og til møde med repræsentanter fra Kulturarvsstyrelsen om samme emne. HST og EBK har været i Ommel Beboerhus og vist film og billeder samt fortalt om færgefart på Ærø

Blandt årets mange besøgende har der været litteraturinteresserede grupper og en del maritime foreninger bl.a. Skipperforening fra Ålandsøerne, Korsør Marineforening og Maritim historisk Forening for Egernsund & Gråsten, her iblandt Lars Staal, der har en samling på 60.000 skibsfotos, som han meget glædeligt meddelte skal tilfalde Søfartsmuseet.

Krydstogtskibet OCEAN NOVA havde syv anløb af Marstal i maj måned med passagerer, der af tre af museets guider blev rundvist på havnen, på BONAVISTA-projektet, på Søfartsmuseet og i kirken.

EBK har været i Flensborg til søsætning af kopi af Marstaljagten DE FIRE BRØDRE, bygget på museumsværftet efter tegninger fra Marstal Søfartsmuseum.

Nationalmuseets økonomiafdelings udflugt gik 2009 til BONAVISTA-projektet og Søfartsmuseet, institutionen har ligeledes afholdt direktionsmøde samt BONAVISTA-byggemøder på museet. Kulturminister Carina Christensen har været på inviteret besøg på museet og på BONAVISTA-projektet for ved selvsyn at se foretagendet i forbindelse med selvstændighedsforløbet. Ministeren udtalte tilfredshed og overraskelse over museets og projektets omfang og den store aktivitet omkring. Nationalmuseet var repræsenteret ved besøget.

Troubadouren og historiefortælleren Esben Langkniv har udgivet en CD med tilhørende DVD »I Myrens Tegn« med

Krydstogtskibet OCEAN NOVA ved et af de 7 anløb af Marstal Havn for besøg og rundvisning.

billeder bl.a. af Marstalskibe og desuden ilagt et lille hæfte med beretningen. Blandt sangene er »Dæks Dan – MIRANDA af Marstal«. Stykket blev opført på Søfartsmuseet.

EBK har i forbindelse med uddeling af pengegaver fra SFDSs Fond i Troense, hvor museet også blev betænkt, fået overrakt SFDSs Pris, der ud over udmærkelsen bl.a. for at have bidraget til at Marstal Søfartsmuseum *»har udviklet sig til et maritimt fyrtårn – i hele Danmark«,* også modtog 50.000 kr.

Vi sejlede bare

Carsten Jensen og Karsten Hermansen

Marstal Søfartsmuseum 2009
208 sider, indbundert. storformat.

Pris kun 299,-

Bogen der går bag romanen *Vi, de druknede.*
En udbygget fortælling om Marstals historie.

Vi, de druknede er siden udgivelsen i efteråret 2006 solgt i 300.000 eksemplarer, først og fremmest i Skandinavien og i Tyskland.

Forfatter Carsten Jensen er stolt af at have bidraget til at sætte Marstal tilbage på det landkort, hvor byen en gang som Danmarks næststørste søfartsby indtog en så dominerende position. Men han føler stadigvæk, at det kun er et lille afdrag på den taknemlighedsgæld, han står i til hans barndomsby.

Carsten Jensen har givet afkald på royalty, og alle indtægter går ubeskåret til Marstal Søfartsmuseum, som han anser for helt enestående i verden.

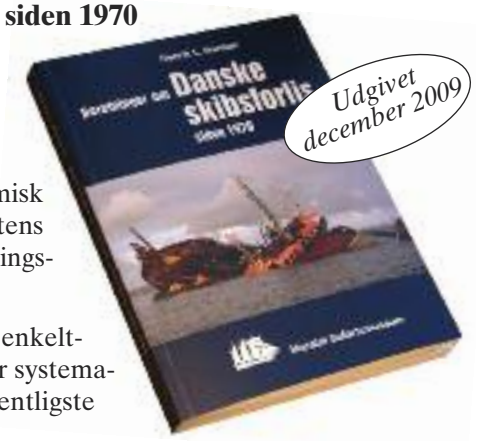
Pragtværk i fineste layout og kvalitet.
NB – Indlagt DVD med filmoptagelser fra Marstal anno 1936.

Beretninger om Danske skibsforlis siden 1970

Henrik L. Hansen

Marstal Søfartsmuseum 2009.

Pris kun 299,-



Bogen, der er på 216 sider, er trykt med økonomisk støtte fra »Skibsteknisk Selskabs Fond«, »Søfartens Arbejdsmiljøråd« og »Europas Maritime Udviklingscenter« og Viking-Saving Equipment A/S.

Bogen er opbygget omkring 39 beretninger om enkelthændelser over de sidste 40 år. Beretningerne er systematiseret i forskellige temaer, afhængig af den væsentligste årsag til det pågældende forlis.

Bagest i bogen er der en samlet oversigt over de sidste 40 års forlis og totalhavarier. Det drejer sig om i alt 150 søulykker. Til hver hændelse er medtaget basale oplysninger om det pågældende skib samt en summarisk beskrivelse af hændelsesforløbet.

Bogen er illustreret med en række unikke billeder af nogle af de beskrevne hændelser.