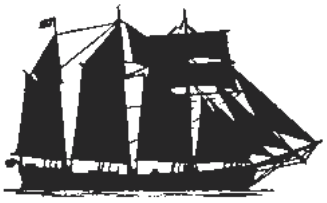
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2010



20. 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 978-87-89829-44-9 – ISSN 1398-7844

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

Forside:
M/S SAMKA til coastertræf i Elbehavnen Wischhafen efterår 2010.

Bagside:
Birkholmsboer på kirkefærd til Drejø. Carl Rasmussenmaleri
– en af årets meget fornemme gaver.

INDHOLD

John Anderson:
Skibene fra Marstal - The Ships of Marstal
– bragt i det anerkendte engelske tidsskrift »Sea Breezes« 4

Karsten Hermansen:
På flugt fra russerne i vinteren 1945 9

Finn Buch:
Den amerikanske flyver 19

Da bølgerne gik højt 24

Johannes Petersen:
Mæglerjobbet 40

Leif Rosendahl:
Astræa 48

Martin K. Østergaard:
Blot til lyst – Selskabelig Forening i Marstal 1870-1967 58

Jørn-Bent Jensen:
En Marstal-nybygnings liv 68

Nis Kørner:
Frandsen-jollen ERNA af Marstal 75

John Kristensen:
Gråsten Nor – Færgefart og inddæmning 85

Erik B. Kromann:
Årets gang 117

Skibene fra Marstal – The Ships of Marstal

– bragt i 1935 i det anerkendte engelske tidsskrift »Sea Breezes«

Af JOHN ANDERSON

Jeg har ingen præcise informationer om emnet, men jeg tror at den lille danske havneby Marstal i forhold til sin størrelse ejer flere træskonnerter end nogen anden havn i Nordeuropa. I lang tid havde jeg kun en vag idé om den præcise position på denne »ship-lovers« paradis, da den kun er markeret på meget få ordinære kort. Imidlertid fik jeg for et par måneder siden via en venlig Tyneside trampskipper lejlighed til at studere et kort over Danmark i en stor skala, og jeg fandt at Marstal er beliggende på den lille ø Ærø i Lillebælt, lige syd for Fyn og ikke langt fra købstaden Ærøskøbing.

Det med at bygge og disponere træskonnerter har altid været hovederhvervet i denne lille by, der er af den gamle charmerende skole, og hvor som helst en skonnert kan anløbe, vil man kunne finde de smukke skibe fra Marstal. De fleste af dem henter tømmer fra de store skove i Finland og Sverige til England og Irland, men andre sejler meget længere væk, sej-

Sejlere oplagt Marstal 1921. Den hvidmalede barkentine forrest er den i artiklen omtalte ELISABETHA. Nybygningen på stabelen i baggrunden på Eriksens Plads er barkentineren HUSAVIK, søsat 1921 som den sidste barkentiner her til lands, i havnen neden for ses søsterskibet SINE (søsat 1920), kendelig på at være rigget med dobbelte bramsejl i stedet for enkelt bram og røjl. De to barkentinere, bygget af tømrermester Eriksen, var for øvrigt de største træskibe bygget i Marstal. De tre skibe tilhørte rederier ved E. B. Kromann.

ler over til Newfoundland for at laste saltfisk til Portugal eller ud til Centralamerika efter mahogni. Andre laster lejlighedsvis clay i Poole til Middelhavet, og i 1933 sejlede den fine tremaster MERKUR til den syriske havneby Tripoli, og så sent som sidste år gik motorskonnerten MARNA så langt væk som til Monrovia i Liberia.

I gamle dage gik Marstalskonnerterne endnu længere væk, og jeg ved at mindst ét af skibene har rundet Cap Horn, medens mange andre skibe lå i fart med saltfisk fra Island til Ægypten, i hvilken fart den velkendte Capt. Gruelund, en velkendt »Sea Breezer«, deltog en tid.

En imponerende flåde på 125 sejlskibe

Mine oplysninger om Marstal søfart går kun tilbage til 1903, men i det år var den lille havneby hjemsted for en flåde på 125 sejlskibe på over 100 nettotons hver og kun fire dampere. Skønt Danmark forblev neutral gennem hele verdenskrigen blev mange danske skibe sendt til »Davy Jones« af fjendtlige søstridskræfter, og Marstal led hårdt, idet den mistede mere end 30 barkentinere og skonnerter *(I alt 42 skibe, red.)*. For at erstatte disse tab, blev der søsat knap et dusin store skonnerter mellem 1919 og 1922; men senere måtte Marstal søfart gennem en krisetid og de fleste ældre skibe blev bortsolgt til Sverige og Finland. I 1928 var flåden skrumpet til 34 skonnerter af en vis størrelse og seks eller syv dampskibe. Siden det år er mange flere af de ældre skibe bortsolgt, og mere end et dusin af de øvrige har fået installeret motor og har fået riggen beskåret drastisk. For nuværende er der ti sejlskibe på over 100 tons, femten-seksten motorskonnerter og enkelte dampere der fortsat har Marstal som deres hjemhavn.

Sejlskibene er følgende: to barkentinere, FUGLEN, bygget 1884 og ELISABETH, bygget 1919, begge sejler jævnligt mellem østersøhavne og England. De bedst kendte af Marstals fine tremastskonnerter er ALF, bygget 1920, CLYTIA, 1896, FRIDA, 1919, HERTHA, 1901, MARNA, 1919, MERKUR og VERA, 1901. CLYTIA, FRIDA og VERA ligger alle i trælastfarten ud af Østersøen, medens de øvrige har ligget i newfoundlandsfarten i det forgangne år. Skonnerten MERKUR har som vanligt været placeret i mere omflakkende fart. Først afgik den Ærøskøbing til London River, og senere til Curacao. Derpå gik turen nordpå til Newfoundland og lastede der til Exeter, og i skrivende stund er den på rejse fra Methil til Tønsberg, lastet til mærkerne med Fife-kul (*kul fra området, red.*).

I de svundne dage ejede Marstal en hel flåde af stærktbyggede mindre barker, men nu hører det fortiden til. De sidste råsejlere, ejet i byen, var de berømte logwood-tradere CLAUDIA, GERMAINE og SUZANNE, med R. K. Bager som korresponderende reder. Da Bager døde sidste år *(12.4.1935, red.),* blev denne lille flåde spredt, GERMAINE blev afhændet til belgiske ophuggere, medens, som enhver »Sea Breezer« vil vide, blev CLAUDIA og SUZANNE erhvervet af den ivrige samler af sejlførende skibe, Gustaf Erikson.

Måske vil det have interesse med et par bemærkninger om Marstalskibe, der er solgt i de senere år. Stålbarkentinen ELISABETHA, af mange betragtet som det smukkeste skib i den danske handelsflåde, blev i 1928 afhændet til Capt. Voss, engelsk fragtskipper på Seychellerne. Den gik fra Tynen til Mahé på 134 dage, og med udgangspunkt dér var den travlt beskæftiget over Det Indiske Ocean mellem Seychellerne og forskellige havne i Østafrika. I marts 1934 rendte det gamle skib op på en afsides holm og blev totalt vrag.

Den aldrende barkentine NORDEN anduvede New York in en temmelig ramponeret forfatning i 1933, og blev kondemneret. Den blev imidlertid solgt til Italiensk-Amerikansk skibsfører, der, forstod jeg, er ved at klargøre NORDEN til søgående skoleskib for drenge. *(Den blev faktisk*

under navnet YANKEE-LARS anvendt som smuglerskib, og grunden til kondemneringen var, at den blev påsejlet af en lægter, red).

Endnu en fin Marstalbarkentine, H. C. CHRISTENSEN, en tidligere velkendt dybvandssejler blev solgt i august 1930 til Raumo og omdøbt til JANNE. Uheldigvis blev dens karriere under finsk flag af meget kort varighed, da den løb på land og blev vrag i Østersøen 1931. Et fotografi af dette elegante skib optrådte i »Sea Breezes« for nogle år siden.

For blot et par uger siden blev tre af de fineste skonnerter hjemmehørende i denne lille by afhændet til udenlandske købere. Den smukke firmastskonnert HELGA og den stålbyggede firmastskonnert med hjælpemotor CAROLINE er begge solgt til Portugal til grønlandsfiskeriet, hvortil portugiserne sender mange fine sejlskibe hvert år. Den sidste Marstalejede firmastskonnert ALFA, stålbygget og med hjælpemotor, blev for nylig solgt til ukendte købere *(solgt til Sicilien, red.)*. Hvorom alting er, så tror jeg at flere større skonnerter vil blive bygget i Marstal selvom jeg ikke kan garantere for nøjagtigheden af denne information.

Den kønne tremastskonnert HERTHA

Endnu engang har de knejsende master og ræer fra en af disse dejlige Marstalskonnerter forskønnet den ret så beskidte water-front ved Carron Docks, Grangemouth, for en kort bemærkning. Den kønne tremastskonnert blev bugseret ind den 11.

Oplagte skibe i Marstal Havn 1932. Den tremastede klipperbyggede bramsejlsskonnert i forgrunden med forstævnen imod iagttageren er HERTHA, den ligger side på barkentineren NORDEN, der igen ligger side på tremastet bramsejlsskonnert MERKUR med det hjerteformede agterspejl. Alle tre er omtalt i artiklen, og alle tre tilhørende rederier ved E. B. Kromann, der var Danmarks sidste sejlskibsreder. Sejleren, der ligger lidt for sig selv til bagbord for HERTHA, er tremastskonnert ACTIV, der var det sidste sejlskib bygget i Danmark uden maskineri fra fødslen. Den var bygget af tømrermester Edvard Hansen, Marstal, i 1925 og beregnet på newfoundlandsfarten.

marts efter 13 stormfulde dages ballasttrip fra Plymouth. Jeg anser det for en god rejse i sammenligning med andre rejser udført på kysten af danske skonnerter i indeværende år. For eksempel brugte den velkendte MERKUR ikke mindre end 26 dage til at arbejde sig rundt fra Exeter til Methil. Også den danske tremastede motorskonnert FREM afgik Mevagissey same dag som HERTHA gik fra Plymouth, og den brugte 11 dage til Middlesbrough imod HERTHAs 13 dage til Grangemouth.

HERTHA ligger normalt i Newfoundlandsfarten, og den har trodset atlanterhavsstormene mangen en gang, så måske et par ord om skibets senere tids gøren og laden vil interessere læserne. Tilbage i 1926 kan jeg se, at skibet krydsede Atlanten fra en newfoundlandsk plads til Oporto på kun 22 dage. Herefter har jeg først oplysninger igen i november 1931, da det ældre skib rendte på land på dansk kyst i ringe vejr *(grundstødte ved Maglebylille Hage under stagvending pga. strømsætning, se note, red.).* Imidlertid kan disse robuste Marstalskonnerter klare temmelig hård kost og skibet blev bragt flot igen selvom den fik nogle knubs ved den lejlighed. I lighed med mange andre danske sejlskibe på den tid lå HERTHA ubeskæftiget i pælene i fredfyldt sikkerhed i Marstals gamle charmerende havn fra december 1931 til sommeren 1933. Så spredte hun sine hvide vinger endnu engang og gik nordpå til den finske tømmerhavn Rafsö. Der indtog den træladning og krydsede Nordsøen til Shoreham på 38 dage, hvilket nok ikke lige er at regne for en clipperpræstation. Efter udlosning pegede det lange bovspryd mod vest, idet den på 34 dage krydsede Atlanten til Burgeo, en lille fiskerihavn på Newfoundland.

Den gamle sejler tilbragte et helt år i newfoundlandske farvande, men endelig stævnede den ud fra St. John's den 28. oktober 1934. Toogtyve dage senere blev HERTHA bugseret op til Oporto og lossede

Sea Breezes

The P.S.N.C. Magazine

No. 100, ends Vol. XIX. September, 1935.

The three-masted topgallant yard Schooner Hertha, of Marstal. She is here depicted alongside a laid-up steamer in the Carron Dock, Grangemouth, Firth of Forth.

Copyright Photo by John Anderson.

en fuld last saltfisk. Efter et ophold på næsten seks uger i Oporto, gik den til Lissabon på tre dage, og jeg mener at den indtog last dér til Plymouth. Rejsen til Plymouth tog præcis 20 dage, og tre uger senere satte HERTHA sejl mod Firth of Forth. Den ankom Grangemouth på en mandag, lossede al ballasten samme dag og fortøjede senere under kultransportbåndet. Næste dag ved middag var den tillastet, og varpede side på en oplagt damper, hvor det vedstående foto er taget.

Den er siden gået til Østersøhavn og sandsynligvis varer det ikke mange måneder før den krydser Atlanten for vestgående igen.

Hvis denne artikel har vækket interessen for the tall ships fra Marstal, har den tjent sit formål. Der er vel næppe én eneste havn på de britiske øer der ikke på et eller andet tidspunkt har været anløbet af

en af disse danske skonnerter, og jeg er sikker på at disse skibe er af interesse for alle der holder af de gamle skibe fra sejlskibstiden.

Søforklaringsårbog: 3m Sk. **Hertha** af Marstal, 200 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Trangsund til Kjøbenhavn med Træ.

Grundstødt d. 17/11 31 ved Amager.
Strandingsindberetning dat. 18/11 31.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 28/11 31.

Kl. 1210 havde H., der krydsede gennem Drogden. Nordre Røse i N.1/2 V., gisset Afstand 1,5 Sm. H. lagdes paa den anden Bov, men under Vendingen tog Skibet Grunden paa Maglebylille Hage. D. 18/11 Kl. ca. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

HERTHA på slip i Marstal Pinsen 1935. Bemærk Ludvig Johansens træskibsværfts svedekiste til højre i billedet. Den anvendes til at blødgøre planker med. En mere moderne af slagsen kan i dag observeres ved Bonavista-projektet på Eriksens Plads.

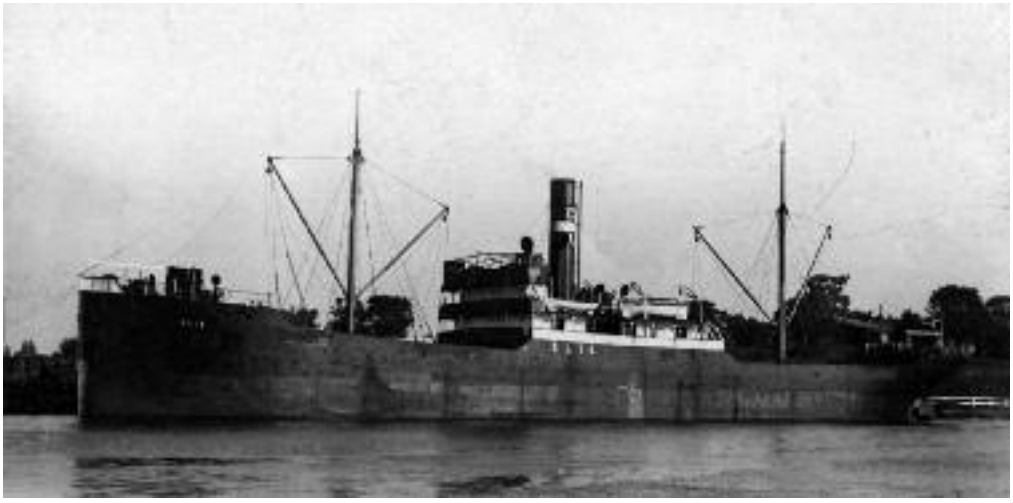
På flugt fra russerne i vinteren 1945

Af KARSTEN HERMANSEN

S/S ELIEs grundstødning

Lige siden Anden Verdenskrigs begyndelse var de danske skibe underlagt et Fragtnævn, som var reguleret af en dansk-tysk overenskomst af 15. maj 1940. Hovedsagen var at sikre transport af først og fremmest tyske kul til Danmark. Andenprioriteten var forskellige ikke-militære tyske transporter. Skibene forblev i redernes eje, og selv om dispositionsretten måtte forlægges til Fragtnævnet, var der trods alt penge at tjene, om end ikke helt så mange som inden krigen. Besætningerne skulle jo forståeligt nok have krigstillæg til den faste hyre, for det var ingen ufarlig mission, de var ude i.[1]

Dampskibsselskabet Dania var naturligvis ikke fritaget for de fælles regler og blandt andet S/S ELIE af Esbjerg lå i Østersøfarten under krigen. Den 24. november 1944 var ELIE på vej mod København med en ladning koks fra Gdynia. Skipperen var den 44-årige Hans Jørgen Rasmussen (1900-1990) fra Maxbo i Ommel, og han kendte alt til de farer, som lurede over og under havets overflade i de fem lange krigsår. Ikke mindst minerne drev deres egne veje og kendte ikke forskel på venner og fjender, og det blev de bestemt ikke mindre farlige af. Da ELIE mødte et af disse menneskeskabte søuhyrer, opstod der et stort hul i forskibet. Det var synligt fra broen, hvor Rasmussen omgående satte fuld kraft frem på maskinen, så damperen kunne nå ind på grundt vand. Skaderne var imidlertid så store, at forskibet var sunket betydeligt, inden ELIE kunne sættes på grund ud for Stilo Fyr på



S/S ELIE af Esbjerg, tilhørende Dampskibsselskabet Dania. Skibet var bygget i Hoboken, Holland i 1921 og endte sine dage stående på grund ud for Stilo Fyr i Bagpommern. På billedet er der åben bro, men den blev senere lukket.

østersøkysten i Bagpommern. Besætningen blev bjærget, men Rasmussen blev om bord på sit skib. I første omgang kunne han blive i sin egen kahyt, men bunden ud for Stilo Fyr er blød og kviksandslignende, så ELIE sank dybere og dybere ned i dyndet. Rasmussen flyttede op i bestiklukafet, men en dag var også det ubrugeligt. Heldigvis var godsejerfamilien Ulrichs i den nærliggende by Lübtow meget gæstfri og tilbød Rasmussen husly i deres store ejendom,[2] som Fritz Ulrichs (1880-1953) havde købt umiddelbart efter afslutningen af Første Verdenskrig.

Krigen set fra Lübtow

Familien Ulrichs var mærket af krigen. Sønnen Hermann (f. 1917) var indkaldt som soldat ved fronten, og det samme var datteren Hildegards mand, dr. Georg Zimmermann (1906-1953). Derfor var Hildegard Zimmermann (1910-2000) flyttet tilbage til forældrenes gods sammen med de to sønner, Ulrich (f. 1935) og Dietrich (f. 1937). Til gengæld var familiens overhoved, Fritz Ulrichs, administrator af store landbrug i Posen og måtte derfor ofte rejse rundt. Godset i Lübtow måtte Hildegard Zimmermann passe sammen med nogle ældre folk og forskellige grupper af krigsfanger, polakker, franskmænd og ukrainere. En enkelt af disse folk, franskmanden Auguste Paquet stod i et særligt godt forhold til godsejerfamilien, så han påtog sig et stort ansvar for godsets drift.

Selv om verden stod i brand, var der for det meste stille og roligt i Lübtow. Freden blev dog kraftigt forstyrret, da de flyvende bombeeskadriller var på vej mod Danzig og Königsberg og fjernede enhver tvivl om, at de allierede havde fået overtaget i krigen. Det kunne også ske, at der udviklede sig luftkampe i omegnen, og en enkelt gang blev der afskudt flere bomber af en tysk pilot. Et af de kæmpende fly blev ramt, og bombeflyet faldt som en sten ned fra himlen og landede i den nærliggende

Godset i Lübtow, som Fritz Ulrichs købte i december 1918. Det var her, Hans Jørgen Rasmussen boede i perioden fra skibsforliset og frem til flugten den 31. januar 1945.

skov. Lokalbefolkningen skyndte sig ud i skoven og fandt nogle besætningsmedlemmer, som var omkomne i flammerne ved flystyrtet. Hildegard Zimmermanns to små drenge, Ulrich og Dietrich, var blandt de første vidner, og de så også, da endnu en flyvemaskine begyndte at styrte og nærmest sejlede langsomt ned mod jorden og væltede så mange træer, at der opstod en mere end 100 meter lang rydning i skoven. Enkelte piloter reddede sig ved hjælp af faldskærm, men blev straks tilfangetaget ved landingen. Endelig landede en lille tysk flyvemaskine med to soldater fra det tyske luftværn. Deres opgave var at indsamle de faldskærme, som hang i træerne. Deres landing gjorde imidlertid et uudsletteligt indtryk på Ulrich og Dietrich af en hel anden grund. Piloterne forærede nemlig drengene det eneste stykke chokolade, de fik under hele krigen.

En søredningsstation gjorde landsbyen Lübtow betydningsfuld, og i vinteren 1944-1945 blev mandskabet fra to strandede skibe reddet. Først gjaldt det et tysk krigsskib, som strandede mellem den første og den anden sandbanke i svær sø. Alle forsøg på at redde besætningen slog i fejl, så

længe der kun var en fiskerbåd med årer til rådighed. Det gik altså ikke, og landsbyens gamle folk og kvinder fik snart sat redningsmaskineriet i gang.

Ved hjælp af en raket blev der skudt en line om bord på skibet, og dermed var vejen åben for at trække en redningsstol ombord. En ad gangen blev søfolkene trukket gennem det kolde vand ind til land, hvor der i mellemtiden var tændt et bål til at varme de nedkølede søfolk. Da redningsaktionen var godt overstået, blev mandskabet kørt i hestevogn op til familien Ulrichs' ejendom, hvor de fik tørt tøj på.

Det andet forlis var S/S ELIES grundstødning ud for Stilo Fyr, og da Hans Jørgen Rasmussen nogen tid senere flyttede ind på familien Ulrichs' gods, skulle han få en betydning, som hverken han eller familien Ulrichs nogensinde havde drømt om.[3]

Russerne kommer

Ved årsskiftet til 1945 var ingen i tvivl om, at krigen var ved at synge på sidste vers. Tyskerne blev støt og roligt omringet fra både øst og vest. Juleaftensdag 1944 lykkedes det to sovjetiske fronter at omringe Budapest, men da tyskerne havde hårdt brug for at fastholde de sidste oliekilder i det vestlige Ungarn og Østrig, blev der gjort hele tre tyske forsøg i januar 1945 på at undsætte Budapest. Det krævede en militær forstærkning, som tyskerne hentede fra den polske front. Den 3. februar 1945 var kampen om Budapest definitivt forbi. Russerne havde vundet, men ikke nok med det: fraværet af soldater ved den polske front havde nærmest åbnet en dør til Tyskland, og den chance var russerne ikke sene til at udnytte. Den sovjetiske felthær bestod af 6,9 millioner soldater. Af disse blev de fire millioner sat på den store opgave at erobre Polen. Når først store byer som Poznan og Breslau var erobrede, ventede Berlin, som ifølge de sovjetiske krigsstrategers planer skulle indtages senest i februar 1945. Næsten 10.000 kampvogne og 8.000 fly var samlet til denne store opgave, som skulle slutte den lange krig.

Og udsigterne var gode, for tyskerne havde kun én million mand, 700 kampvogne og 500 fly. Forsvaret i Polen var svagt, og Hitler nægtede at sende forstærkninger, da han ikke troede på efterretningerne om den sovjetiske fremmarch.

Offensiven var planlagt til den 20. januar 1945, men blev fremskyndet til den 12. januar. Måske fordi Churchill bad om det. Vestfronten var trængt, men kunne blive lettet lidt, hvis Stalin satte ind med en offensiv på østfronten.

Som sagt så gjort. Angrebene vestpå udviklede efterhånden et stort åbent hul i den tyske front, der til sidst nærmest brød sammen. De russiske tropper og kampvogne fik forholdsvis let spil og tilbagelagde 50-70 kilometer dagligt. Den 17. januar blev Warszawa erobret, den 19. fulgte Krakow, den 21. januar stod sovjethæren ved Oderen i Schlesien, og den 31. januar stod russerne ved Oderen, 60 kilometer øst for Berlin.

Hovedfrontens succes blev fulgt op af to andre, mindre fronter, som den 26. januar nåede frem til Østersøen øst for Danzig og derved afskar de tyske tropper i Østpreussen.

For ikke at forstyrre de militære bevægelser ventede myndighederne ganske længe med at informere civilbefolkningen, men da signalet først var givet, flygtede hundredtusindvis af tyskere mod vest, væk fra krigen og livsfaren. De russiske soldater var berygtede for deres hærgen og jagt på kvinder – og desværre ikke uden grund. Flygtningestrømmene fra Øst- og Vestpreussen, og senere også fra Pommern, blev i vinteren 1945 ikke kun presset mod vest, men også mod nord til havnebyerne, hvor godt to millioner flygtninge blev evakueret til vesten af den tyske marine. Heraf endte i øvrigt 250.000 i Danmark.

Den 4. februar stod den sovjetiske hær ved Oderen og var klar til at storme Berlin den 15. februar. Men pludselig annullerede Stalin angrebet og beordrede i stedet soldaterne til at fordrive tyskerne fra Bagpommern. Officielt fordi forbindelseslinierne var blevet for lange til et fortsat angreb mod vest, og fordi kampene i Ungarn og Østpreussen krævede mange forsyninger til de tabsramte sovjetiske divisioner. Det var muligvis sandt nok alt sammen, men det hørte nok også med til forklaringen, at Stalin afventede vestmagternes fremrykning. Russerne blev stående ved Weichsel, medens Frankrig og Belgien blev erobret af de vestlige allierede, og da vestmagterne kæmpede sig frem til Rhinen, blev russerne stående ved Oder. Det var nemlig politisk uklogt at gøre de vestlige allierede nervøse og måske endda ligefrem kaste dem i armene på tyskerne ved en for hurtig sovjetisk fremrykning. Det gjaldt om at fastholde det gode samarbejde mellem de tre store ledere, Stalin, Roosevelt og Churchill på Jaltakonferencen fra den 4. til 11. februar 1945.[4]

Storpolitikken og krigens gang havde fået alle alarmklokker til at ringe. Også i Lübtow hos familien Ulrichs.

Flugten fra Lübtow

Hildegard Zimmermann var klar over, at det gjaldt om at komme væk fra Lübtow, inden det var for sent. H. J. Rasmussen havde et godt overblik over den militære situation og blev derfor afgørende involveret i beslutningen om, hvornår tiden var inde.[5]

Da de russiske tropper stod ved Weichsel i midten af januar og begyndte at gå frem i tre retninger mod henholdsvis Danzig, Kolberg og Oder, var øjeblikket kommet til at forlade Bagpommern, før befolkningen var afskåret fra det øvrige tyske rige. For Rasmussen var det også ved at være farligt, for hvordan ville russerne opfatte hans tilstedeværelse?

Hildegard Zimmermann (1910-2000) med sine to sønner, Ulrich (f. 1935) og Dietrich (f. 1937) fotograferet i første halvdel af 1940'erne, medens familien endnu boede på godset i Lübtow.

Det var et drastisk skridt at flygte fra sit hjem, og Hildegard Zimmermann var da heller ikke i stand til at overbevise sine forældre om, at de burde tage med. Gamle Fritz Ulrichs kunne umuligt forestille sig, at russerne ville affolke hele provinser. Livet måtte nødvendigvis gå videre, når krigen endte, konkluderede han og blev. Hildegard Zimmermann var derimod ramt af en frygtelig angst for at blive udsat for den grusomme behandling, som polakkerne og russerne var blevet ofre for under krigen

Tidligt om morgenen den 31. januar 1945 tog kaptajn Rasmussen af sted sammen med Hildegard Zimmermann og hendes to drenge, som tog en svær og bevæget afsked med hendes forældre. Den

altid trofaste August Paquet kørte de fire flygtninge de syv kilometer til togstationen i kane, da der havde været voldsomme snestorme i den seneste uge. Lokalbanen til Lauenburg havde faktisk været ude af drift i fem dage.

Fru Zimmermanns plan var at tage til Garz an der Oder. Der havde hun og hendes mand boet inden krigen, den gang han arbejdede som lærer. Parrets bolig stod der endnu, men en ting var planer, noget andet var, hvad der i praksis kunne lade sig gøre.

August Paquet sagde ikke noget om det, men fru Zimmermann tænkte ved sig selv, at det måtte være svært for ham, der selv kom fra vesten, at skulle sætte de fire af ved toget, medens han selv måtte blive tilbage i den uvished, som russernes snarlige komme satte dem alle i.

Hildegard Zimmermann havde tænkt sig godt om. Begge drenge var pakket med en lille rygsæk på maven og deres skoletornyster på ryggen. Selv bar hun en stor rygsæk og ingen større oppakning i øvrigt, da det var vigtigt for hende at kunne holde de små drenge i hånden, så de ikke kom bort fra hinanden.

Den to timer lange togrejse til Lauenburg gik fint, men så var det også slut. I Lauenburg viste det sig nemlig, at al civil persontransport var ophørt. Jernbanen blev kun benyttet til transport af tropper og sårede, så udsigterne til at komme videre, forekom alt andet end lovende. H. J. Rasmussen var imidlertid på en slags tjenesterejse og takket være hans uundværlige rejseskrivemaskine troede stationsforstanderen, at Rasmussen var korrespondent,[6] og efter nogle forhandlinger lykkedes det at få lov at komme med toget. Fru Zimmermann og hendes to drenge, derimod, kunne ikke. Stationsforstanderen lod sig ikke rokke det allermindste, før fru Zimmermann spurgte, hvor hans kone var. »Hessen,« svarede han kort. »Altså i sikkerhed,« konkluderede fru Zimmermann straks. »Så er det da Deres pligt at sørge for, at også mine børn og jeg kommer i sikkerhed!« Den kontante optræden fik den ønskede hensigt, stationsforstanderen gav sig, medens fru Zimmermann i sit stille sind spurgte sig selv, hvor kræfterne til denne resolutte adfærd i grunden var kommet fra?

Indtil videre var der ikke noget tog at tage med, men flere timer senere dukkede der omsider et tog op. Hvis de fire forestillede sig, at de skulle ud at køre med passagertog, tog de grundigt fejl, for toget på perronen var et lukket godstog, som allerede var helt overfyldt af sårede. Der var så trangt, at fru Zimmermann måtte gøre rejsen fra Lauenburg til Stolp stående på ét ben! Det andet var der simpelthen ikke plads til. Men de var på vej mod vesten, og det var det vigtigste.

Togrejsen

Kort før Stolp holdt toget stille. Længe. Luftangrebene i byerne gjorde togene udsatte, og derfor blev de nødvendige ventetider holdt på åbne stræk uden for byerne. På den anden side set kørte togene overhovedet ikke efter køreplanerne, så det var i en vis forstand en ligegyldig foranstaltning.

Det var ikke første gang, at et flygtningetog havde holdt pause på dette område, for langs med sporene lå endeløse mængder af affald fra de tidligere forbipasserende. Endelig satte toget i gang igen og kørte langsomt gennem Stolp med retning mod Schlawe.

Da det lysnede næste dag, gik det op for Rasmussen og fru Zimmermann, at der ikke fandtes en eneste læge eller sanitetsperson i hele toget. Ingen kunne hjælpe de mange sårede, der lå hjælpeløse med deres forbundne og uforbundne sår, ødelagte knæ og forfrysninger.

Hildegard Zimmermann forsøgte at hjælpe, så godt hun kunne, men mangel på medicin og forbindingsmateriale gjorde

Hildegard Zimmermann, f. Ulrichs (1910-2000).

ikke opgaven let. Den gode vilje banede imidlertid vejen for et godt forhold til de mange syge og sårede, og det skulle senere vise sig at blive af stor betydning.

Alles tanker kredsede om spørgsmålet: når vi Stettin og Oder-broen inden russerne? Bekymringen var åbenlys, for det handlede om hver enkelts overlevelse. Ind imellem blev godsvognene koblet af lokomotivet, som fortsatte alene for at bunkre kul og vand. Selv om alle kunne forstå nødvendigheden af disse afbrydelser af rejsen, var det alligevel svært at affinde sig med situationen midt i den allestedsnærværende elendighed og håbløshed.

Når passagererne skulle have vand, skulle de løbe hen til lokomotivet og hente noget, hvis der vel at mærke var noget. Madsituationen og den bidende kulde gjorde det ikke let, og når Hildegard Zimmermann skiftede papirforbindinger på de syges fødder, oplevede hun flere gange, at de frosne og rådne tæer blev liggende i den gamle papirforbinding. Elendigheden bredte sig og sammen med den en afskyelig stank i hele toget.

Men det var ikke alle, der var lige så medtagne, som det umiddelbart lignede. En mand med et jammerligt blik, forbundet fra øverst til nederst og oversmurt med blod, tog ved rejsens slutning sine forbindinger af, vaskede blodet bort og gik. Han fejlede intet, men den blodige staffage havde sikret ham en plads i toget.

Medens toget var på vej til Stettin, blev der på et tidspunkt rakt en tynd suppe rundt. Kasserede konservesdåser og andre beholdere, som var smidt langs sporene, blev brugt til at opbevare suppen til de sårede. Det er ikke svært at forestille sig, hvor uappetitligt et sådant måltid var, men det var spiseligt, og situationen levnede ikke plads til fine fornemmelser. Efter nogen tid kom syvårige Dietrich hen til sin mor og sagde: Mor, jeg har stadig nogle dåser suppe. Fru Zimmermann forstod ikke, hvad han mente og spurgte vantro: »Hvor har du dem?« »De står derhenne under sengen,« svarede drengen og pegede. Da fru Zimmermann fik set efter, havde lille Dietrich gemt noget suppe bag urinflaskerne!

Kaptajn Rasmussen og familien Zimmermann havde fået pølse, spæk og brød med fra hjemmet i Lübtow. Det rakte imidlertid ikke længe, for de mange sårede skulle naturligvis betænkes, så rationerne blev lynhurtigt meget små. Til den fortsatte forsørgelse havde de fire flygtninge fået levnedsmiddelmærker, men på grund af togenes uforudsigelige afgangstider, turde ingen forlade toget for at købe ind. Alle forsøg på at praje et velvilligt bud til opgaven var forgæves, så pølsen og skinken måtte strække i mange dage.

Kort før Stargard opstod der et uventet

problem for Hildegard Zimmermann og hendes børn. Toget holdt igen stille i længere tid, og på et tidspunkt blev det meddelt, at alle civile måtte forlade toget, da der skulle flere sårede ombord. Der var yderligere en flygtningefamilie i toget, og alle blev tvunget til at stå af. Fru Zimmermann tog drengene ved hånden og blev stående med et ben på trinbrættet, så hun kunne springe på toget igen ved afgang. Situationen tegnede ikke lovende, men pludselig kom der uventet hjælp. De syge og sårede erklærede nemlig, at det var umenneskeligt at sætte fru Zimmermann af, efter at hun havde passet de syge og sårede i flere dage. Familien steg om bord igen, og rejsen kunne fortsætte. Nu var pladsen imidlertid endnu mere begrænset end før, idet Stargards lazaret var blevet nedlagt, og de syge var nu sendt med toget. Der var så tætpakket af folk, at det kneb med at trække vejret.

Heldigvis var vejen til Stettin ikke lang, men damplokomotivet var uheldigvis løbet tør for kul, så lokomotivføreren måtte som ved tidligere lejligheder koble vognene af og køre videre på egen hånd for at skaffe kul. Det lykkedes, men hvordan vidste ingen. Han kom tilbage, tilkoblede atter togvognene og kørte uden tilladelse og uden tilkoblet sporskifte gennem Stettin og hen over Oder-broen. Den største fare var ovre!

Det føltes som en befrielse, og alle faldt hinanden om halsen. Fru Zimmermann blev dog hurtigt klar over, at også Oderen lå i den umiddelbare farezone, så hun besluttede at ændre planer og fortsætte til Slesvig-Holsten i stedet for at køre til Garz, som hun tidligere havde regnet med.

I Forpommern og Mecklenburg blev de rejsende pludselig meget bevidste om, hvor langt de seneste dage havde fjernet dem fra det civile liv. På banegårdene blev toget modtaget af Røde Kors-søstre i hvide skørter. De tilbød passagererne mad, spurgte til deres velbefindende og tilbød anden hjælp.

Ved ankomsten til Güstrow stod kaptajn Rasmussen af i håbet om at nå en færge til Danmark. Familien Zimmermann og Rasmussen var nået til en skillevej.

Hans Jørgen Rasmussens hjemrejse

Rasmussens rejse fortsatte i en åben godsvogn, men heldigvis medbragte han en fåreskindspels, som var med til at sikre hans overlevelse i den barske vinterkulde. Nok var dagene kolde, men nætterne var

Hans Jørgen Rasmussen (1900-1990) var fra Maxbo på Kirkevejen i Ommel. Han vejede normalt 85 kg, men ved ankomsten til skibsreder Andresens bopæl i København var der kun 50 kg tilbage. På billedet, som er taget af rederen foran dennes private hjem den 8. februar 1945, står han med den fåreskindspels, som sikrede, at han kunne holde varmen i den åbne godsvogn på vej til færgen i Travemünde.

værre, så der var hver morgen flere døde. Tyskerne tog dog ikke disse omstændigheder så tungt, men sparkede blot ligene ud over siden af toget og fortsatte transporten. Rasmussen kunne senere huske, hvordan en mor sad med sit døde barn i favnen.

Da toget nåede til Travemünde, kom Rasmussen med en af de sidste færger til Danmark. Det blev en ubehagelig tur, ikke mindst fordi tyskerne ikke var glade for hans tjenestepistol. For at undgå problemer droppede han i al ubemærkethed pistolen ud over færgens lønning.

Hjemrejsens første mål var København, hvor rederen, Chr. Andresen, mødte en udmattet Rasmussen, som var reduceret til 50 kg i forhold til sine normale 85 kg. Han nåede frem den 8. februar og medbragte fåreskindet og skrivemaskinen, som havde skaffet ham plads på toget og dermed reddet hans liv.[7]

Familien Zimmermanns videre færd

Samme dag, som Rasmussen nåede frem til rederikontoret i København, nåede Hildegard Zimmermann og hendes to sønner til Lübeck, hvor de erfarede, at toget ville stoppe i Eutin i Øst-Holsten. I flere dage havde tankerne drejet sig om, hvordan rejsen skulle gå, men nu var fru Zimmermann i stedet optaget af det store spørgsmål: hvor skulle de opholde sig, når toget standsede? Alle venner og familie boede i det østlige Tyskland, især i Berlin, men heldigvis ikke alle. Fru Zimmermann kom nemlig i tanke om hendes fars gamle tante Toni, som boede på godset Friedrichsthal i Kreis Oldenburg i Holsten.

Da toget var fremme i Eutin, fik fru Zimmermann hurtigt telefonisk kontakt til den gamle dame, som tilsyneladende ikke fattede sagens alvor; men hun glædede sig meget til at få besøg, og hun havde da også et ledigt gæsteværelse. Natten i Eutin blev tilbragt i banegårdens ventesal, som var indrettet i små parceller ved hjælp af lagener, som skabte blot en smule privatliv for hver flygtningefamilie.

Næste dag kørte familien Zimmermann videre til Oldenburg, hvor de blev hentet af hestevognen fra Friedrichsthal. De tre flygtninge fik en venlig modtagelse på Friedrichsthal, og fru Zimmermann fik mulighed for at sende et kort til forældrene i Lübtow og et feltpostkort til hendes mand i Italien. Begge kort nåede frem, erfarede hun senere. Ligeledes fik hun et kort fra sin mor. Det kom ad søvejen, og heri fortalte moderen, at broderen Hermann Ulrichs var blevet såret for fjerde gang og nu lå på Danzig Sygehus, hvor han 28 år inden var blevet født. Fra slutningen af februar var det slut med enhver form for kontakt.

Selv om flugten mod vest var overstået, opholdt familien sig stadig i et krigsførende Tyskland. De allierede angreb ofte de tyske byer, og i krigens sidste måneder var Hildegard Zimmermann og hendes sønner ofte vidner til lavtgående flyangreb i gaderne, hvor hjælpeløse og udmattede flygtninge blev beskudt. Den eneste beskyttelse mod sådanne angreb var grøften.

Et liv i Tyskland efter krigen

Hele familien Ulrichs og Zimmermann blev genforenet på Friedrichsthal. Hildegard Zimmermanns bror, Hermann Ulrichs, var ved nedlæggelsen af lazarettet i Danzig blevet udskibet til København som såret. I befrielsesdagene fik han uheldigvis sit femte sår på grund af granatsplinter i forbindelse med noget skyderi på Københavns Havn. Efter udskrivningen fra sygehuset kom han i kortvarigt krigsfangenskab, men ankom allerede i begyndelsen af juli 1945 til Friedrichsthal.

Den 5. august kom også forældrene, Fritz Ulrichs og hans kone, Susanne (1882-1953), til Friedrichsthal efter fem måneders flugt.[8] Derudover kom også svigerdatteren, hendes far og en nabo med hus-

holderske fra Lübtow. Svigerdatteren, Ursula Ulrichs (1922-2005), var højgravid, så det var i den elvte time, hun fik et sted at være.

Fritz Ulrichs og hans kone havde haft en særdeles dramatisk flugt. Halvøen Wagrien og Femern var af englænderne blevet besat og benyttet som fangelejr. Derfor måtte civilbefolkningen hverken rejse ind eller ud af området. Ægteparret Ulrichs tilbragte derfor de sidste stræk af deres rejse liggende gemt under kornsække på ladet af en lastbil, og da de nåede frem, var godset i Friedrichsthal helt overfyldt med soldater, bomberamte, husvilde borgere fra Kiel og flygtninge. Derfor måtte Hermann Ulrichs og hans kone tilbringe den første tid i et telt, og fire uger efter ankomsten fik parret deres første datter.

I oktober 1945 kom endelig også Georg Zimmermann fra Italien, hvor han siden maj måned havde siddet i krigsfangenskab.

Hele familien var samlet, og medens Georg Zimmermann tog fat på at arbejde som landmand på gården, hakkede Hildegard Zimmermann roer i den kraftige holstenske jord. Betalingen fik de i naturalier. Eksempelvis fik familien 25 kilo hvede om måneden til at bage brød. Det rakte ikke til at mætte familiens elleve sultne maver, så der måtte lægges en vis kreativitet for dagen, hvis alle skulle være nogenlunde mætte.

Den gamle tante Toni havde foreslået Hildegard Zimmermann at passe hønsegården. Blot måtte hun ikke samle æggene, og det gjorde hun heller ikke, medmindre æggene lå i hønsemøget, og det skete heldigvis af og til.

Når aftenmalkningen var forbi, blev der hver aften stillet en spand mælk foran spisekammeret. Mælken skulle bruges til godsets husholdning, men Hildegard Zimmermann havde brug for noget af mælken til sin familie, så hun kom »tilfældigvis« forbi for at hente opvaskevand. Det var alibiet for at komme med to spande. Den ene var tom til mælken, og den anden var fuld af vand. Proceduren var så, at den tomme spand blev fyldt med mælk, medens vandspanden blev tømt i mælkespanden, så tomrummet efter den stjålne mælk blev fyldt ud. Godskøkkenet måtte i al denne tid klare sig med fortyndet mælk, men fru Zimmermann stjal disse daglige fornødenheder for at undgå, at børnene begyndte at stjæle.

Alle disse små tyverier havde fundet sted lige fra ankomsten til Friedrichsthal, men heldigvis var foråret 1945 meget mildt, og det gjorde naturligvis ernæringssituationen betydeligt bedre for både flygtninge og krigsfanger.

Så snart kreaturerne var kommet ud på markerne, og staldene var gjort rene, flyttede soldaterne ind. I lange rækker lå de en efter en og blev derfor kaldt »kostaldssoldaterne«. Der gemte sig mange interessante mennesker bag den lidt nedladende fællesbetegnelse. En af dem var dirigenten for Regensburger Domspatzen. Han opmuntrede ofte til fællessang, og det skabte nogle gode stunder midt i al elendigheden.

På et tidspunkt byttede Fritz Ulrichs sig til fire gåseæg hos en bonde, som fik cigaretter til gengæld. Æggene blev udruget af en liggehøne, men da den første gæsling brød skallen, mistede liggehønen fuldstændig interessen for sin ellers så vigtige opgave. Hvad skulle man gøre? Hildegard Zimmermann var ikke rådvild. Hun lagde sig i sin seng for at udruge æggene. Drengene måtte hele tiden sørge for fyldte varmedunke, indtil gæslingerne brød ud af skallerne to dage senere. Gæslingerne havde vænnet sig så meget til Hildegard Zimmermanns stemme, at de ikke ville have noget med gårdens øvrige gæs at gøre, men trofast rendt i hælene på fru Zimmermann, som måtte finde sig i at blive kaldt »Gåse-Lise«.

Livet på Friedrichsthal blev et andet, da tante Toni døde 1946. Efterfølgeren gjorde sig ingen anstrengelser for at få et godt forhold til flygtningefamilien. Tværtimod bandt han sin bidske hund lige ved porten til godsets have, så den gamle fru Ulrichs ikke kunne gå tur med barnevognen i parken.

Georg Zimmermann, som var akademisk uddannet, søgte om arbejde på mange skoler, men hans fag, som var tysk, historie og geografi, var ikke særligt efterspurgte, da de politiske omvæltninger krævede et helt nyt indhold i undervisningen. Først i 1951 lykkedes det ham at få ansættelse som realskolelærer, og han døde allerede i 1953.

Hildegard Zimmermann blev nogle år senere redaktør af tidsskriftet *Land und Frau* ved forlaget Parey i Hamburg og havde denne stilling i tolv år.[9]

Hermann Ulrichs fortsatte i 1946 den landbrugsuddannelse, som krigen havde afbrudt. I 1947 forpagtede Fritz Ulrichs en landbrugsudstykning, da Hermann Ulrichs ikke selv kunne indtræde i forpagtningen, da han ved afnazificeringen var blevet indplaceret som medløber.

Familien Ulrichs/Zimmermann fik aldrig kontakt med hverken den trofaste August Paquet eller kaptajn Rasmussen fra Ommel på Ærø. I Rasmussens tilfælde fortsatte livet som før, nu som fører af S/S TOVELIL. Han fortsatte som skibsfører i rederiet Dania, men fåreskindet gemte han i mange år. Rejseskrivemaskinen, en Underwood, findes stadig, for selv om Rasmussen døde i 1990, er den et varigt minde om, hvor uventet hjælpen kan dukke op, når det ser sortest ud.[10]

Noter

1. Frank A. Rasmussen, Bent Vedsted Rønne og Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie 1920-1960. Bind 6. Damp og diesel*, København 2000, s. 201-203.
2. Oplyst af H. J. Rasmussens søn, Ole Rasmussen, tidligere Maxbo i Ommel, december 2010-januar 2011.
3. Hildegard Zimmermanns erindringer findes i kopi under Hans Jørgen Rasmussens erindringer på Marstal Søfartsmuseum 0246A0019.
4. Aage Trommer: *Den store alliance. Den 2. Verdenskrig 1941-1945*, København 1989/1995, s. 259-262.
5. Hvor intet andet er nævnt, er teksten baseret på Hildegard Zimmermanns erindringer, Marstal Søfartsmuseum 0246A0019.
6. Oplyst af H. J. Rasmussens søn, Christian Rasmussen, tidligere Maxbo i Ommel, januar 2011.
7. Oplyst af H. J. Rasmussens sønner, Ole og Christian Rasmussen, december 2010 og januar 2011.
8. Flugten findes trykt i: Irena Elsner: *Zwischen Dünen und Wäldern von Stilo nach Lübtow*, Amberg 2010, s. 291-305.
9. Udover Hildegard Zimmermanns erindringer er også benyttet Irena Elsner: *Zwischen Dünen und Wäldern von Stilo nach Lübtow*, Amberg 2010, s. 236, 262-265, 266-269, 275-282.
10. Jeg takker Line Visby Hansen, Aarup, for hendes hjælp til at få skrevet denne historie. Hendes henvendelse til museet åbnede pludselig muligheden for at få dette ellers upåagtede kapitel af lokal- og verdenshistorien gemt for eftertiden.

Den amerikanske flyver

Af Finn Buch

På vej mod et bombemål

Søfartsbyen Marstal ligger smukt placeret i læ bag en mole på den østlige side af Ærø. Når man går en tur på byens kirkegård, vidner kirkegårdens gravstene om mange generationer med en forbindelse til byens søfart. Men en enkelt grav skiller sig dog markant ud med et vajende amerikansk flag og et fremmed navn på gravstenen.

Her begynder historien om den unge amerikanske flyver S/Sgt. Jack E. Wagner, der siden den 11. juli 1944 har haft sit endelige hvilested på kirkegården i Marstal.

Vi skal tilbage til den 20. juni 1944, hvor en større formation af amerikanske bombemaskiner var på vej over Nordsøen med indflyvning på den jyske halvø. Kursen over Østersøen var lagt tæt på Dovns Klint på Langeland i en højde af 20.000 fod med retning mod Lolland-Falster. Ved Gedser ændrede man igen kurs, denne gang mod Rügen i Mecklenburg-Vorpommern.

Bombemålet var det tyske olieraffinaderi Hydrierwerke Pölitz AG lidt nord for Stettin, som fremstillede syntetisk benzin til den tyske krigsmaskine. Den allierede

Jack Wagners grav på Marstal Kirkegård i sommeren 2010. Foto: Helle Krull Petersen.

invasion var i gang i Normandiet, og den allierede luftstrategi gik nu ud på at stoppe de tyske forsyninger til fronterne.

En øjenvidneskildring, nedskrevet i en rapport hjemme på den amerikanske flybase Hethel i England samme dag, fortæller om nogle dramatiske begivenheder i luften over Østersøen.

»Vi var på vej mod målet og var nogle få miles nordvest for Kiel, Tyskland, da to flyvemaskiner kolliderede. Jeg var agterskytte på flyvemaskine 42-95240. Jeg så flyvemaskinerne indenfor et sekund efter de kolliderede. Flyvemaskinen nedenunder fik revet sin hale helt af, og omgående dykkede den og gik i spin.

Flyvemaskinen ovenover (flyvemaskine 42-100351) mistede en propel, men så ellers ud til at være intakt og trak en hvid kondensstribe (kan have været brændstof eller olie). Denne maskine så tilsyneladende ud til en kort tid at være i en kontrolleret glideflugt, men så rullede den over og gik ind i et spin. (Flyvemaskine 42-95144).

Jeg fulgte begge maskiner hele vejen ned. Kun fem (5) faldskærme kom ud. Flyvemaskinen var mere eller mindre intakt (flyvemaskine 42-100351) og eksploderede, da den ramte havoverfladen. Det gjorde den anden flyvemaskine ikke.

Der var adskillige skibe i området, som antageligt samlede de mænd op, der var i stand til at springe ud. Flyvemaskinerne og faldskærmene landede indenfor en mile fra kysten.«

Ray W. Romick
S/Sgt. 10675363
Agterskytte

B-24 bombemaskine fra 389th Bombardment Group. Foto: NARA.

To begravelser

Lørdag den 8. juli 1944 blev der fundet et lig, som var drevet ind på den østlige side af Eriks Hale, en sandtange beliggende ud for Marstal. Det viste sig snart, at skomager H. Russell under en spadseretur havde gjort et uhyggeligt fund af en død flyver. Flyveren havde antageligt ligget i vandet i længere tid. Det rygtedes hurtigt i byen, og flere tilskuere kom til. Landbetjent H. Stenege og doktor J. Fenger Eriksen blev straks underrettet. Det blev besluttet at tilkalde en hestevogn, hvorefter liget forsigtigt blev lagt op på vognen, for derefter at blive kørt til kapellet i Marstal. Under tilstedeværelse af kirkeværge Nummelin og landbetjent Stenege skulle doktor Fenger Eriksen foretage ligsyn samt udstede en dødsattest.

Ligsynet fandt sted om søndagen den 9. juli 1944. Snart kunne man ved hjælp af et »hundetegn« (en metalplade i en kæde om halsen på flyveren) konstatere, at det drejede sig om Jack E. Wagner 33506689 – T-43 O P. Wagner bar på venstre ringfinger en guldring. Et metalarmbånd på venstre håndled bar inskriptionen »Love Dottie – 33506689 – Jack E. Wagner«. Flere effekter blev fundet på flyveren, og en lille lommebog i skind viste sig at indeholde adskillige fotografier og papirer. Jack E. Wagner var født den 21. september 1925, Harrisburg, Pennsylvania, USA. Ligsynet viste, at der ikke var nogen udvendige kvæstelser på flyveren. Derefter lagde man ham i en kiste, og hans ejendele blev taget i forvaring. To tyske soldater var imidlertid også ankommet til kapellet. Oberfeldwebel Hermstrüwer og Oberfeldwebel Korowski kunne konstatere, at den afdøde tilhørte det amerikanske flyvevåben, hvorefter de tog liget i den tyske værnemagts varetægt.

I Marstal var rygterne løbet i forvejen. Fru Nathalia Mortensen i Havnegade havde set hestevognen køre forbi med den tildækkede flyver. Hun tænkte, at der måtte være nogle pårørende, der ville savne et elsket familiemedlem. Da hun hørte, der skulle holdes ligsyn, kontaktede hun derfor straks doktor Fenger Eriksen. Ubemærket havde han under ligsynet taget et foto af en ung kvinde og hendes adresse fra Wagners lommebog og derefter overdraget det til fru Mortensen.

S/Sgt. Jack E. Wagner.

Mandag den 10. juli 1944 blev der gravet en grav på kirkegården i Marstal, men byens borgere kunne ikke få oplyst, hvem der skulle begraves eller hvornår. Tidligt tirsdag morgen den 11. juli 1944 mødte en deling tyske soldater op på kirkegården. Landbetjent Stenege var også ankommet. Rundt omkring på kirkegården var der allerede diskret forsamlet små grupper af Marstal borgere. I løbet af natten havde de pyntet bunden af graven med blomster formet som et Dannebrogsflag. Klokken 06.45 var den tyske, militært ledede begravelse overstået. S/Sgt. Jack E. Wagner

var blevet sænket i graven uden gejstlig medvirken.

Da de tyske soldater havde forladt kirkegården, dekorerede Marstals borgere graven med blomster i røde, hvide og blå farver. »Stars and Stripes«, det amerikanske flag, viste flyveren Jack Wagner den sidste ære, og sognepræsten holdt samme formiddag en andagt ved graven.

Familien underrettes

I byen Selinsgrove i Pensylvannia gik den unge kvinde Dorothy Wagner rundt og ventede på nyt om sin ægtemand Jack Wagners skæbne. Der var kommet et telegram fra de amerikanske myndigheder (dateret 3. juli 1944) som kort fortalte, at Jack Wagner sammen med resten af besætningen på sin flyvemaskine var blevet rapporteret savnet den 20. juni 1944 over Østersøen.

Hjemme hos familien Nathalia og Niels Mortensen i Marstal sad Nathalia og skrev på et brev til Jack Wagners enke. Hun fortalte om begravelsen på Marstal Kirkegård, hvor smukt de lokale havde pyntet og besøgt graven trods tysk modvilje. Hun sluttede brevet med følgende ord:

»Vi føler alle med Dem og Jacks familie i denne store sorg, og jeg vil fortælle Dem, at vi tænker på ham som en af vore egne. Vi vil tage os godt af hans grav, vi vil prøve at gøre det lige så godt, som De selv ville gøre.

På et tidspunkt vil jeg fortælle Dem, hvem der sendte dette budskab, og indtil da vil jeg ønske, at De kalder mig en af Deres venner.«

Via illegale kanaler lykkedes det at bringe brevet til Sverige. Kaptajn Folmer fra kabeldamperen EDOUARD SUENSON af København påtog sig den videre befordring af brevet til USA, hvor Dorothy Wagner i september 1944 fik vished om sin ægtemands skæbne. Den 29. december 1944 fødte hun deres fælles barn, Linda Marie Wagner.

Den pyntede grav på Marstal Kirkegård juli 1944.

Den eneste overlevende fra Jack Wagners B-24 flyvemaskine vendte i sommeren 1945 hjem til USA fra tysk fangenskab. S/Sgt. Jacob G. Heilich kontaktede Dorothy Wagner og kunne nu fortælle om de sidste minutter af Jack Wagners liv. Han og et andet besætningsmedlem, S/Sgt. Howard Penfield, havde fra hullet i maskinens ende set agterskytten S/Sgt. Jack Wagner kæmpe forgæves med at komme ud af det løsrevne og afskårne haleparti. Det forsvandt hurtigt ned over Østersøen. S/Sgt. Jacob G. Heilich prøvede derefter at nå sin faldskærm, men blev trykket til gulvet under maskinens spin. Efter et fald på 5.000 fod fladede den ud, han fik sat faldskærmen på sit seletøj, og sprang ud af den åbne bagende af flyet. Efter en halv times tid i den sydlige del af Langelandsbæltet blev Heilich taget op af fiskekutteren NORDLYSET af Bagenkop. Ved ankomsten til Bagenkop ventede den tyske værnemagt.

Nathalia Mortensens livslange opgave

Forholdene i Europa var i løbet af 1945 efter det tyske krigsnederlag blevet normaliseret. Der blev igen korresponderet tværs over Atlanten, og Nathalia Mortensen kunne nu afsløre sin identitet.

30. maj 1946 skriver Dorothy Wagner i et brev, at familien Wagner har besluttet at lade Jack Wagner forblive på Marstal Kirkegård.

»Both Jack's parents and I have agreed to let Jack's body rest where it is, because we know where he is for sure this way, where if we have his body sent over here, we won't know for sure if it is his or not.«

Nathalia og Niels Mortensen holdt deres løfte. De bekostede en gravsten. Troligt indtil sin død i 2003, passede og vedligeholdt Nathalia Mortensen Jack Wagners grav. Aldrig manglede der blomster, og et lille *Stars and Stripes* vajede altid ved gravstenen.

I 1985 modtog ægteparret Mortensen en middagsinvitation fra præsident Ronald Reagan i Det Hvide Hus i Washington, USA. Desværre måtte de pænt sige nej, grundet alder og den lange rejse. Samme år aflagde den amerikanske ambassadør i Danmark, Terence A. Todman og frue et besøg i hjemmet i Marstal. Han overrakte Nathalia og Niels Mortensen en amerikansk fortjenstmedalje sammen med en gave og hilsen fra præsident Reagan.

Pasningen af Jack Wagners grav er nu overtaget af Annelise Hansen, datter af Nathalia og Niels Mortensen. Her i 2011 er der gået 67 år, siden Jack Wagner døde, men den amerikanske forbindelse til byen Marstal og dens borgere lever videre. Der afholdes fra tid til anden stadig mindehøjtideligheder på kirkegården i Marstal med deltagelse af repræsentanter fra den amerikanske regering og øens hjemmeværn.

Kilder

Missing Air Crew Report fra NARA, dansk politirapport, tyske militære rapporter, korrespondance imellem Nathalia Mortensen og Dorothy Wagner, brev fra Præsident Ronald Reagan, oplysninger fra Anders Bjørnvad og Marstal Søfartsmuseum.

Da bølgerne gik højt

Den 15. december 2010 blev de to rederiforeninger, Rederiforeningen af 1895 (opr. Dansk Sejlskibsrederiforening) og Rederiforeningen for Mindre Skibe (opr. Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe), lagt sammen efter mange års adskillelse, idet den »Lille« forening fra sin oprettelse i 1897 var en afdeling af Dansk Sejlskibsrederiforening, som den imidlertid meldte sig ud af i 1911. De to foreninger repræsenterer henholdsvis den mellemstore og den mindre skibsfart. I den forbindelse kan det være interessant at se tilbage på den »Lille« rederiforenings 50-års jubilæum i 1947 og den samtidige generalforsamling.

Ærø Venstreblad årgang 1947.
Alle artikler m.m. er af redaktør og skibsmægler William Nielsen.

Afskrift foretaget af Gunner Egholm Rasmussen.

Redaktør og skibsmægler William Nielsen.

10. januar.
Lands-Generalforsamlingen i Marstal udsat.
Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, der havde planlagt sin 50 års landsgeneralforsamling til afholdelse i Marstal på hotel Ærø lørdag den 18. ds., har under hensyn til den vanskelige trafiksituation besluttet sig til at udsætte denne indtil videre. Muligt vil den blive holdt så nær som muligt op mod selve jubilæumsdagen den 2. marts.

16. januar.
Alligevel landsgeneralforsamling i Marstal. Den afholdes den 25. ds.
Det indtrufne tøvejr med de mindre trafikvanskeligheder har bevirket, at Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe alligevel har bestemt sig til at afholde Jubilæumsgeneralforsamlingen i Marstal lørdag den 25. ds. Denne meddelelse vil blive hilst med tilfredshed. Marstal vil gøre alt for at modtage skipperne på hjerteligste måde.

23. januar.
Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.
Nogle er allerede ankommen til Marstal til jubilæumsgeneralforsamlingen førstkommende lørdag. Og de benytter lejligheden til at se på byens seværdigheder. De har bl.a. aflagt museet og modelsamlingen på Solbjerg *(i 1956 erhvervet til Marstal Søfartsmuseum, red.)* besøg og var meget begejstret derfor. Flere af repræsentanterne har gået på Navigationsskole i Mar-

stal og de er meget glade for at gense byen og hilse på gamle bekendte.

25. januar.
Den danske småskibsfart i 1946 tilfredsstillende
– Beretning på 50 års jubilæums-generalforsamlingen i Marstal
– 19 skibe forlist, deraf 8 ved minesprængning og med tab af 14 menneskeliv.

På 50 års generalforsamlingen i dag i Marstal i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe aflagde forretningsføreren, dir. P. Grube en interessant beretning, iflg. beretningen hedder det bl.a.:

Bortset fra de perioder, som altid indtræffer for den danske småskibsfart, hvor det kniber med at skaffe ladninger, men som gennemgående har været af kortere varighed, må året beskæftigelsesmæssigt set betegnes som tilfredsstillende.

Desværre mindes søfolkene stadig om krigen, og minestrygningen i de danske farvande lader meget tilbage at ønske, så det ser ud til, at det vil vare længe, før vi kan betragte farvandene som minefri. – Der er i indeværende år forlist 19 småskibe, hvoraf 8 skyldes minesprængning med tab af 14 menneskeliv.

Udover sejlads mellem danske havne, som er den langt overvejende del, har skibene været beskæftiget med transport af brændsel og kali fra Polen, Lübeck, Rostock og Wismar, ligesom et betydeligt antal skibe har transporteret grøntsager fra Danmark til Hamborg. Flere skibe har også sejlet på Finland, Sverige, og Norge. Da raterne for salpeter fra Norge til Danmark efterhånden var kommet ned på et så lavt niveau, at det var en tabsgivende forretning, indledte rederiforeningen i juli måned forhandlinger med Norsk Hydro om at få aftalt minimalrater i lighed med, hvad firmaet har med Sveriges Segelfartygsförening for ladninger til Sverige, dog

Otto Stoltenberg, Kalundborg, var en dygtig skibsportrættør. Han tegnede mange af de fartøjer, der var medlem af Rederiforeningen for mindre Skibe. I artiklen bringes nogle fra Søfartsmuseets samling. Her er det BONAVISTA *af Marstal.*

under hensyntagen til danske forhold. Norsk Hydro ønskede imidlertid at stå frit m.h.t. befragtningen til Danmark og tvang derfor rederiforeningen til selv at fastsætte rater. Resultatet var, at ingen danske motorskibe, der var knyttet til vor organisation, og det drejer sig praktisk talt om hele flåden, ville acceptere salpeter til Danmark. Det samme gjaldt de skibe, der er tilknyttet Sveriges Segelfartygsförening og Norsk Fraktefartøires landsforening, som her stod solidarisk med de danske kolleger. Det synes også efterhånden at være gået op for Norsk Hydro, at rederiforeningens krav om maksimalrater er fuldt ud berettiget, idet firmaet siden oktober måned betaler raten.

Skibshypotekkassen.
Dette spørgsmål synes desværre at være gået helt i stå. Selvom rederiforeningen endnu ikke har fået et endeligt svar fra de lovgivende myndigheder på sin forespørgsel til handelsministeriet i februar måned 1946, om hvorvidt staten ville støtte sagen ved at stille den nødvendige kapital til rådighed, burde der fra erhvervets side, for at understrege vigtigheden af dette spørgsmål, kunne fremskaffes en passende garantikapital. Da det må anses for at være af vigtig betydning for det danske småskibserhverv at få flåden fornyet eller moderniseret, tilråder jeg indtrængende alle medlemmerne, også dem, der har et godt skib og som ikke tænker på at gøre forandring, samt dem der er gået i land, men stadig har interesse for erhvervet, at samle sig om oprettelsen af en skibshypothekskasse, thi hvis der ikke gøres skridt til at få flåden fornyet, risikerer det danske småskibserhverv at gå sin ødelæggelse i møde.

Der vil naturligvis altid være enkelte, som kan skaffe kapital til at kontrahere eller købe et skib, men her gælder det om i stor stil at få udskiftet de mange gamle og umoderne skibe med nyt materiale. Jeg har ikke opgivet håbet om, at skibshypothekskassen kan blive en realitet, og appellerer indtrængende til enhver, der er interesseret i at bevare den danske småskibsflåde, om at gå ind for dette spørgsmål og tegne sig for en garantikapital, stor eller lille, og når der er indsamlet eller tegnet et passende beløb, (vel ca. 1. million kroner) mener jeg, rederiforeningen på ny bør henvende sig til staten for at søge tanken realiseret.

Minefaren.
Minefaren er desværre stadig stor i vore farvande, og det er væsentligst de mindre skibe, det går ud over. Skipperne klager meget over minestrygningen, men marineministeriet, under hvem det sorterer, hævder, at de ikke kan udrette mere, end de gør, med det forhåndenværende materiale, som har været benyttet af de allierede under krigen, og som ikke er helt igennem første klasses.

Søfartsministeriet maner til forsigtighed og henstiller til småskibene, at de så vidt muligt altid følger de strøgne ruter.

Afmærkninger.
Foreningens henvendelse til fyrvæsenet om afmærkningsspørgsmål har i mange tilfælde resulteret i et imødekommende svar. Fyrvæsenet har dog ikke kunnet gå med til henstilling om afmærkninger på områder, der stadig anses for minefarlige, nemlig udenfor de strøgne ruter. Efterhånden som forholdene tillader det, har fyrvæsenet lovet at være imødekommende overfor foreningen videst muligt.

Standard-Certepartiet.
Det udkast, som er udarbejdet, og som vil være medlemmerne bekendt gennem »Skipperen«, blev i oktober måned drøftet med en større kreds af købmænd.

Selvom vi ikke fik certepartiet godkendt i den foreslåede form, hvad vi heller ikke havde været så optimistiske at tro,

KIRSTEN RASK af Odense. Typisk sejlskib med hjælpemotor. Bemærk neutralitetsmærkerne. De hjalp desværre ikke ret meget over for miner, der blev mange småskibssejleres skæbne også længe efter krigsophøret.

mener jeg dog, vi er kommet et godt skridt fremad ved at søge direkte kontakt med købmændene, og jeg anser mødet for at være frugtbringende, da det bibragte os indtrykket af, at vi kan forvente forståelse på flere punkter, bl.a. med h.t.t. tørnbestemmelserne.

Udsigterne for 1947.
Angående udsigterne for 1947 er det umuligt at udtale sig, men lad os håbe, at det nye år – der bliver et jubilæumsår, idet foreningen den 2. marts fejrer sin 50 års fødselsdag – må blive godt og lykkeligt for medlemmerne.

Som en virkelig god nytårsgave skal nævnes fragtnævnets beslutning om fra og med den 16. december at ophæve kontrollen med småskibene, og hvorved den af skipperne med længsel ventede frihed nu er opnået fuldt ud, idet maksimalraterne for den indenrigske fart dog indtil videre bibeholdes. Herefter kan rederiforeningen, eventuelt i samarbejde med de svenske og norske sejlskibsrederiforeninger, for den udenrigske sejlads vedkommende selv fastsætte sine rater og betingelser uden indblanding fra de lovgivende myndigheder, som sikkert selv føler det som en lettelse at kunne »smide fortøjningerne los« for småskibene. Lad os nu sejle vor egen sø på en måde, som aftvinger respekt og fremdeles vise samfundet, hvor vigtigt det er at opretholde den danske småskibsfart uden hvilken vort land ville mere end dårligt stillet.

Åbenhjertigt interview med Dir. P. Grube:
I Sct. Annæ Plads nr. 28 1. sal med udsigt til den store pulserende Københavns Havn har Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe residens. I ekspeditionskontoret klaprer skrivemaskinerne og telefonerne kimer. Det er skippere nær og

fjern, der søger gode råd, og kontorchef Eriksen giver dem alle et høfligt og forstående svar. – Adskillige vil også gerne tale med chefen selv. Der bliver stillet om til direktør Peter Grubes hyggelige privatkontor, hvis vægge er beklædt med sejlskibe og motorskibe i fotografier og i minutiøst udførte modeller. Der er navnlig billeder fra Marstal og Svendborg. Man føler sig helt hjemme. *Goddaw William, sid ned, så skal jeg være der om et øjeblik*. Og imens giver han ordre til ekspeditionskontoret, og griber med den ene hånd om telefonen og »snakker løs« på godt »måstalsk«, dialekten som aldrig fornægter Peter Grube, selv om han har tilbragt mange år udenfor Danmarks grænser som chefbefragter i Riga. – Snart kimer også den anden telefon. Det er en kollega ifrån hinsidan, der ønsker en oplysning. Et ögenblick. Så bliver også det overstået. – Men der er snart ikke et ledigt minut for den travle mand fra den årle morgen, fra han når ind fra villaen i Gentofte, til han ved 6-tiden siger farvel til kontoret. Og besynderligt, han får tid til alt – også Ærøforeningen, hans hobby. Hjælpsom og elskværdig er han altid. Dog kan han også bide fra sig, så det forstås, hvis en og anden kommer ham på tværs med en lunken bemærkning. Peter Grube er karl for sin hat, sin forening en storartet leder.

Nå, vi sidder så og snakker skiv. Og det får han også, skønt travlheden, tid til.

– Hvilke ønsker du har for småskibsfarten i jubilæumsåret, spørger jeg.

– Lynhurtig som en torpedo svarer Grube: *At vi må blive forskånet for krigsforlis og at driftsudgifterne ikke vil stige, samt at småskibene snart må genvinde deres fulde frihed, hvorved minimalraterne kan genindføres.*

– Har statens indstilling overfor småskibsfarten skuffet dig, eller synes du, der er udsigt for en bedre forståelse?

– Det er mit indtryk, at myndighederne – i første række handelsministeriet – under hvem småskibsfarten sorterer – er velvilligt indstillet overfor småskibsfarten. Jeg skal indskrænke mig til at henvise til de dispensationer, der er givet for sætteskippere over 100 Br. tons.

Direktør Peter Grube.

– Hvordan bedømmer du betydningen af den danske småskibsfart?

Peter Grube retter sig i vippestolen, udbryder kort og klart: *Uundværlig.*

– Ja, men kan vor småskibsflåde så klare den fremtidige konkurrence. Og hvad bør gøres for at konkurrere?

Tidens tempo vil sikkert kræve, at der lægges afgørende vægt på motoren.

– Og fremtidens skibe?

– De fullpowerede skibe bliver fremtidens skibe, for Danmarks vedkommende vil det imidlertid afhænge af, hvorledes myndighederne stiller sig til kravet om pasning af motoren, og det vil være nødvendigt at udvide grænsen betydeligt.

– – –

Nu kimer telefonen igen, – Det var T. C. Christensen, småskibenes »forhadte leder« af fragtnævnet. Nej, undskyld, jeg

tror Grube sagde: *De er en klog mand, T.C!*

Peter Grube ser på uret. – *Det er sandt, jeg skal være i handelsministeriet til en konference kl. 2.* Og så var »audiensen« forbi. Gesandt i overordentlige anliggender for Ærø og omliggende småøer satte kursen mod Slotsholmsgade, lettede på topsejlet og sagde *farvel. Hils hjemme!* Og det være hermed gjort.

William Nielsen

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Et historisk rids af fhv. navigationsforstander, translatør L. Rasmussen, Svendborg.

Den 25. januar afholder ovennævnte forening sin årlige ordinære generalforsamling i Marstal. Samtidig fejrer foreningen sin 50-årige beståen, idet foreningen stiftedes ved et møde i Odense i 1897 (i det tidlige forår).

Oprindelig stiftedes foreningen som en afdeling af »Dansk Sejlskibsrederiforening«, men i 1911 udmeldte denne afdeling sig af hovedforeningen og har siden været en hel selvstændig forening.

Dens første formand var kaptajn Christensen, senere mægler i Svendborg og senere havari-ekspert. Foreningens første forretningsfører var mægler Alb. E. Boye fra Marstal. Han fratrådte i 1898 og afløstes af mægler Nicolaisen, Århus, som efter sin død afløstes af navigationslærer, translatør L. Rasmussen, som var forretningsfører fra 1908 til 1935, da han afløstes af cand. polit Borch-Johansen. Da denne i 1942 måtte forlade landet på grund af besættelsesforholdene, afløstes han af mægler P. Grube, og indfødt marstaller, og denne er endnu foreningens forretningsfører.

Også foreningens formænd har skiftet gennem de forløbne 50 år. Førnævnte kaptajn Christensen efterfulgtes af kaptajn Jensen, Hellerup (Kutter-Jens), som i 1915

Albert E. Boye. Foreningens første forretningsfører.

afløstes af kaptajn S. P. Christensen, Århus. Senere fulgte skibsmægler Chr. Møller, Rønne, kaptajn C. M. Christensen, Ålborg, kaptajn A. H. Petersen, Marstal (»Kate«-Petersen). Derefter kaptajn Clausen, Ristinge, og endelig kaptajn R. Schmidt, Kolding, som er foreningens nuværende formand.

Gennem de forløbne 50 år har foreningen oparbejdet sig en grundfæstet stilling indenfor lovgivningsarbejdet og administrationen angående søfartsforhold. Foreningen er således repræsenteret i søfartsrådet, ulykkesforsikringen, fragtnævnet m.m..

Det er givet, at foreningen på talrige områder har sat sit præg gennem de forløbne år, både på de love, som vedrører erhvervet og på selve dettes stilling, rent økonomisk. Det er således værd at bemærke, at denne forening af småskibe var den første, måske i hele verden, som formåede at gennemføre faste fragter, så skibene ikke lå og konkurrerede hinanden ned.

Fastsættelse af fartsgrænserne for småskibene, disses fritagelse for lastemærke, bemandingsspørgsmålet og meget mere er blandt de sager, foreningen har arbejdet med, og vi erfarer, at foreningen ved den nu forestående revision af sønæringsloven vil gøre en indsats for at forskaffe større rettigheder for småskibene, både ved en udvidelse af fartsområderne og tonnagestørrelsen.

Foreningen varetager også småskippernes interesser ved at føre deres retssager; den ejer en hjælpefond til støtte for gamle søfolk, en sygeassurance. m.m..

Der er al grund til at ønske tillykke med de forløbne 50 år og håbe, den stadig må kunne varetage småskibenes tarv på samme måde som hidtil.
L. Rasmussen

25. januar
Jubilæumsfesten i
Dansk Sejlskibsrederiforening
for mindre skibe.
Mange fremmede gæster i Marstal.
– Byen og havnen flagsmykket.
– Kransenedlægninger ved mindesmærket for de omkomne sømænd.
Dagen i dag oprandt som en stor festdag for den gamle skipperby Marstal. I de tidlige morgentimer var byen præget af de mange fremmede gæster, som var kommet hertil i anledning af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes jubilæumsfest og generalforsamling. Overalt vajede dannebrog, ligesom der var rejst flagalle gennem byen, og i havnen var skibene flagsmykket.

Kl. 10 samledes repræsentanterne ved mindesmærket for de omkomne sømænd, hvor formanden for rederiforeningen kaptajn R. P. Schmidt, Skærbæk på foreningens vegne nedlagde en smuk krans og udtalte et æret være deres minde.

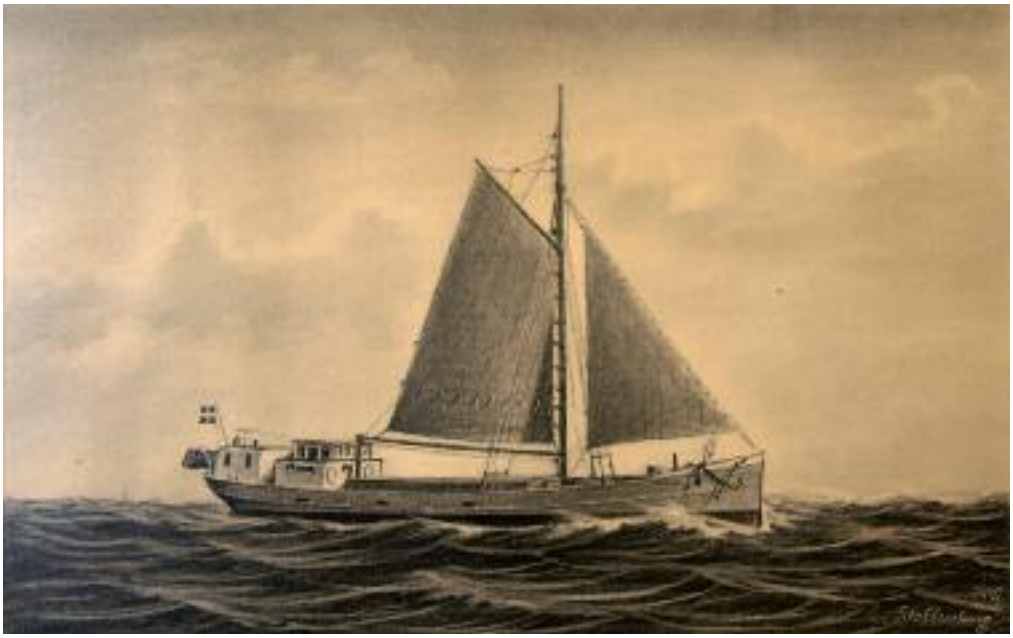
Havnefoged Jensen, Marstal bragte på Den Almindelige Danske Skibsførerforening og de efterladtes vegne en hjertelig tak for den store ære, der blev vist de faldne kammerater. Havnefogeden udtalte videre: For de søfolk, der er gået bort under den sidste krig, har vi endnu ikke fået rejst et minde, men det vil komme. Under første krig blev kampen kæmpet for et frit Danmark. Søfolkene sejlede ud for at skaffe varer til vort land. Denne gang skete der noget andet. Landet blev besat og søfolkene kæmpede Danmarks kamp under fremmed flag. Nu skal der oprettes en mindefond først i marts og vi håber det danske folk vil vise deres taknemmelighed for kampen, der førtes af vore kammerater derude. Tak fordi De viste vore faldne kammerater her den sidste ære.

Forretningsfører Grube afskediges
pr. 1. marts.
Kontrovers indenfor bestyrelsen bevirker denne opsigtsvækkende beslutning.
Den mest overraskende meddelelse, forretningsfører Grube gav, var, at kredsbestyrelsen med 28 stemmer mod 17 havde vedtaget, at Grube skal fratræde sin stilling pr. 1. marts, dette år. Grube forbeholdt sig sin stilling i henhold til kontrakt.

Det fremgik af det oplæste protokollat fra bestyrelsesmøderne, at det var kaptajn Lorentzen, Svendborg, som stærkt havde ført an i kritikken mod forretningsføreren. Peter Grubes afsked vil utvivlsomt blive modtaget med stærk beklagelse i vide kredse, da det er en uomstødelig kendsgerning, han for foreningen har udført et stort og dygtigt arbejde.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Før eller senere vil det blive taget op til drøftelse igen.

Endelig udtalte skibsreder Hans Hermansen med levende tilslutning fra forsamlingen sin forbavselse over den flertalsbeslutning der inden for bestyrelsen var sket ved rent ud sagt at smide forretningsfører Grube af uden motivation. Må vi få en forklaring. Grube, enig eller uenig



AGILIS af Odense.

med ham, har han lagt et kæmpearbejde for foreningen, og han fortjener ikke dette spark. (Hørt! Bifald).

Et leve, Grube, besvaredes kraftigt og understregede med al tydelighed forsamlingens harme over det skete.

Revolution indenfor Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Skibsreder Schønnemann, København, forlangte forretningsfører-spørgsmålet frem i dagslyset.
– Han stillede mistillidsvotum til bestyrelsens flertal og det vedtoges enstemmigt. Bestyrelsen måtte gå.
Efter frokostpausen optoges forhandlingerne igen, og slutningen af generalforsamlingen blev sikkert den mest bevægede i foreningens historie. Man forlangte nu at få at vide, hvad der var grunden til forretningsfører Grubes opsigelse fra stillingen. Translatør Rasmussen, Svendborg: Det er et indre foreningsanliggende. Jeg tager ikke parti, men vil stå frit. Sådan er det efter foreningens love.

Skibsreder Schønnemann, København, lyste stadig efter at få forretningsførerspørgsmålet frem.

Translatør Rasmussen: Det står ikke på dagsordenen. Schønnemann: Ved indledningen fik vi det oplæst, at forretningsføreren var afskediget. Og det skal frem i dag.

Det mest katastrofale i foreningens historie.
Taleren fortsatte: Vi var indstillet på at komme her til Marstal, Grubes fødeby, og få en fornøjelig jubilæumsfest, og så får vi pludselig at vide, at forretningsføreren er sat på porten som en tjenestepige. – Det er en skandale! (Stærke hørråb!) Grube har gjort et kæmpearbejde for foreningen. Han er en dygtighed af rang. Den økonomiske side af sagen skal jeg komme tilbage til. – Man kan ikke disponere med foreningens midler på den måde. Bagatteller har været blæst op for at komme Grube til livs. Det er en grim adfærd.

Har Grube begået noget kriminelt?
Skibsreder Schønnemann spurgte videre. Har Grube begået noget kriminelt? Har han været unational eller hvad er grunden. Hvad vil ikke offentligheden tænke, hvis vi ikke får en redegørelse.

Jeg vil gerne spørge Pilegård, hvem der har givet kredsformændene bemyndigelse til at afsætte Grube? De skal komme til at stå til regnskab derfor Pilegård. Det slipper De ikke for. Grube har givet foreningen al sin arbejdskraft. Han har bragt alt i system og fået økonomien i orden. Derfor skal han ikke behandles på en så uanstændig måde.

Grube var diktator.
Der blev nu stærk uro i forsamlingen, som krævede at få grunden at vide. Efter nogen modvilje rejste foreningens formand, kaptajn R.P. Schmidt, Skærbæk, sig og udtalte, at så vidt han kunne skønne, var bestyrelsens flertal imod Grube, fordi de anså ham for diktatorisk. Over hele salen rungede latteren nu. (Tilråb: Det er barnligt! Fy!)

Schønnemann: Lad os rejse os og gå. Bestyrelsen skal have et mistillidsvotum.

Flere medlemmer: Hvorledes har Ærøafdelingens mand stemt?

Peter Hansen. »Ydun«: Grube er en dygtig mand for foreningen.

Schønnemann: Må jeg bede medlemmerne om at give bestyrelsen et dundrende mistillidsvotum, og det skal komme ud. Det vil foreningen betale 10.000 kroner for. De slipper ikke for at give Grube et års gage.

Det er ikke voksne mænd værdigt.
Kaptajn Hansen, Svendborg: Det er ikke voksne mænd værdigt at give forretningsføreren en sådan behandling. Jeg beundrer Grube. Han er forhandlingsvenlig og slagfærdig. Som administrator er han ufor-

DUEN af Marstal.

lignelig. Han har fået hjælpefondet hævet betydeligt. Dispensationerne fra søndagsloven skyldes Grube. Det er vanvittigt at afsætte ham. Vi kommer her til hans fødeby, så vælter de manden, smider ham ud og tramper på ham som den værste forbryder.

Redaktør William Nielsen: Jeg vil gerne have lov at sige som mægler, og jeg tror at tør tale på mange danske mægleres vegne, når jeg udtaler, at Grube er den mand der har holdt skuden oven vande i disse krigens år. Det har i mange tilfælde været vanskeligt at klare lovgivningen f.eks. fragtnævnet. Jeg er klar over, at Grube med sit friske humør har slået et slag, der vil præge den danske skibsfarts historie, og afskediger De ham kan jeg ikke se, at vi har særlig lyst til at deltage i jubilæumsfesten.

Ondskab og modbydelig adfærd.
Direktør Grube tog nu ordet og under forsamlingens bifald redegjorde han for sit arbejde i foreningen. Jeg vil også gerne udtale en varm tak til de medlemmer, som er gået så hårdt i brechen for mig. Tak for den tillid, der er vist mig. Grube redegjorde nærmere for, hvorledes han i mange tilfælde måtte handle på egen hånd, når bestyrelsen var spredt over hele landet. Men jeg har været udsat for ondskab, modbydelig adfærd.

Dirigenten afbryder og beder Grube standse diskussionen.

Grube: Nej, jeg vil ikke. Det er min fremtid det gælder og jeg vil have lov til at udtale mig. Jeg værdsætter translatør Rasmussens arbejde, at han kunne holde ud i 27 år. Jeg er smidt ud! Jeg går også. Da jeg kom ind i rederiforeningen måtte jeg betegne den som en mødding. Vi ved jo alle, at der var en mand på kontoret som havde lavet nummer. Der var jo også en syndig uorden i kartoteket, men det lykkedes mig alligevel at rense foreningens ansigt. Der blev sat en adresse i gang med et dårligt formål. Gebyrerne skulle afskaffes, og foreningen ville ikke have noget med Stenfiskerne at gøre. Adressen behandledes på kredsmøderne og overalt fik den et tillidsvotum, kun ikke i Egernsund. Det lykkedes ikke at få mig væk den gang. De senere år, hver gang vi kom til et bestyrelsesmøde, havde jeg den opfattelse, at der var noget i gære. Det er modbydeligt at leve på en vulkan. De siger jeg er diktator. – Jeg er ingen nathue, men nu vil de have mit hoved på et fad. Når jeg er ude for ubehageligheder giver jeg svar på tiltale. Den autoritet vil jeg have. Grube omtalte også et beløb, han havde givet til mindesmærket, og mente ikke at det var foreningen værdigt at bebrejde ham så stærkt, men heldigvis kunne han dog betale det selv.

Medlemskabet. – En syndig uorden.
Sluttelig nævnte Grube, at der havde været en syndig uorden med medlemsbladet. Bladene blev sendt til medlemmer, som havde været døde i 5 år. Nu har jeg gjort »Skipperen« til et læseværdigt organ og vi får også et pænt overskud. Jeg har en kontrakt. Selvfølgelig. Der står at jeg har ret til at ansætte og afskedige personalet. Det er givet. Men også her har man forsøgt at blande sig i mine dispositioner.

Flere medlemmer: Hvem skal betale Grubes gage et år frem i tiden? Lad bestyrelsen det.

Schønnemann: Det kommer vi tilbage til.

Grube: Endnu en gang tak. Nu har d'hrr. haft riskosten i hånden og fejet ud, men det kan være, at de selv kan blive fejet ud!

Dermed sluttede dirigenten generalforsamlingen, men længe efter gik bølgerne højt, og skibsreder Schønnemann bad dem af bestyrelsen, der havde været med til at afskedige Grube, om at rejse med første færge. Blev de til festen ville den øvrige forsamling ikke deltage.

Jubilæumsmiddagen uden deltagelse af bestyrelsens flertal, herunder formand og næstformand.
Norske fragtefartøjers landsforening tildeler Peter Grube den højeste æresbevisning: En sølvpokal og skænker 300 kroner til søfartsmonumentet i Marstal.
– Bestyrelsen træder tilbage.
Efter det stormfulde, ja man kan vel endda sige skandaløse forløb af jubilæumsgeneralforsamlingen var man spændt på, hvordan middagsfestlighederne om aftenen ville forløbe. Men det gik, flertallet af bestyrelsen herunder formanden og næstformanden, kaptajn Pilegård, der havde anstiftet branden, blev borte. De havde meldt forfald, meddelte kredsformanden, P. Hansen som derefter bød velkommen.

Lidt efter meddelte han, at han fra bestyrelsen havde modtaget et brev, hvoraf fremgik, at bestyrelsen efter begivenhederne på generalforsamlingen var trådt tilbage, og at der snarest vil blive indkaldt til kredsmøder for valg af nye kredsformænd. Meddelelsen blev modtaget med stærkt bifald.

Skibsreder Schønnemann talte for de tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer og suppleanter. Dir. Torgersen, Bergen, for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe og dets dygtige leder, som han satte megen pris på. Det glædede ham, at Grube, om hvis arbejde der står 100% respekt, nu fik oprejsning. Jeg takker dig, for hvad du har gjort for Norge og som et bevis på, hvor højt vi værdsætter dig har min bestyrelse tildelt dig vor højeste æresbevisning: En sølvpokal, som jeg dog desværre ikke har fået med, men som skal blive dig overrakt på jubilæumsdagen den 2. marts. (Bifald). Et 3x3 hurra for Peter Grube. Forsamlingen istemte spontant: Ja vi elsker…

Grube takkede og talte for translatør Rasmussen, der gennem 27 år havde det byrdefulde arbejde at være foreningens leder.

En smuk gestus fra Norge.
Dir. Torgersen priste i smukke ord Marstal, søfartens gamle, men levende by. Han var imponeret over havnemolen, der ved fædres slid og energi var bygget op sten på sten. Det viste gåpåmod og offervilje. Nu vil Marstal også hædre sine faldne søfolk. Han overrakte derpå kredsformanden fra sin forening 300 kroner til indsamlingen for søfartsmonumentets rejsning. (Bifald). Marstal leve. Man sang derpå Ole Jonassens smukke Ærøsang (»Marstal du har skum for boven«).

Redaktør Dinsen: Det var morsomt at være pressemand i dag. Der var stof. Måtte de danske søfolk altid fortjent være nationens helte. Et leve for den danske sømand.

Redaktør Henrik Albertsen talte for gæsterne, og han håbede der var bundet mangt et venskabsbånd.

Så underholdt »Kate«-Petersen og kaptajn Christoffersen med sang.

Skibsreder H. Hermansen talte for oppositionens dygtige ordfører, skibsreder Schønnemann, som han ellers tidligere havde troet var kværulant.

Schønnemann protesterede mod denne opfattelse, da han altid havde været positivt indstillet. Han motiverede et leve for den djærve og redelige tidligere formand, A. H. Petersen.

Skibsreder, fabrikant H. A. Svane talte for sømandskvinden, der yder et dygtigt arbejde.

Endelig talte Grube for pressen, for hvilken redaktør Christensen, Dagbladet »København«, kvitterede.

De indløbne telegrammer oplæste Schønnemann. Der var fra kongen (Sang: Kong Kristian), Handelsministeren, Arbejdsministeren, Justitsministeren og mange forretningsforbindelser og institutioner ud over landet.

Efter middagen, hvori deltog ca. 175 damer og herrer, spillede Hans Marlens eliteorkester op til dans. – I en pause un-

Skibsfører Albert H. Petersen, kaldet »Kate«-Petersen efter sit skib, en af foreningens formænd og kendt som en gemytlig festmand og altid god for en sømandssang.

derholdt den norske gæst, der afslørede sig som en habil skuespiller, der kunne spille både på de muntre og alvorlige strenge. Han høstede stærkt bifald. »Kate«-Petersens sprudlende humør fornægtede sig ikke. Han sang både på dansk og svensk, og han var ikke kedelig.

Ja, det blev trods alt en dejlig og munter festaften, men at de stærke skygger fra generalforsamlingen ikke helt forsvandt, siger dog sig selv.

At ansvarsbevidste danske skippere ville byde det, de gjorde, fatter vi ikke. Og havde ingenlunde drømt om. Måtte man komme til anden erkendelse til gavn for den stand, der også gerne i fremtiden med ære skulle bære bud fra Danmark.

28. januar.
Peter Grube skulle sættes under administration.
Et bestyrelsesmedlem skulle have passet hans handlinger dagligt, til han skulle fratræde.

Det er nu sivet ud, at flertalsgruppen inden for bestyrelsen i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe, som ville afsætte forretningsføreren, direktør Peter Grube, havde bestemt sig til, at han indtil 1. marts skulle sættes under administra-

Bo af Odense.

tion ved et bestyrelsesmedlem! Den 2. marts, jubilæumsdagen, skulle han have været kastet overbord.

Det er fantastisk uforståeligt, hvad der har kunnet fostres i utilfredse skipperhjerner.

Det kan meget let ske, at udviklingen fører med sig, at foreningen i jubilæumsåret sprænges. Det ville være trist, og det må inderligt håbes, ikke mindst for skippernes prestige, at fornuften sejrer.

I Ærøkredsen er der nu indkaldt til kredsmøde i Marstal torsdag eftermiddag, hvor man skal tage stilling til sagen. Men der kan ikke være tvivl om, at man står last og brast med Peter Grube. Offentligheden vil med interesse følge, hvad der videre sker i den opsigtvækkende sag.

3. februar
Sprænges Sejlskibsrederiforeningen på spørgsmålet Grube?
Stærk spænding om kredsformandsvalget i København i morgen.
I Berlingske Tidende læses:

I småskibsredernes kreds hersker der i disse dage stærk spænding om de kredsvalg, der skal afgøre, hvorvidt afskedigelsen af foreningens forretningsfører, direktør P. Grube, skal stå ved magt eller ej.

I Svendborg genvalgtes som i går nævnt, som kredsformand Skibsfører Lorentzen, der er Grube-modstander. I Ålborg, Kolding og Egernsund har man genvalgt henholdsvis M. Poulsen, R. Schmidt, og Chr. Høy, der også menes at være stemt for Grubes afskedigelse. Til gengæld er der i Marstal, Lohals, Rødvig samt på Lolland-Falster, Bornholm og på Midtfyn valgt kredsformænd, der menes at være tilhængere af hr. Grube. Hvis sagen afgøres ved almindelig stemmeflertal ville man anse Hr. Grubes stilling for sikker, men det er i dette forhold, antallet af skibe i de enkelte kredse, der er afgørende.

Under disse forhold imødeser man med allerstørste interesse kredsvalget i København, der skal afholdes i morgen mandag. Det er sandsynligt, at resultatet her vil blive afgørende for forretningsførerens forblive eller afsked.

Meningerne indenfor foreningen synes at stå så skarpt mod hinanden, at der i sidste instans kan være fare for en sprængning af foreningen.

Københavnerkredsen vælter kaptajn Pilegaard.
På kredsmødet i går i København blev den hidtidige formand, kaptajn Pilegaard, en af Grubes værste modstandere, væltet, idet han kun opnåede 15 stemmer, medens kaptajn Jensen »Bussard« nyvalgtes med 36 stemmer.

Denne afstemning vil sandsynligvis redde Grube.

18. februar.
Peter Grube bliver i Rederiforeningen.
Hans afskedigelse annulleredes, og han fik i stedet en flerårig kontrakt.
– Kaptajn H. Clausen, Ristinge, nyvalgt som sejlskibsrederiforeningens formand.
Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe holdt i går i Odense kredsformandsmøde efter at der var sket nyvalg som følge af det på generalforsamlingen i Marstal stillede mistillidsvotum til bestyrelsen. Det alt overskyggende punkt på dagsordenen var forretningsføreren, direktør P. Grubes forbliven eller afskedigelse. Resultatet af forhandlingen i går, der blev meget langtrukken, forelå først kl. ca. 20.10 efter at man havde forhandlet fra kl. 10, afbrudt af spisepause. –

Kaptajn H. Clausen, Ristinge var valgt til formand og kaptajn C. P. Jensen, København, til næstformand i stedet for henholdsvis kaptajn R. P. Schmidt, Skærbæk, og kaptajn Lorentzen, Svendborg.

Bestyrelsen havde annulleret Grubes afskedigelse og i stedet givet ham en flerårig kontrakt.

DORIANA af Faxe Ladeplads.

Samtidig var de annullerede minimumsfragter på salpeter fra Norge til Danmark på ny sat i kraft, ligesom det var vedtaget at fortsætte samarbejdet med den svenske og norske rederiforening.

Det var en stor sejr for Peter Grube og hans tilhængere. Vi havde lige som mødet sluttede Grube i telefonen. – Han var naturligvis glad for afgørelsen og kunne med tilfredshed modtage lykønskning. Om forhandlingerne ønskede han ikke at udtale sig, men han håbede nu der kunne komme ro om foreningen, så den kunne tjene sit gode forhold, sagde han. Og i dette ønsker vi han må få ret.

Den ny formand var formand for foreningen for et par år siden, da han af oppositionen blev tvunget bort og erstattet med kaptajn Schmidt.

Kaptajn Clausen (The smiling captain), der er mangeårig fører af TERNEN, er en meget sympatisk skipper, tillidvækkende i hele sin færd. Også han fik ved denne lejlighed oprejsning.

28. februar.
Vil Ålborg-Kredsen sprænge Rederiforeningen?
Nye kredsmøder, hvor man er imod direktør Grube.
Krigen indenfor Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe synes desværre ikke at være slut endnu. Således skal der i morgen i Svendborg-kredsen holdes et nyt kredsmøde, hvor der vil blive aflagt beretning fra bestyrelsesmødet i Odense, hvor direktør Grube fik en flerårig kontrakt og fortsætter som foreningens forretningsfører. Man skal også tage stilling til en resolution fra Ålborg-kredsen, der efter forlydende vil udmelde sig af foreningen som protest og danne ny rederiforening. Denne indstilling, som ikke skal være af helt ny dato, skal have sympati i Egernsund-kredsen. Måtte fornuften dog sejre. Det andet fører kun til splittelse.

16. april
Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.
I anledning af 50 års jubilæet har foreningen udsendt et jubilæumsskrift ved translatør L. Rasmussen og afslutning ved direktør Peter Grube. Jubilæumsskriftet giver et godt indblik i det banebrydende arbejde, der på mange områder er udført gennem årene. Det har kostet arbejde og atter arbejde at nå til den position foreningen har i jubilæumsåret, og som gerne fortsat skulle udbygges til gavn for hele den danske småskibsfart. Men der skal sammenhold og forståelse for helhedens tarv til.

16. september 1947
Jubilæumsgave fra Norge. Overretssagfører Helge Torgersen overrækker Peter Grube gaven.

Under et besøg i Danmark overrakte Helge Torgersen i lørdags i direktør Peter Grubes hjem i Gentofte sin danske kollega den smukke sølvpokal, der foruden en emailledekoration i de norske farver bærer indskriften: ERINDRING Fra N. F. L. F. Med tak for godt Samarbejde til Direktør Peter Grube, Bergen, 2.-3.-1947

11. oktober 1947
Småskibsfarten.
Skal vi have kvindelige skippere?
»Hus og Hjem« har haft en samtale med direktør P. Grube, Dansk Sejlskibsrederiforening. Han er jo marstallerdreng og oplyser, at der i hans barndom i Marstal var

Peter Grube og konen i selskab med billedhugger Gunnar Hammerich og dennes kone.

hjemmehørende 300 skibe, nu omkring 100. Videre oplyser han, at der er tilsluttet Dansk Sejlskibsrederi 650 fartøjer, hvis skippere under krigen har udført et overordentligt farligt arbejde for at opretholde samfærdslen mellem de danske havne – også i perioder, hvor f.eks. statsbanerne måtte melde pas. Det kostede betydelige tab, og det gør det for resten den dag i dag. Man siger, at det vil tage en snes år, før vore farvande er renset for miner, og desværre hænder det stadig, at et af vore skibe minesprænges. Til dato er over 100 skibe gået ned, og 200 mand er omkommet.

»Har danske småskippere som hollænderne og tyskerne deres familier om bord?«

»Kun ganske få, men da faren var størst, havde en del skippere koner og børn med. Det vakte den gang en del kritik. Jeg for min part mener, at det var et smukt udtryk for samhørighed, at mand og kone og børn ønskede at dele fælles skæbne, noget andet er, om det var heldigt«.

»Gennemføres 8-timers arbejdsdagen på småskibene?«

»Det er ganske umuligt. Foruden skipperen er der kun en besætning på 1-4 mand, og de arbejder døgnet rundt på skift. Det ligger i sagens natur. Der er både travlt i havn og til søs. For resten må jeg her tilføje, at småskibe er de bedste læresteder for vordende søfolk. En skibsdreng får en meget alsidig uddannelse på et mindre skib. Naturligvis bliver han også sat til at koge mad, men ydermere får han lejlighed til at styre samt at deltage i lastning og losning o.s.v.. Det er et godt springbræt inden den unge mand fortsætter på et større skib.«

»De fleste småskippere er vel af sømandsslægt?«

»Det kan man vist nok sige. De fleste fører og ejer selv skibet. Det er bare trist, at det kniber med vedligeholdelsen. Der er slidt meget på skibene og motorerne i de forløbne år, og det er så vanskeligt at komme til ved værfterne, at der er tilfælde, hvor opholdet ved værftet har varet over et år.«

»Har vi kvindelige skippere?«

»Nej, men for nogle år siden sejlede en landbopige med et af vore skibe. Hun var meget flink og tog sin tørn fuldt ud. Den gang vakte det en del opsigt, og vi fik flere ansøgninger fra andre piger, men vi kunne desværre ikke skaffe dem plads, hvilket først og fremmest skyldes, at kun de færreste småskibe har mere end et lukaf. Prin-

cipielt synes jeg ikke, der kan være noget til hinder for, at en kvinde bliver skipper; man så det for nyligt på en russisk damper i København. For to år siden indsendte vi en forespørgsel til ministeriet om dets syn på sagen, men vi har endnu ikke modtaget svar. For øvrigt læser i øjeblikket 4 unge piger til telegrafister på navigationsskolen i Marstal, og det er sikkert meningen, at de skal ud at sejle, når eksamen er overstået«.

»Hvor mange sejlskibe er der tilbage?«

»Der findes ikke mere et eneste sejlskib i handelssejlads. Nu er maskinkraften for længst taget i brug. Derved opnår man ikke alene en større hastighed, så afstanden mellem havnene tilbagelægges forholdsvis hurtigt, men også med langt større sikkerhed«.

»Kan de danske småskippere hævde sig i konkurrencen?«

»De har for længst vist sig uundværlige, men i perioder lider de meget under konkurrencen med udenlandske skibe, navnlig før krigen tog tyskerne rater, som danskerne umuligt kunne stå sig ved. Her synes jeg, at det skortede på samfølelse hos nogle befragtere, idet de ofte foretrak en øjeblikkelig gevinst frem for vort hjemlige næringsliv. Forhåbentlig gentager disse forhold sig ikke. Vore småskippere er gode skatteborgere, og det går ud over os selv, når der anvendes udlændinge til vore transporter. Dertil kommer, at der ikke findes nogen pålideligere mand end den danske småskipper, der er ærligheden selv og kendt for sin store omhu for lasten«.

»Er der noget at sejle med nu?«

»Ja, vi henter kali og brændsel i Nordtyskland og sejler i sæsonen grøntsager til Hamborg, men først og fremmest er der gang i den indenrigske fart, idet vi på kraft sejler brunkul og tørv fra Jylland. Skulle der opstå samme brændselskrise som i fjor, er småskipperne i hvert fald uden skyld, og de fortjener mere anerkendelse, end der ydes, fordi ingen minefare eller anden risiko har standset hans sejlads med livsvigtige varer«.

Fra bogen
MARSTAL SØFART 1925-2000,
redigeret af Karsten Hermansen.

Fra august 1942 kom alle landets småskibe under fragtnævnets kontrol, hvilket vidnede om betydningen af denne del af den danske flåde. Men fragtnævnets standardordninger vanskeliggjorde småskibsrederne økonomiske vilkår. I slutningen af 1944 rettede Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe henvendelse til fragtnævnet om forhøjelse af standardraterne. Forretningsfører Peter Grube ønskede en forhøjelse på 25 % og henstillede til sine medlemmer, at de fremsendte regnskaber, som dokumenterede behovet for højere rater, samt undlod at slutte trælaster i Vestsverige, indtil raterne var hævet. I begyndelsen af 1945 blev raterne faktisk hævet. Ikke med de ønskede 25%, men med 12½%. Det var da et stykke af vejen, men tæppet blev revet væk under småskibsrederne, da disse nye og højere standardrater samtidig blev gjort til maksimalrater. Den økonomiske gevinst blev altså ret begrænset, og Sejlskibsrederiforeningens Ærøkreds tilsluttede sig Københavnskred-sens protestskrivelse, hvori rederne fastholdt, at de ikke ville sejle for mindre fragt end den fastsatte maksimalrate.

Fra bogen
SØENS KØBMÆND
af Karsten Hermansen.

Peter Knudsen Mikkelsen Grube født i Marstal 22. december 1895.

Fra 1942 til 1950 var han forretningsfører for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe samtidig med, at han var direktør for Stenfiskernes Sammenslutning. Da han i 1951 blev direktør for Rederiforeningen af 1895, opgav han sejlskibsrederiforeningen.

Peter Grube døde den 22. april 1969.

Mæglerjobbet

Af JOHANNES PETERSEN

Der var engang

Da jeg som skibsmægler ofte bliver spurgt, om en skibsmægler maler skibe, kan det måske være på sin plads kort at fortælle lidt om hvervet i almindelighed, ikke mindst i betragtning af, at branchen ikke er særligt synlig i erhvervslivet, desuagtet at vi i branchen selv synes, at vi er faget over næsten alle fag og føler, at vi har saltvand i årerne, hvor andre har blod eller dieselolie. Måske derfor var præsentationen år tilbage ofte »Mægler-kontoret«, når telefonen ringede. Den som ringede måtte godt få følelsen af, at skibsmægleren var at finde i havnebyens øverste omgangskreds sammen med apotekeren, stationsforstanderen og andet godtfolk.

Udover at bringe skib og ladning sammen ved formidling af en fragtkontrakt, i fagsproget kaldt et certeparti – og dem blev der i øvrigt skrevet mange af, da skibene var små, erhvervshavnene, store som små, lå tæt og landtransporten langt fra var så veludviklet som i dag – var der også de mere dagligdags gøremål såsom ind- og udklarering af skibet, at holde ladningsmodtagerne og afskiberne samt deres stevedorer, havnevæsen, lods og trosseførere underrettet om, hvad der var undervejs af opgaver. Skulle en sømand til læge, værftet eller et maskinværksted tilkaldes til reparation om bord, vaskeriet bestilles til at hente arbejds-, stads- og sengetøjet, skipperen have kontanter o.s.v., så var og er skibsmæglerkontoret logistikcenter for alt dette samt den efterfølgende afregning med rederiet. Skibsmægleren er rederiets repræsentant i havnen og forventes, i nært samarbejde med rederiet, at udføre de opgaver, som rederiet selv ville have varetaget, hvis det havde haft domicil på stedet. Der kunne også være skade på skib eller ladning forårsaget af vejrlig, grundberøring eller kollision. I så fald steg aktivitetsniveauet på skibsmæglerkontoret ganske betragteligt, når forsikringsselskaber, besigtigelsesfolk, syns- og skønsmænd, rederiets inspektør og mange andre trådte ind på arenaen, med det resultat at firmaets få telefonlinjer blev svært overbelastede, hvilket ikke blev bedre af, at vente- tiden på en fri linie fra Danmark til Tyskland hos Rigstelefonen kunne være over en time. Man brugte fjernskriver (telex), sendte telegrammer i massevis og skrev breve, som man ikke kunne fotokopiere, for en maskine til det var dengang endnu ikke opfundet. Til gengæld var man godt forsynet med karbonpapir og viskelæder. Tidsmæssigt er vi i år 1955, hvor min fremtid blev shipping.

Søfolk kunne være ret højrøstede, også før de havde været i land. Man skulle kunne høre hinanden om bord, også i stormvejr. Ligeledes var det sædvane, at skipper kom ind på mæglerkontoret for at ringe til sit rederi – eller sin befragtningsmægler, hvis han selv var reder. I sidstnævnte tilfælde kunne der ofte udvikle sig en heftig debat om fragtrateniveauet, især hvis en anden skipper, ofte for at være drilagtig, havde antydet, at han da havde fået 25 Pfennig mere i fragt pr. ton. Det var ikke sjældent, at man grublede over, om personen i den modsatte ende af kobbertråden overhovedet havde telefon. Kørte den gamle Siemens fjernskriver, og det gjorde den næsten permanent, mens andre

tre, fire skippere underholdt hinanden i tæt tobaksrøg i kontorets sofahjørne under hele seancen, har man et indtryk af kontormiljøet dengang. Skippers hustru skulle også holdes á jour, så hun fik et kort telegram som »Gut angekommen Hans«. Adressen kostede mere end teksten, for det var den fulde postadresse, til gengæld var lillemor afskåret fra at protestere, hvis der var noget, hun ikke syntes om. Og det var der undertiden, kunne man tydeligt fornemme, når man på sin gamle radio med radiorør, fine kobberspoler og kortbølgefrekvens aflyttede Blåvand Radio. Det måtte man naturligvis ikke, men alligevel vidste det meste af Ribe god besked, da en skipper en aften blev sat godt og grundigt på plads over kortbølgen af sin viv!

Esbjerg

Esbjerg, Danmarks port mod vest og eneste is- og dengang kranfrie havn, var et virkeligt godt lærested. Jeg lærte blandt andet at cykle havnen rundt i al slags vejr, og at manøvrere behændigt uden om tomme mælkeflasker stillet på granithammeren, hvor det var mere behageligt at cykle end på de toppede brosten på kajen, for senere på morgenstunden i kort skriftlig form at kunne berette, hvilke skibe, der var i havn med hvilken ladning, til – eller fra – hvem, og især hvem der var mægler for skibet. Havde konkurrenterne flere eller større eller mere interessante skibe i havn end firmaet, hvor jeg var ansat, havde vi altid en flittig misundelsens orm, som gnavede lystigt løs et eller andet sted inden i os. Den kunne sommetider holdes lidt i ave

Skibsmægler Johannes Petersen om bord på M/T GINGA BOBCAT i Aarhus Havn, januar 2011.

ved, at nok havde naboen den dag flere skibe i havn end os, men så var vore dog større i brt. eller dødvægt. Dagen efter kunne det vel være, at vi vurderede efter andre kriterier. For i shipping skulle man også dengang være kreativ. Der var naturligvis is i Esbjerg, når vinteren var streng. Når tidevandet skiftede fra flod til ebbe, og isen fra Vadehavet drev med strømmen forbi havnen og mod Grådyb, kunne den være ret så generende for især de mindre skibe. Næppe var dette dog nævnt i nyhederne, dengang Pressens Radioavis, før vor prokurist over Rigstelefonen ringede til Radiohuset og i højlydte vendinger dementerede fakta. Travlheden i havnen var stor under en isvinter, hvor skibene lå fortøjede tre, fire og fem uden på hinanden. Det var hovedsagelig brændsel, foderstoffer og kunstgødning, der blev losset. Arbejdsdagene var meget lange, og ordet overtidsbetaling nærmest kættersk tale. Men jeg fik lov til at arbejde selvstændigt, tage ansvar og da isflagerne undertiden virkede som en slags fendere mellem skibene, lærte jeg også at balancere på en tot stålvire (et spring) mellem to skibe, for en landgangsbro kunne være et par brædder, som var faldet i vandet, eller en rebstige, og selv om skibene lå så tæt, at jeg kunne nå begge samtidig, havde HK og Arbejdstilsynet næppe billiget mine tilløb til at agere linedanser.

For at opfylde de tyske karantænebestemmelser blev der i stor stil sejlet slagtekvæg fra især Kolding, Aabenraa og Esbjerg til Hamborg og Bremen. Rederiet C. Clausen havde et antal kreaturskibe i denne fart, og det var noget af en opgave at skrive konnossementer på udskibningen, for der blev ofte indkøbt dyr, imens skibet endnu lastede. Konnossementerne kunne derfor først færdiggøres kort før afsejling. Skrivemaskinen glødede og karbonpapiret drillede. Endelig fuldendt, troede man, indtil man entrede skibet for der at få at vide, at en ko havde brækket benet og var blevet skudt og en anden ko stukket af op i byen, så ingen af dem kom med. Tilbage til kontoret for at udstede et par nye sæt BS/L før skibet kunne sejle. I mellemtiden havde formanden nogle gange drukket sig meget fuld om bord, hvorfor skipperen havde endog meget vanskeligt ved at få ham overtalt til at gå i land. En ganske særlig oplevelse havde vi et år kort før jul. En islænding lastede frosne torskefileter til USA og skulle på rejsen anløbe Reykjavik. Stevedoreformanden undrede sig over, at partiet skulle lastes gennem luge to til luge tre underrum, men sådan ville styrmanden have det, og dermed basta. Dengang fik toldpatruljerne herhjemme efter sigende en belønning, når de gjorde et godt fund. Da det senere rygtedes, at tolderne på Island havde fundet fire millioner cigaretter og 20.000 flasker spiritus på mellemdækket i luge tre, et forhold som ingen syntes at kunne gøre rede for, da skibet anløb Reykjavik, affødte det følgende udbrud fra en af Esbjerg tolderne: »Ét er, at vi ikke opdagede smugleriet i Esbjerg, hvilket er ubeskriveligt ærgerligt, men at vi samtidig gik glip af en god bonus lige før jul, det er slet ikke til at bære!«

Århus

I 1965 var der fire statsautoriserede skibsmæglere i Århus, dvs. skibsmæglere som havde bestået skibsmæglereksamen og havde fået bestalling. Dengang var hver dansk havn af Handelsministeriet tildelt et vist, ikke særligt rundhåndet, antal bestallinger og skibsmægleren var med sin bestalling blevet statsautoriseret og havde dermed mandat til at underskrive på skibsførerens vegne. I det miljø tømte min hustru og jeg flyttebilen og præsenterede os for vore nye kollegaer, som modtog os venligt, lidt reserveret måske, og mente, at der da var mæglere og skibsagenter nok i Århus. Jeg hørte den gang endnu til sidstnævnte gruppe i min egenskab af forret-

M/T HELENA LUPE af Aarøsund, kaldet »Styrehuset« (foto: Børge Christensens billedarkiv).

ningsfører for tre tomme skriveborde i et af vore ældste shippinghuses nyåbnede Århus filial. Min første opgave var derfor at berolige århusianerne med, at jeg ikke kom for at tage noget fra nogen, men tværtimod for at medvirke til havnens øgede vækst. Og jeg holdt mit ord. I det mindste i godt tre år, indtil jeg åbnede egen forretning efter bestået skibsmæg-lereksamen og med tilbageblik på en såvel lærerig som god tid i Esbjerg, Grimsby, Immingham, Hamburg og som forretningsfører i »smilets by«. Men skulle det være med foden under eget bord, så var det nu. Og det blev det den 1. juli 1969.

I slutningen af 1960'erne blev der sejlet snavset vand til Århus fra sukkerfabrikkerne på de danske sydhavsøer. HELENA LUPE – også kaldet »Styrehuset« – fordi det næsten var det eneste, man kunne se af hende, når hun var lastet – bragte det hertil, tankbiler kørte det til Leca fabrikkerne syd for Randers, som æltede det i leret, opvarmede det kraftigt i store, roterende ovne. Slutproduktet var Leca kugler, altså isoleringsbyggemateriale. Dengang kunne man også sejle med natbåd mellem Århus og København. Man gik om bord hen under midnat, sov trygt indtil næste morgen, tog morgenmaden om bord, havde hele dagen til forretningsanliggender, derefter hele aftenen til familie og venner og kunne så vende hjem i ganske god stand og uden stress – trist at ruten ikke kunne overleve.

Man kunne også opleve et skib med brand i ladningen. Et af dem var VICTORIA ELENA, som anløb Århus for at losse sin ladning af solsikkeexpeller til derværende foderstoffirmaer. Nævnte vare har den kedelige egenskab at have let ved at selvantænde, blot der kommer den mindste anelse vand i lastrummet, hvilket må være sket under lastningen i Tyrkiet, hvor de sanitære forhold efter kaptajnens

udsagn lod en del tilbage at ønske. Vejrdækket over lastrummet var i alt fald ganske lunt, da skibet fortøjede og værre blev det, da en luge blev åbnet, og der kom ilt til expellerne. Så ulmede det rigtigt, men der var ikke åben ild. Det kom der først, da kranens grab nåede ned midt i ladningen. Det tog næsten en måned at få losset de ca. 5.000 tons, der var om bord, for først slukkede brandvæsenet, hvad de kunne, så blev der losset beskadiget vare, så var der ild, slukning, losning, bortkørsel – mens forsikringsfolk, besigtigelsesfolk, modtagere og naturligvis skibets mægler var travlt beskæftigede med allehånde gøremål. Klimaks blev nået, da havnekaptajnen truede med at slæbe skibet ud på bugten og sænke hende, fordi man nu kunne lugte de beskadigede foderstoffer dybt ind i byen og læse fantastiske historier derom i den lokale avis. Det fik han dog ikke lov til. Det var dog først under eget husflag, at der for alvor kom gang i skibsklareringsforretningerne. Det første skib, vi klarerede, hed VENUS. Det tog min hustru og jeg som et godt varsel, og vi blev ikke skuffede.

Jeg har altid fundet det god latin at yde mere, end kunden forventer. Måske ligger deri forklaringen på, at vi indtil nu har overlevet i en til tider turbulent og generelt meget krævende branche. Da vi på kontoudtogene fra banken kunne begynde at skimte den røde linje fik vi heldigvis agenturet for norske Lys-Line, som havde tegnet kontrakt med British Steel Corporation om transport af stålplader fra Bristol og Liverpool til Danmark, og kom dermed over vor første hurdle. Vi tilbød med losning i Århus levering til faste priser, inklusive vareafgift, fortoldning, læsning o.s.v., til alle danske byer vest for Storebælt. Østdanmark tog København sig af. Det blev en formidabel succes, medens nogle undrede sig over, at familien Petersen var at finde på Pier I og II uden for arbejdstid og i færd med at surre pressenningerne fast omkring de koldvalsede, blanke stålplader, som ikke tålte nogen form for fugt. Under losningen var alt blevet mærkevist sorteret, selv om dette ikke kunne kræves, medmindre hvert mærke var på særskilt konnossement – hvad det som regel ikke var. Det var også en del af den ekstra service.

Det var i de dage, at partrederierne florerede – på godt og ondt og med mange kreative entreprenører involverede. Jeg lærte da, at der var to slags omkostninger ved driften af et rigtigt kommanditist-ejet skib. Det ene var investeringen, men alle til rådighed stående midler var jo brugt, når skibet var overtaget, og man kunne derfor eksempelvis ikke anskaffe et lille svejseanlæg, således at besætningen selv kunne udføre mindre reparationer om bord. Dertil måtte man bruge af pengene til driften af skibet, altså hente reparatører fra land, selv om det ikke var den mest økonomiske løsning for kommanditisterne, som ofte var svært tyngede af prisen for at være skibsredere. Altså blev der sparet. Muligvis har det været årsagen til, at følgende gik, som det gjorde: En af havets »sorte svaner« anduvede Århus under vores agentur, og imens jeg var i færd med at skrive indklareringspapirerne i kaptajnens lukaf, kom skibets maskinmester ind og meldte, at nu smuttede han hjem på orlov. Skipper mente, at han burde vente, indtil hans afløser ankom, hvilket han modvilligt gik med til, og i ventetiden sammen med os andre drak en velkomstøl. I mellemtiden ankom den nye maskinmester og begge »officerer under vandlinien« gik i maskinrummet, for at den nyankomne kunne blive sat godt ind i stedets mysterier. Det tog nu ikke ret lang tid, for et kvarter senere kunne afmønstrende mester fortælle, at påmønstrende udmærket kendte en B&W Alpha Diesel, så nu var det på plads. Man nød endnu et par øl sammen, hørte jeg senere, og gik så i land for at få lidt andet at spise end kokkens

jævnt kedelige kreationer. Da skipper og mester hen under midnat kom tilbage til skibet, syntes de, at hun lå lidt dybt agter, og de blev enige om at kigge ned i maskinrummet for at se om alt stod vel til. Den følgende morgen blev jeg ringet op af kaptajnen, som bad mig skaffe et par pumper og arrangere el-tilslutning, for der var lidt problemer om bord. Men nej, ikke noget særligt, det klarede man nemt selv. Et par timer senere kom der kontraordre: Send hellere Falck med en kraftig pumpe! Ved middagstid kunne der ikke fejes mere ind under gulvtæppet, så skipper måtte op på kontoret for at ringe til rederiet og fortælle, at maskinrummet var så vandfyldt, at der kun var 3 tørre trin på trappen op til dækket, for en frilagt ventil havde »stået og sivet...«, hvorefter partrederne ydermere måtte bogføre en konservering og totalrengøring af hovedmotor, hjælpemotor og alt i maskinrummet på omkostningskontoen.

Det var også i de dage, at der i Århus blev omladet meget stykgods fra Afrika til Sverige og Norge. Videretransporten foregik med coastere, og havnene var ikke så mekaniserede, som de er i dag. Containere var noget, man kun kendte i USA, og der var ganske mange folk i arbejde i forbindelse med et stykgodsskibs losning, omladning og indladning. Coasterne lå derfor udenbords, og godset blev løftet med oceanskibets bomme og spil, medens kajkranerne klarede landsiden. Det var som regel sisal, kaffe, oliekager i sække, eksotiske olieholdige nødder og lignende, der blev losset eller transiteret. Der var mange mennesker beskæftiget, når der blev arbejdet med tre til fire gæng, og dermed var der også et købedygtigt publikum om bord, så man kunne undertiden iagttage,

Johannes Petersen på Aarhus Havn.

at når et sling var hugget af om bord på coasteren, blev der hængt noget andet på krankrogen. Det var kokken, som stod og solgte ud af skibets proviant, nærmere betegnet kød. Også det var kommanditisterne lykkeligt uvidende om, at de finansierede. En aften blev jeg ringet op af en journalist fra den lokale avis, som aldrig er kommet på højde med Göteborg Handelstidende, når det drejer sig om maritim indsigt. Journalisten ville vide, om mit firma var agent for skibet, der lå ved kaj 29 og lossede sisal i baller fra Madagaskar, hvilket jeg kunne bekræfte, at vi var. Meget ivrig kunne han fortælle, at der vistnok var skorpioner i skibets lastrum, og nu ville han gerne have bekræftet, at det virkelig forholdt sig sådan. Jeg så allerede overskriften på forsiden af hans avis og fandt, at det ikke just var den form for reklame, som Den Skandinaviske Østafrika Linje og vi havde brug for, og måtte derfor fortælle ham, hvad sandt var, at det kendte jeg ikke noget til. Jamen, hævdede han, det måtte jeg da som skibets agent vide, og nu ville han altså have ordentlig besked! »Javel«, sagde jeg, »men sig mig lige, findes der overhovedet skorpioner i Madagaskar?« Dét vidste han ikke. »Nå, men det gør jeg heller ikke, så ring til mig, når du har fundet ud af det!«. Jeg så aldrig nogensinde en skorpionhistorie i avisen.

Århus har i transportkredse altid været kendt for et godt sammenhold inden for havnemiljøet, som er bredt, og dette sammen med stevedorestrukturen har i væsentlig grad medvirket til den stærke position, havnen har i dag. I slutningen af 1800-tallet enedes de herværende købmænd, dvs. tømmer-, brændsels-, foderstofhandlere og Oliefabrikken, i dag Aarhus Karlshamn A/S, om at danne det fælles stevedoreselskab Århus Stevedore Kompagni. Dermed blev udnyttelsen af stevedoregrej og ressourcer optimal, og priserne kunne holdes på et konkurrencedygtigt niveau. Idéen viste sig at være genial og passede eminent ind i senere års skattelovgivning. Alle bestyrelsesmedlemmer var kunder og havde en ganske bestemt mening om, hvad stevedorearbejdet måtte koste, hvilket næppe gjorde det let at være direktør i stevedoreselskabet, selv om han havde den store fordel, at havnearbejdernes fagforening kun havde en kunde, nemlig ham, at forhandle overenskomst med! Fordelingsnøglen for omkostningerne var genial. Bordarbejdet dækkede det meste plus vente- og overtidstillæg, hvorimod landarbejdet blev afregnet til en nærmest symbolsk pris. Dermed var der god plads til en rimelig avance til medlemmerne, dvs. skibsmæglere, skibsagenter og speditører, som kunne forlange direkte afregning hos stevedorekompagniet for det gods, de ved forelæggelse af konnossement kunne dokumentere at have fået i opdrag at ekspedere for ladningsejeren. Der skulle dog være tale om mindst ti tons, da jeg kom til byen, hvilket senere forhøjedes nogle gange for til sidst at bortfalde, hvormed nogle speditører, som reelt ikke havde tilført havnen ret meget, også »bortfaldt«. En importør eller eksportør, der var medlem, kunne glæde sig over, at rederiet betalte det meste af gildet, mens mægleren eller agenten for et stykgodsskib i værste fald kun tjente klareringsgebyret og stiltiende måtte se på, at kollegger og konkurrenter løb med hele stevedoreavancen, som var af en fornuftig størrelse, for nu at udtrykke det på jysk, idet den med passende mellemrum reguleredes af et dertil nedsat, uofficielt udvalg, som det tog mange år, før konkurrencestyrelsen fik øje på.

Selv om containertrafikken fortræng-te stykgodsskibene, og dermed fjernede grundlaget for en del virksomheders eksistens, fordi stevedorestrukturen over nogle få år ændredes radikalt, overlevede sammenholdet på havnen og viste sig heldigvis livskraftig nok til at tilpasse sig morgen-

dagens krav og behov, ja rent faktisk styrkede kreativiteten og var stærkt medvirkende til, at Århus Havn forblev meget dynamisk. Fortiden var på mange måder betydeligt mere farverig end nutiden. For eksempel har jeg oplevet 'claim settling' med et minimum af bureaukrati. Havde et stykgodsparti eksempelvis en manko på to sække kaffebønner men losset fire sække foderstoffer eller en balle sisal for meget, så blev der lavet lidt tuskhandel på kajen, og fluks var alt 'settled' uden anden dokumentation end en bemærkning om, at der ikke var noget at bemærke. Såre pragmatisk – indtil jeg måtte sætte en stopper for festlighederne. I dag kan man heller ikke se, hvad der afskibes, for nok har containeren været en god revolution, men den har også gjort brugen af notesbog overflødig, for godsets varemærker og adresselabels kan ikke læses gennem dens stålsider. Det er derfor meget vanskeligt at hente inspiration til en canvassingtur på en moderne havn.

Astræa

Af Leif Rosendahl

Når man går op ad Reberbanen i Marstal, kan man et stykke oppe på venstre side af vejen se et rødstenshus forsynet med et navnebræt med det lidt specielle navn Astræa. Man kan undre sig lidt over navnet. Hvad betyder det, og er der måske en historie bag ved det?

Først til betydningen. Søgning på Internettet fortæller, at navnet Astræa er det samme ord som Astraia, der kommer fra græsk og betyder stjerne. Det er en omskrivning for Dike, som i antikken var retfærdighedens høje gudinde. Hun skulle være datter af Zeus og Themis. Foruden at være navnet på en gudinde, var Astræa også navnet på den klumpformede koral, der kaldes stjernekoral.

Og så til spørgsmålet om, hvorvidt der lå en historie bag navnet. Det viste sig også ved nærmere undersøgelser, at der var tre skibe fra Marstal, som havde ført navnet Astræa. Der viste sig også at være en sammenhæng med mellem huset og et af skibene af samme navn.

Hvorvidt disse skibe og dermed huset var blevet opkaldt efter retfærdighedens gudinde eller en stjernekoral, kan man kun gisne om.

Bramsejlsskonnert Astræa, sporløst forsvundet 1908.

Første Astræa

Den første Astræa var en klipperbygget, tomastet bramsejlsskonnert på 137 BRT. Den blev bygget på Thurø i 1881 hos skibsbygmester C. Bom, som også var reder for skibet. Han solgte den senere til skibsreder A. Rasmussen, Marstal. Astræa afsejlede på sin sidste rejse den 6. januar 1908 fra Great Yarmouth, men forsvandt sporløst på Nordsøen med sin fem mand store besætning. Sidst i januar samme år drev ligene af fire besætningsmedlemmer ind på den engelske kyst i nærheden af Bridlington on Sea. Ved forliset omkom bl.a. både far og søn, Hans Peter og Albert Rasmussen.

Anden Astræa

Den anden Astræa var en tremastet klipperbygget barkentiner på 260 BRT. Den blev bygget i 1892 i Rudkøbing hos skibsbygmester J. Boas og tilhørte et partsrederi med navigationslærer T. Tønnesen som korresponderende reder. Skibet blev ført af kaptajn Abraham Christian Svane,

som var far til Axel Friis Svane, der virkede som lods i Marstal fra 1964-1967 *(og til Hans Albert Svane, der var lods i Sakskøbing 1948 -77 og herefter reservelods en halv snes års, red.)*.

ASTRÆA var befragtet fra mæglerfirmaet H. C. Grube i Marstal. Skibet sejlede bl.a. på Sydamerika og Vestindien. Her er nogle eksempler på forskellige rejser, som skibet foretog: I december 1894 var ASTRÆA blevet udlosset i Girgenti, Italien og afgik i ballast til Marseille, hvor den indtog en ladning til Fransk Vestindien. Den 1. februar 1895 afsejlede skibet til Pointe a Pitre, Guadeloupe, hvortil det ankom 11. april efter 70 dages rejse. Når skibet kom til Nordeuropa, havde det ofte en rejse op i Østersøen med chinaclay fra Poole til Oscarshamn og derefter en last træ med tilbage til Frankrig. I 1897 var skibet også i Vestindien og afsejlede den 13. marts fra Puerto Rico mad en sukkerlast til København. I februar 1900 var ASTRÆA på Trinidad, hvortil det var ankommet fra London, og i december samme år var skibet på Barbados. Skibet fortsatte denne oversøiske sejlads endnu i mange år.

I 1911 købte skibsfører Abraham Christian Svane 6/100 part i skibet sammen med enkefrue Cathrine Eschen, som købte 5/100. Prisen for disse 11 parter var i alt 2420 kr., som skulle erlægges kontant ifølge skødet.

Helt op til 1. verdenskrig fortsatte det meget kønne skib med at sejle på langfart. Men i 1917 blev det offer for 1.verdenskrigs grufulde såkaldte »uindskrænkede ubådskrig«.

Forud for det, der skulle vise at blive skibets sidste rejse, lå ASTRÆA i marts måned i Fort de France på Martinique og lastede rom bestemt for Le Havre. Her skrev kaptajn Svane et brev, som bl.a. viste lidt om den tids problemer med postgangen, når man var sømand. Ligeledes skinnede det tydeligt igennem, at frygten for krigen var en daglig ledsager, og at Svane

Barkentineren ASTRÆA i Whitby, England. Sejleren blev sænket af tyske søstridskræfter. Om besætningen er blevet skudt ned eller overladt til havet i en skibsjolle delvis gennemhullet af kugler, vides ikke.

havde et forståeligt håb om snart at komme hjem. I uddrag skrev han til sin onkel:

Fort de France 1-3-17
Kære Onkel!
Tak for dit Brev dateret 27/1 som jeg rigtig i Dag har modtaget og jeg ser deraf, at I længe har været uden brev fra mig fra Lissabon og, at I var ved at forespørge pr. Telegram da I saa modtog mit Telegram hvori jeg meddelte Afsejling og Laanet hvilket skuffede Eder, men jeg vil haabe, at I nu har modtaget mine Breve dem til Rederen dateret henholdsvis 31/12 16 og 20/1 17 (……) og jeg haaber at have handlet til Rederiets Tilfredsstillelse ved at lade »Astræa« kalfatre (……)Vi laster nu lidt

hver Dag, men vor Købmand har mange Skibe. Du skriver Onkel om du skal forsikre min Kaplak, men set fra mit synspunkt, er det jo næppe nødvendigt, da den halve Kaplak jo tilfalder mig samtidig med at »Astræa« er lastet her da den halve Fragt saa udbetales til Rederiet, og naar saa Rederiet assurerer Rest-fragten og Skibet eventuelt forliser faar Rederiet jo udbetalt Assurancesummen og Kaplakken maa jo saa ogsaa tilfalde Skipperen i saa fald ikke? Hvis ikke bedes du assurere halve Kaplak. Jeg har skrevet og sagt tak for Gratialen og skulle Brevet ikke komme frem takkes du igen Onkel, det støtter jo en fattig mand. Jeg ser at »Astræa« er sat op i Assurance til 33.000 kr. nu vil jeg haabe den holder tæt hjem over vi bliver jo en Fod let lastet med Rom mindst og vi er jo henne i Marts nu og saa skulle det jo være over den værste Tid (……) Jeg haaber nu at I slutter »Astræa« til Danmark fra Havre (……..) Jeg vil haabe vi slipper godt hjem, vi ved jo om vi møder Tyskere, da bliver Skibet sænket og vi overladt til os selv (…….). Det vil vel ikke kunde lade sig gøre at faa en last i Fecamp til Danmark nu vi kommer til Havre(……)
Med venlig hilsen til alle i Familien fra din hengivne Brodersøn A. C. Svane.

Foruden dette mere private brev til onklen, skrev kaptajn Svane også et mere officielt brev til rederiet fra Port de France. Brevet lød:

Fort de France 10-3-17
Hr. skibsreder F. H. Andersen!
»Astræa« er nu lastet og bliver sejlklar i Morgen om ellers intet forudset indtræffer. Jeg har taget i Forskud Fr. 2600 og sender telegram Astræa Sailed Havre Advance 2600. og jeg modtog for 3 Dage siden Deres Telegram lydende. Have recommended charters

Besætning suppleret med gæster om bord på ASTRÆA. Skibsfører Abraham Svane ses med pibe og skibshund.

call Vigo refused instead direct left your direct or Azores windbound. Det er min mening at forsøge Havre. Jeg ved jo om vi møder en Tysker bliver skibet sunket. Indlagt sender jeg det omtrentlig Regnskab og Fort de France 1-3-17 Mandska- bets Tilgodehavende til 15/3 17. Haabende at komme vel frem med hilsen til Dem og øvrige Rederi.

Tegner med megen
Agtelse A. C. Svane.

Dette brev skulle vise sig at blive det sidste, som rederiet modtog fra kaptajn Svane, hvis frygt skulle blive til barsk virkelighed. Da rederiet ikke havde hørt fra ASTRÆA siden afsejlingen fra Martinique, blev der gennem det danske udenrigsministerium rettet henvendelse til det danske gesandtskab i Berlin, da man frygtede at skibet var krigsforlist. Den 23. juni indløb der så en indberetning fra Berlin med følgende ordlyd:

»Skonnert ASTRÆA – Under henvisning til kongelige ministeriums skrivelse har jeg herved den ære at fremsende afskrift af en modtaget verbalnote, hvoraf det fremgår, at skonnerten ASTRÆA er blevet sænket af tyske søstridskræfter den 15. april d.å. fordi den blev antruffet i det af den tyske regering ved bekendtgørelse af 31. januar d.å. angivne spærreområde, og at der intet er de tyske myndigheder bekendt om besætningens skæbne.

Ifølge noten ser den tyske regering sig af militære grunde ikke i stand til at give sig nærmere oplysning om stedet, hvor sænkningen blev foretaget, og de nærmere omstændigheder, under hvilken denne skete.«

Den 15. april 1917 blev ASTRÆA altså sænket af en tysk ubåd i Atlanterhavet og hele den 7 mand store besætning omkom.

Og så går vi tilbage til huset. Det var skibsfører Abraham Svane, der lod huset

Huset »Astræa« på Reberbanen, Marstal.

Astræa på Reberbanen 33 bygge. Selvom han i brevet ovenfor til sin onkel betegner sig selv som en fattig mand, skrev han alligevel i februar 1916 kontrakt med murermester Alfred Eriksen og snedkermester Christian Rosenbeck om at bygge en villa på Reberbanen for en sum af 5600 kroner. I byggekontrakten beskrives det meget præcist, hvordan huset skal se ud og indrettes. Det blev understreget, at *»alt materiale skal være af gode og stærke varer og indsættes i dimensioner som er skik og brug her i Marstal«.* I øvrigt sammenlignes der flere steder i kontrakten med *»det hus, som de herrer byggede på Batterierne«.* Som noget nyt og moderne skulle huset have indlagt gas og være forsynet med gaskomfur, i øvrigt som det første hus i Marstal. Huset skulle efter kontrakten være færdigt og afleveres i sidste halvdel af august 1916. Kaptajn Svane kunne ikke blive hjemme under byggearbejdet og måtte derfor overlevere tilsynet til sin onkel, mens han igen tog ud med ASTRÆA. Det betød bl.a. at onklen syntes at et planlagt badekar var fråds, og han sløjfede derfor denne luksus.

Kaptajn Svane så aldrig sit hus i færdig stand, da han som nævnt ovenfor omkom, da hans skib blev sænket af tyskerne i april 1917.

Hans kone, Ane Catrine Friis, sad nu tilbage som krigsenke med fem børn.

Et af børnene var senere skibsfører Axel Friis Svane, som var født den 5. maj 1908, Han overtog sammen med sin kone Hansa Therkelsen Christensen huset. Axel Svane var i ret få år lods i Marstal, indtil han som 60-årig måtte trække sig fra tjenesten på grund af dårligt helbred. Han døde 16. april 1969. Hans kone Hansa blev boende i huset indtil sin død i 1990. Axel og Hansa havde en datter Eddy, som sammen med sin mand Arne Bakkely boede skråt over for huset Astræa. Det blev derfor Arne og Eddys søn Jan Bakkely, som overtog huset og nu er dets ejer og beboer.

Tredje ASTRÆA

Den tredje ASTRÆA var en jagtbygget tremastet topsejlsskonnert på 141 BRT. Den skulle vise sig at få et langt og omtumlet liv. Den blev bygget hos skibsbygger Christian Ludvig Johansen, Marstal og gik på jomfrurejse i 1921, hvor den blev beskæftiget i newfoundlandsfarten. Den lastede 220 tons.

ASTRÆA havde ry for at være en fin sejler. Det var den næstsidste nybygning fra Johansens værft i en lang årrække. Som nybygning tilhørte skibet et partsrederi med i alt 44 deltagere, hvor den største parthaver havde 9/100. Den korresponderende reder, Claus Rasmussen i Ommel, havde 2/100. ASTRÆA blev ført af bl.a. kaptajn P. J. Dam, Marstal. I bogen »Sejlskibskår« fortæller bogens anonyme forfatter, som var om bord i den tremastede skonnert ARIETIS, om et møde med ASTRÆA i 1922 i Middelhavet:

»(……).Vi afsejlede Gibraltar den 30. oktober, stadig heldige med vejret. Vi strøg ned gennem Middelhavet med en god agterlig vind og fart. – Lige i dagningen mellem nat og dag den første morgen på Middelhavet(….).synede vi mellem kysten og vores skib et lille medgående skib. Efterhånden som morgenen brød mere og mere frem, konstaterede vi, at det var en kollega til os, der også kom med en fiskeladning. Snart kunne vi se skibet tydeligt med dets nye sejl, og styrmanden fandt ud af, at det var den nybyggede tremastede topsejlsskonnert ASTRÆA hjemmefra. Det var en af dens allerførste rejser. Styrmanden gik ned og purrede skipperen og fortalte ham, hvilket skib vi var på træk med, og det varede ikke længe før skipperen var på halvdækket. Kikkerten fat, jo han samstemmede med styrmanden, det kunne ikke være andre end ASTRÆA. Vi ændrede begge vor kurs en smule for at skære ind på prajehold, og snart kunne vi hilse på hinanden. ASTRÆA kom fra Labrador med saltfisk til

Tremastet topsejlsskonnert ASTRÆA lufter garderoben i fair vind som J. Lauritzens første skoleskib FANØ af Marstal. Skibet, der var bygget til newfoundlandsfarten, sejlede under JL-flag som lastførende skoleskib.

Genua. Efter udveksling af hilsner, skar vi atter længere bort fra hinanden, og vi fulgtes så nogenlunde nogle timer på kursen mod Genua. Det viste sig snart, at ARIETIS var en hurtigere sejler end ASTRÆA. Da det blev aften og mørkt kunne vi snart ikke skimte hans sidelanterne mere (……). under opholdet (i Genua) havde vi nogle hyggelige stunder sammen med de jævnaldrende fra ASTRÆA. Det var gode sunde unge fyre, dem traf vi mange af i de newfoundlandske pladser og her i lossehavnene (...)«.

På en senere rejse var skibet på hjemrejse i ballast til Marstal fra Oporto, hvor man havde losset fisk fra New Foundland, og på denne rejse strandede ASTRÆA den 26. januar 1927 ved Understed i nærheden af Sæby. Strandingen skete om natten i stærk tåge, og man blussede med det samme efter hjælp fra land. Redningsbåden kom ud og tog den 5 mand store besætning med i land, hvor de blev underbragt på sømandshjemmet. Skonnerten stod langt inde under land og var vanskelig at bringe flot. Det lykkedes dog for Switzers kraftige bjærgningsdamper at få skonnerten slæbt fri.

ASTRÆA bliver til FANØ

I 1930 blev ASTRÆA solgt for 32.100 kr. til Rederiet J. Lauritzen, som lod den ombygge og indrette til kombineret skoleskib/lastskib, ligesom der blev installeret en hjælpemotor – en Tuxham glødehoved motor på 120 HK. Det var hensigten hvert år at give otte-ti elever en grundlæggende søfartsuddannelse i skibet. Den kendte Marstalskibsreder, bankbestyrer Frederik Hansen Eriksen skulle befragte skibet, men da han døde allerede i december 1930, blev firmaet Albert E. Boye & Co. Marstal udpeget til at befragte skibet, som

var i trampfart på Østersøen, Norge og England fra marts/april til december. I 1933 kom skibet også i fart på Atlanten med en enkelt rejse om sommeren til Island og Færøerne.

ASTRÆA blev omdøbt til FANØ og var i de næste otte år rederiets eneste skoleskib. Eleverne til skibet kom fra Sømandshøjskolen i Svendborg, og uddannelsen på skibet fortsatte ind i de første år af 2. verdenskrig.

I 1939 var FANØ udsat for en alvorlig kollision. Årets første rejse var startet fra Marstal i ballast med kurs mod Danzig. Af de otte elever om bord havde de fire sejlet før, mens de fire andre var ude for første gang. Rejsens første del var for motor og sejl, men efter tre timers sejlads blev motoren stoppet. Klokken var da 19.00, og man fortsatte rejsen alene for sejl. Der blev naturligvis holdt godt udkig og klokken 20.50, da FANØ var i nærheden af Hyldekrog fyr på Lolland, blev der varskoet, at man 1 streg forude om bagbord så en rød lanterne og en toplanterne fra et andet skib, der tilsyneladende var på modsat kurs. Man sikrede sig med det samme, at FANØs lanterner lyste klart, og at de ikke blev dækket af sejl. Da det sigtede skib trak bagbord over, antog man at skibene gik klar af hinanden. Men pludselig ændrede skibet, som skulle vise sig at være det tyske motorskib GERFRIED af Hamburg, pludselig kurs mod bagbord og løb ret ind langs siden af FANØ, gled hen langs skoleskibets side og slog agterenden ind mod lønningen. Alt opstående blev slået i stykker og fokke- og storrigning revet løs.

En hurtig undersøgelse viste, at FANØ ikke var slået læk, så sejlene blev bjærget, rigningen støttet af og motoren sat i gang. Det tyske skib holdt uforandret kurs, selvom det blev prajet. Først nogen tid efter kollisionen kom der en reaktion fra det tyske skibs side, og der blev etableret kontakt skibene i mellem. Kaptajn Weber

FANØ med havari på rig og skrog efter påsejlingen af tysk skib, der ikke holdt behørigt udkig, hvilket desværre ikke var usædvanligt – specielt de engelske damptrawlere har mange skibe og søfolk på samvittigheden.

på FANØ anmodede GERFRIED om at holde sig i nærheden og ledsage det havarerede fartøj ind til Gedser. Ud for Gedser blev der blusset efter lods, men der var ingen reaktion fra land. Det var i mellemtiden begyndt at blæse op med vindstyrker på syv-otte Beaufort og med kraftige regnbyger. Klokken 04.30 om morgenen blev styrmanden og alle eleverne sendt ud på klyverbommen for at fastgøre forsejlene, som slog hårdt på den havarerede rigning. Imens de lå forude og kæmpede med sejlene, tog skibet en så voldsom overhaling, at støttetaljerne sprængtes og det meste af rigningen faldt ud over styrbords side. Alle mand blev omgående kaldt ind på dækket, og netop som sidste mand havde sat foden på den forholdsvis faste grund, knækkede bovsprydet af helt inde ved boven.

Efterhånden lykkedes det at kappe den drivende rigning, men master og vanter slog hårdt mod skibssiden og bunden. Skibsføreren gik selv udenbords i en bådsmandsstol, og under stort besvær lykkedes det med en nedstryger at frigøre skibet for den drivende rig. Da der stadig ikke var lods på vej, satte man kursen mod Stubbekøbing, hvortil man ankom kl. 14.00.

FANØ blev efterfølgende repareret på Lilleø Skibsværft ved Korsør og var færdig i juni 1939. På trods af de stærke oplevelser under havariet ønskede alle elever at fortsætte deres uddannelse om bord.

Det var planen, at FANØ skulle have været til Middelhavet i vinteren 1939/1940, men på grund af krigen blev den i oktober 1939 oplagt i Marstal.

Rederiet fandt i slutningen af 1943, at det var uforsvarligt at sejle med skoleskibet under de risikable forhold med de mange unge mennesker om bord, og skibet blev derfor den 26. april 1944 afhændet til rederiet »Lillebælt« ved Christian Hansen Christensen i Middelfart.

FANØ bliver til LILLEBÆLT

Han ombyggede skibet til igen at være et rent fragtskib og omdøbte det til LILLEBÆLT. I 1961 blev skibet – efter at være blevet handlet et par gange – solgt til Jens Brunsgaard Knudsen i Lemvig, som drev det videre med uændret navn.

Endnu et navneskifte nu til PRINCE LOUIS

I 1969 blev LILLEBÆLT solgt til Charles Don Arreola og Eugene Alexander Klakowich fra San Pedro, Californien, USA, og det blev omdøbt til PRINCE LOUIS. De nye ejere havde store planer med den gamle Marstal skonnert. Den blev i første omgang renoveret og igen oprigget som tremastet topsejlsskonnert på J. Ring-Andersens træskibsværft i Svendborg.

Det fik derefter en tilladelse til en enkelt rejse til San Pedro gennem Panama Kanalen, og i begyndelsen af oktober 1969 ankom skibet til Long Beach.

Det fik fra nu af en omtumlet skæbne uden overhovedet at komme ud at sejle. PRINCE LOUIS blev indrettet som et flydende museum og blev åbnet for publikum i Redondo Beach Marina. Det var ejernes hensigt at anvende skibet til sejlads, men hensigterne blev aldrig ført ud i livet, så skibet blev oplagt i Marina del Rey, San Pedro. Med tiden forfaldt skibet, og det sank adskillige gange, men det blev

ASTRÆA som motorskonnert LILLEBÆLT.

hævet hver gang. Til slut blev det bugseret til Fish Harbour, San Pedro, og fortøjet ved kaj 258. Denne kaj tilhørte skibsværftet Marine Commercial Service ejet af Tom B. Sharkley, som overtog skibet i slutningen af 70-erne, da en stor dokningsregning ikke blev betalt. Da regningen fortsat forblev ubetalt, trak skibsværftet Klakowich i retten.

Men i 1982, mens processen stod på, sank skibet på mystisk vis på 35 fod vand, så kun mastetoppene stak op over overfladen. Retten overdrog derefter retten til det sunkne skib til skibsværftet. Sharkleys selskab foreslog at hæve skibet for derefter at slæbe det ud på dybt vand for at sænke det der. Skibet havde da været under vand i et år, men totalt set havde det, de fire gange det havde været sunket, været under vand i alt i næsten tre et halvt år.

I august 1983 blev bjærgningsrettighederne overdraget til amatørdykkeren Chris Scott, som havde set PRINCE LOUIS, da den stadig var flydende, og som havde forelsket sig i skibet. Skibet blev bjærget ved hjælp af 5000 luftfyldte 30 gallons affaldstønder doneret af Mobil Oil samt brug af oppustede lastbilsslanger. Scott og seks frivillige, hvoraf de 3 var dykkere, fastgjorde affaldstønderne til skroget med tovværk. To gange kom skibet op til overfladen for blot at synke igen, men den 30. august kom det op og forblev flydende. Skibet blev tømt for vand og taget i forvaring af Los Angeles Towboat Company, San Pedro, mens der blev lagt planer for renoveringen. Scott håbede at få gjort ski-

ASTRÆA som tremastskonnert PRINCE LOUIS, hævet med luftfyldte tønder og lastbilslanger i San Pedro, Californien. Denne ASTRÆA havnede, ligesom de to foregående sejlskibe af samme navn, på havets bund, men under mindre dramatiske omstændigheder. Skibet blev sænket til dykkerobjekt.

bet sejlklart så det kunne deltage i Tall Ships paraden i Long Beach i forbindelse med de Olympiske Lege i 1984. På dette tidspunkt eksisterede PRINCE LOUIS altså stadig.

Det er senere oplyst, at skibet i 1988 blev bugseret ud til søs og sænket endeligt, og nu bruges det som øvelsesobjekt for dykkere.

Kilder
Marstal Søfartsmuseums arkiv.
*Ærø Sejlskib*e, p 61,62
Marstal Søfart 1925-2000, p 39
Sejlskibskår, p 22
J. Lauritzen 1884-1984, p 67 og p 138, 139
Logbog for Lauritzen 1884-1995, p 157, 158
Holger Munchaus Petersen: *Frem ad søvejen,* 1988
Karsten Hermansen: *Søens købmænd*, Marstal 2005
Leif L. Rosendahl, *Lodser i arbejde ved Marstal*, Marstal 1993

ASTRÆA som tremastet motorskonnert LILLEBÆLT af Assens 1951

Blot til lyst – Selskabelig Forening i Marstal 1870-1967

Af Martin K. Østergaard

Kan man forestille sig et liv uden den funklende underholdningsindustri, vi kender i dag, som blot ligger rundt om hjørnet, et museklik eller et tryk på fjernbetjeningen fra os? Det ville være en utopisk verden, som nutidens mennesker nok vil have svært ved overhovedet at forestille sig. Når marstallerne for over hundrede år siden satte sig i stuen, hvis man da ikke var på søen efter en endt arbejdsdag, var der familien, avisen eller måske en bog at underholde sig med. Hvad gjorde man så for at underholde sig uden for hjemmets fire vægge? Ja, man sprang selv på scenen for at fremføre musikalske eller dramatiske forestillinger eller arrangerede baller, maskerader og koncerter med orkestre og tilrejsende kunstnere. Dilettantteater var en særlig yndet underholdningsform, som stort set alle foreninger i byen praktiserede sideløbende med udflugter, juleballer og foredrag. Man kedede sig absolut ikke!

Årtierne inden 1900-tallets begyndelse var i Marstal præget af det store spring fremad i den lokale handelsflåde, der sejlede store rigdomme til byen. Sideløbende med udviklingen i byens velstand opstod der et kulturelt foreningsliv i byen, som fortjener at komme frem i rampelyset på den lokalhistoriske scene. Naturligvis var der mange faginteresser samlet i foreninger som f.eks. Marstal Skipperforening, Marstal Haandværker- og Industriforening, Skibstømrernes Fagforening og mange flere. Foreningslivet udspillede sig også omkring forskellige former for kulturelle forlystelser. Heriblandt var nogle af de fremmeste Selskabelig Forening, Borgerforeningen eller Klubben, som den kom til at hedde, og Ærø Musikforening. Ærø Musikforening, grundlagt i 1923, var den yngste af foreningerne, og måske nok den mest finkulturelle. I foreningens regi kunne man bl.a. opleve datidens kendte scenekunstnere, som turnerede i provinsen. Ifølge musikforeningens protokol lod man foreningen hvile i 1980, og det er de seneste arkivalier, der findes.[1]

Klubben blev grundlagt i 1889, og her koncentrerede man sig om musikforestillinger, dilettantkomedier og lystspil. Foreningen fik dog et forholdsvis kort forløb, da den ophørte allerede i 1928. Man vedtog i 1895 at købe et lokalt aktionærejet teater og fik således egne brædder at stå på, når Klubbens medlemmer opførte stykker af bl.a. Johanne Louise Heiberg, Ludvig Holberg og Jens Christian Hostrup.[1]

Klubben var egentlig en slags søsterforening til Selskabelig Forening, der var grundlagt i 1870 og dermed den ældste kendte kulturelle forening i Marstal. Om dannelsen af Selskabelig Forening ved vi ikke meget, da de ældste kilder kun udgøres af et regnskab. Forhandlingsprotokollen fra 1870 til 1901 er gået tabt. Selskabelig Forening blev næsten 100 år gammel, og den var dermed ikke blot den ældste kulturelle forening, men også den mest sejlivede. Det berettiger til et nærmere eftersyn af netop denne forenings historie. Man favnede bredere i Selskabelig Forening end hos de fleste andre fag- eller interesseafgrænsede foreninger både mht. til aktiviteter og medlemmer. Aktiviteterne udspandt sig omkring forskellige former

for socialt og kulturelt samvær, hvor man arrangerede maskerade eller fastelavn, dilettantteater, baller, fugleskydning for børnene, sommerudflugter, andespil og julefest. Det sociale samvær på tværs af medlemmernes alder og faglige baggrund var kernen i Selskabelig Forening.

I den bevarede medlemsbog fra 1899 har Selskabelig Forening noteret fire æresmedlemmer, nemlig med medlemsnr. 1 løjtnant Petersen, nr. 2 gæstgiver Johan Weber, nr. 3 slagtermester Ohrhammer og nr. 4 købmand R. J. Kromann. Johan Eberhard Weber (1841-1916) er nævnt i regnskabsbogen i 1871, og Rasmus Jørgensen Kromann (1836-1924) betegnes som stiftende medlem ved foreningens 50 års jubilæum i 1920.[3]

Carl Frederik Ohrhammer (1830-1920) var revisor fra 1878 til 1885, mens Johan Heinrich Petersen[4] (1835-1908) optræder som betalende medlem i regnskabet i oktober 1880. Da paragraffen om æresmedlemsstatus først blev vedtaget i 1906,[5] må deres særstilling i foreningen være forårsaget af noget andet, f.eks. at de herrer var stiftende medlemmer af foreningen. Om R. J. Kromann hersker der ingen tvivl, men det synes rimeligt at antage, at de tre øvrige også må have været medstiftere.

Medlemmer af Selskabelig Forening

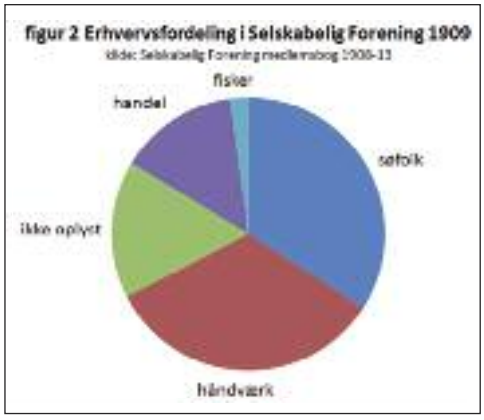
I Selskabelig Forenings arkiver findes flere lister, der fortæller, hvem medlemmerne var fra 1899 til 1913 og fra 1936 til 1941. På baggrund af regnskabet fra 1871 til 1901 kan vi se indbetalinger fra medlemmerne, og dermed give et nogenlunde præcist billede af foreningens størrelse og udvikling i medlemstallet. Samlet set så Selskabelig Forenings udvikling ud som vist i figur 1.

Som det ses af figuren var foreningen i vanskeligheder allerede kort tid efter stiftelsen. Omkring 1880'erne var der kun godt 30 medlemmer. Man fik dog vendt skuden. Mellem 1890 og frem til 1913 talte foreningen mellem 80 og 120 betalende medlemmer.[6] Medlemslisterne for perioden 1914 til 1935 mangler, men i forhandlingsprotokollen nævnes det, at foreningen havde 216 medlemmer i jan. 1929.

Medlemsbogen 1936-1941 tegner således en væsentlig tilbagegang med kun 80-90 medlemmer i 1936 og lidt over 120 i 1941. Desværre ved vi ikke meget om medlemsskaren efter 1941, andet end hvad man kan læse sig til i forhandlingsprotokollen. I 1945 oplyses det i referatet, at foreningen havde 155 medlemmer og 28 æresmedlemmer.[7]

Kigger man lidt på medlemmernes erhverv, som oplyses i medlemsbøgerne, viser det sig, at foreningen hovedsagelig bestod af søfolk og håndværkere (herunder skibstømrere og sejlmagere). Året 1909, hvor foreningen havde 136 personerne registreret i medlemsbogen, er illustreret i figur 2. Overvægten af håndværkere og søfolk (hovedsagelig styrmænd) ses tydeligt. En stor del købmænd og andre handlende var også til stede i foreningen, mange af dem var tidligere søfolk.

Kontingentet lå i 1909 på 25 øre i kvartalet, og ved indmeldelse var indskuddet 3 kr.[8] En faglært arbejder tjente dengang 52 øre i timen[9], så det var overkommenligt for den jævne del af befolkningen at deltage. Med tiden forsvandt søfolkene af den naturlige årsag, at søfartserhvervet i byen ikke længere krævede så stor en maritim arbejdsstyrke. Den store skibsflåde Marstal havde haft ved århundredeskiftet, blev efterhånden minimeret.



figur 2 Erhvervsfordeling i Selskabelig Forening 1909
Kilde: Selskabelig Forening medlemsbog 1908-13

Det skal bemærkes, at foreningen ikke optog enlige kvinder. Det var mænd, der havde medlemskort. Først i 1911 fik »*selvstændige Damer*«, som der står i forhandlingsprotokollen, adgang til foreningen på samme vilkår som herrerne. Bestemmelsen ophævedes dog i 1919. Enker efter afdøde medlemmer kunne efter generalforsamlingens beslutning i 1926 arve medlemsskabet, men de havde ikke stemmeret ved generalforsamlingerne. Man skal helt frem til 1954 før enlige damer igen fik adgang til foreningen på lige vilkår med herrer.[10]

1920'erne – den gyldne tid

Adgangen for kvinder kan selvfølgelig ses i et kønspolitisk lys, men der kunne også være tale om en strategisk regulering af medlemstilgangen. På den baggrund var generalforsamlingen i 1920 særligt interessant. Her vedtog forsamlingen, at foreningens medlemstal ikke måtte overstige 170. Man lukkede herefter for tilgangen af medlemmer, men genåbnede dog allerede i slutningen af året og afskaffede reglen igen i 1926. Hvorfor man gjorde det, findes der ikke nogen forklaring på i referatet. Man kan måske tænke, at medlemstallet i virkeligheden har været noget højere end regnskaber og medlemslister fortæller. I hvert fald trak foreningens arrangementer fulde huse. Således opførte man 23. november 1919 Axel Frisches farce *Rasmines Bryllup* for ikke mindre end 259 voksne og 68 børn. Næste spilaften mødte der 170 medlemmer op, og sidste fremførelse fandt sted 30. november foran 212 voksne og 23 børn. Dilettanterne indspillede 1.137 kr. til foreningskassen, og det var ikke småpenge dengang.[11] Når man på baggrund af den succes ligefrem begrænsede tilgangen af medlemmer, må man konkludere, at foreningen nok havde sine bedste dage i 1920'erne.

Billedet viser en anden af Selskabelig

Selskabelig Forenings dilettanter opfører En søndag på Amager 18. til 25. november 1923.

Forenings dilettantforestillinger; nemlig Johanne L. Heibergs vaudeville *En søndag på Amager*, som blev spillet i 1923. Som man bemærker øverst i billedet, tilhører de skrå brædder Selskabelig Forening. Teatret blev indkøbt i 1908, det kunne skilles ad og pakkes sammen og blev oplyst med gaslys, der ses som hvide kasser forrest på scenen. Stykket trak igen fulde huse, sågar femten personer fra Birkholm havde taget turen til Marstal for at se forestillingen.[12]

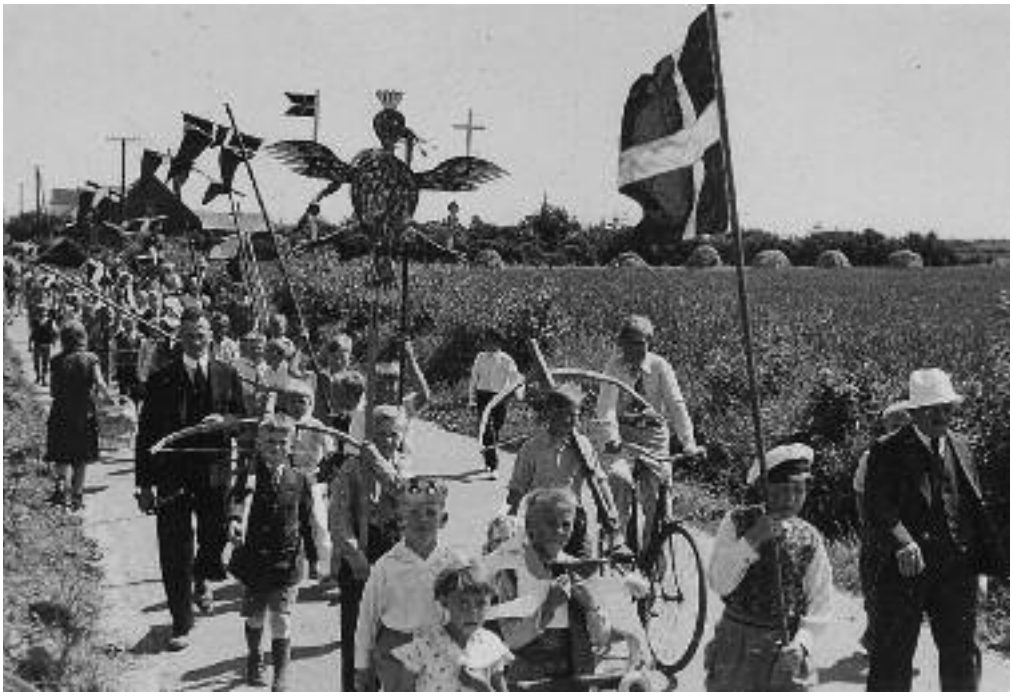
Selskabelig Forening og Klubben havde således i 1908 hver deres teater. Når man ikke selv brugte det, lejede man ud til de øvrige dilettantspillende foreninger i Marstal samt tilrejsende skuespillere og andre scenekunstnere. I 1915 købte Selskabelig Forening halvpart i Klubbens klaver, og man enedes desuden om at drive teatrene i fællesskab. I 1919 solgte man det ene af teatrene for 700 kr. til hotelejer Lauritzen Ærøskøbing. Beløbet sætter indtjeningen fra *Rasmines Bryllup* samme år i relief. Teatret blev i øvrigt tilbagekøbt i 1923.[13]

Fugleskydning

Aktiviteterne talte ud over dilettantteater tre-fire baller i løbet af året, dertil kom den traditionelle sommerudflugt, julefest for børnene anden juledag og granfesten i januar. Grundaktiviteterne blev krydret med koncerter, teater, lotteri- og keglespil, der gerne blev afsluttet med et bal. I 1925 genoptog man fugleskydning for børnene. Hvornår man første gang afholdt denne begivenhed nævnes ikke, men det var føromtalte gæstgiver J. E. Weber, der i sin tid havde udstyret børnene med bue og pil til at skyde til måls med.[14]

Man lod dog ikke børnene skyde efter rigtige fugle, lidt pædagogisk sans havde man trods alt dengang.

På billedet ses Selskabelig Forenings børnefugleskydning fra en gang i 1930'erne. Man samledes på torvet og marcherede derefter til Sommerlyst, hvor konkurrencen blev afholdt. I 1925 samlede begivenheden 289 børn. Referatet i forhandlingsprotokollen fortæller følgende om den dag.



Børnefugleskydning i Selskabelig Forening 1930'erne. Bemærk skydeskiven udformet som en fugl, og lige nedenfor, forrest i billedet; sidste års fuglekonge med kongekrone.

Børnefugleskydning i Selskabelig Forening 1930'erne. Flitsbuerne er blevet udskiftet med armbrøster.

»Det var en stor Dag for Børnene i Marstal og et smukt Syn at se de mange Børn, der samledes paa Torvet, drage festklædte gennem Byen med Musik i Spidsen og masser af store og smaa Flag til Festpladsen, Marstal Sommerlyst. Vel ankommen tog Skydningen sin begyndelse. Men da det var en sejlivet Krabat, blev Klokken hen ad seks, inden Kongegevinsten faldt for et velrettet Skud af Kaj Nielsen, der saaledes blev dette Aars og Selskabelig Forenings første Børnefuglekonge […]«[15]

Fuglekongen valgte sig en dronning eller omvendt, hvis skarpskytten var en pige. Skuddet belønnedes med fine præmier, f.eks. sølvskeer. Kongeparret fik taler og hurraråb, og ved næste års fugleskydning afhentede man parret i deres hjem. I løbet af dagen fik børnene serveret chokolade, basser, og andre godter og seancen afsluttedes naturligvis med bal for børn og voksne.

Sommerudflugt, julefest og granfest

En anden stor sommerbegivenhed var foreningens årlige udflugt. Arrangementet havde skiftende tilslutning fra år til år, og måtte derfor enkelte gange aflyses. Det var dog sammen med julefesten en af de mest vedholdende traditioner i foreningen. Allerede i 1873 havde man udgifter til en dampskibstur til Troense, som det fremgår af regnskabet.[16] Yndede udflugtsmål var Vindeballe, Bregninge, Tåsinge eller Langeland. Den 23. juli 1939 havde et halvt hundrede medlemmer taget turen til Rudkøbing, hvorefter man entrede bilerne og kørte i strålende solskin gennem Nordlangeland til Lohals. Bedst som selskabet var blevet rystet sammen i bilerne, brød styrtregn ud, og man måtte hurtigst muligt finde ly for elementernes rasen. Man indfandt sig på badehotellet, hvor værten hurtigt skaffede musik. Imens hotellets gulvbrædder gav sig under vægten af den dansende forsamling, tilberedte kokken middagen i køkkenet. Efter en hyggelig spisning med taler, hurraråb og snaps var vejret klaret op, og selskabet kunne atter vove sig udendørs. På det ordinære aftenskib til Marstal fik en eller to af deltagerne sig nok en velfortjent lur. Man havnede i Marstal sent ud på aftenen og »*en god Dag rigere*«, som referatet af turen slutter.[17]

En af de ældste begivenheder i foreningens regi var juleballet anden juledag, som man af regnskabet kan se, blev afholdt helt fra foreningens start. Man holdt julebal anden juledag i 1871, i 1873 havde man solgt 192 billetter til ballet, og året efter solgte man 300.[18] Om begivenheden i de tidlige år var møntet på børnene fremgår ikke, men senere var det under alle omstændigheder årets helt store børnebegivenhed, hvor man som regel kunne samle flere hundrede af de små poder. I 1925 havde 349 børn således været til julefest i foreningen. Festen startede med, at børnene marcherede ind til det smukt pyntede juletræ, hvorefter dansen om det begyndte. Man afsang de traditionelle julesalmer, og børnene fik uddelt poser med appelsiner, figner, kiks og et kræmmerhus med bolsjer eller et stykke chokolade. Derefter tog man sig en svingom til to-

Julebal i Selskabelig Forening 1967.

nerne af et af øens orkestre, der ofte måtte spille til ud på natten.[19]

Årets første fest, granfesten i januar, hed sådan fordi man ganske simpelt havde pyntet salen med gran. Her arrangerede man kaffebord, og størstedelen af medlemmerne deltog som regel. I foreningens gyldne årti, 1920'erne, mødte der 170 medlemmer i 1922 og året efter 217, hvilket vist ikke blev overgået hverken før eller siden. Granfesten havde en lidt mere højtidelig karakter end de øvrige af foreningens fester. Man sang til lejligheden forfattede sange, udnævnte æresmedlemmer, holdt taler for dem og for damerne samt bestyrelsen og takkede for det gode arbejde i det forløbne år. Under og lige efter anden verdenskrig fik granfesterne ligefrem et præg af nationaldyrkelse, da man her udråbte et rungende leve for både bestyrelse og fædreland samt afsang *Der er et yndigt land*. Ligeledes mindedes man i 1949 de fraværende søfolk, som aldrig skulle blive glemt inden for foreningen.[20]

Klingerne krydses på generalforsamlingerne

Den sidste af de større begiveheder var foreningens generalforsamling, der afholdtes i januar eller februar måned. Generalforsamlingerne kunne, i hvert fald i foreningens guldalder, forlænges med et mindre punchgilde, hvor medlemmer holdt taler for hinanden og råbte et leve for foreningen. Ofte lettede punchtågerne først ud på de små timer. Ud over de gængse punkter som valg af bestyrelse, godkendelse af regnskab og forhandlingsprotokol var generalforsamlingen det sted, man ytrede sig. Det afstedkom til tider skærmydsler i foreningen. Faktisk starter forhandlingsprotokollen i 1901 med flere svidende personangreb blandt medlemmer og bestyrelse.

Et medlem havde indrykket en artikel i Ærø Avis, som kritiserede bestyrelsen. Ifølge det fortørnede medlem var sagen den, at man ikke havde fået bestilt et festlokale i ordentligt tid, hvorfor et planlagt bal måtte flyttes. Han tilføjede derfor, »*Vi vide nu ikke, om det skal kaldes en Bestyrelse eller ej*«.[21] Selvom det i vore dages hårde sprogbrug ikke synes at være en synderlig fornærmende anklage, fik det ikke desto mindre bestyrelsen i Selskabelig Forening op i det ildrøde felt. Sagen afstedkom en heftig aktivitet i bestyrelsen, der afholdt møder om sagen d. 10., 11. og 12. marts. Som sædvanlig var man anonym, når man udtrykte den slags beskyldninger offentligt. Bestyrelsen henvendte sig derfor til avisredaktør August Findling[22] for at få den formasteliges navn udleveret. Hr. Findling var noget modvillig, og bestyrelsen måtte gentagne gange rette henvendelse for at få oplysninger i sagen. Redaktøren var også medlem af foreningen, så da bestyrelsen rettede henvendelse til sagfører Nielsen[23] for at få juridisk bistand, følte hr. Findling sig nok nødsaget til at stikke forfatteren af artiklen. Det viste sig at være snedkermester Reimer,[24] som havde indsendt den. Man indkaldte medlemmerne til møde, hvor manuskriptet blev fremlagt. Det var underskrevet af Chr. Andersen, men snedkermester Reimer hævdede på et efterfølgende møde med bestyrelsen, at hverken han eller Andersen havde skrevet artiklen. Snedkermesteren kunne herefter betragte sig som ekskluderet af foreningen, indtil han afslørede forfatteren af artiklen.[25]

Så snart freden havde lagt sig i foreningen, startede det næste personangreb. Tidligere bestyrelsesmedlem, skræddermester Carl Hansen, blev angrebet af foreningens revisor slagtermester Krull på generalforsamlingen i 1903.[26] Skræddermesteren skrev til bestyrelsen

»*Da det er kommen mig for Øre, at ved Generalforsamlingen i Selskabelig Forening den 9. dennes, er af Slagtermester Krull udtalt fornærmende og nedsættende Ord om mig, nemlig at jeg hele anden Jule-*

dag har drukket paa Foreningens Regning, anmoder jeg her hermed den ærede Bestyrelse at sammenkalde til en extra Generalforsamling og forlanger jeg, at Slagtermester Krull ved samme tilbagekalder sine fornærmende Udtalelser ellers udmælles af Foreningen.«[27]

Bestyrelsens løsning på tvisten mellem de to herrer var at rundsende en skrivelse til samtlige medlemmer, som man havde forfattet. Heri stod der, at slagtermester Krull trak sine beskyldninger tilbage, da de ikke var i »*overensstemmelse med sandheden*«. Desuden skulle slagtermesteren betale buddets løn for at gå rundt med skrivelsen. Krull skulle således erklære sig selv for en løgner, og betale for det. Han meddelte derfor, at han udmeldte sig af foreningen, og hvis den ærede bestyrelse havde flere skrivelser, da at sende dem til sagfører Nielsen! Herpå indkaldte man til møde med medlemmerne, herunder de to stridshaner, hvor man blev enige om, at det hele var en misforståelse. Dermed var sagen afsluttet dog med det lille »men«, at slagtermester Krull havde udmeldt sig af foreningen. Krull anmodede om, på baggrund af forsoningen mellem ham og skræddermesteren, at få sit medlemskort retur. Men der var ingen vej tilbage. Ifølge foreningslovenes § 7 kunne en genoptagelse i foreningen først ske efter et halvt år, og det stod bestyrelsen hårdt på. Slagtermesteren satte dog ifølge medlemslisterne aldrig sine ben i foreningen igen.[28] Sådan slap man af med de urolige elementer, hvilket tilsyneladende gav masser af arbejde til sagfører Nielsen. Man kan måske forestille sig, at punchen også har gjort sit.

Skal vi danse moderne?

På det mere generelle plan havde man naturligvis også sine opgør i foreningen. Et mangeårigt stridsspørgsmål var hvilke danse, man skulle flytte fødderne til, når man svang sig henover brædderne på Sommerlyst eller Hotel Ærø. På generalforsamlingen i 1916 stillede man forslag om at indføre moderne danse i repertoiret. Det blev dog nedstemt, 24 mod 3, ikke at danse »*Tango, Boston eller Vrikkedanse ved Foreningens Baller*«, som det er refereret. I 1924 kom spørgsmålet igen på dagsordenen, men blev nedstemt. Først i 1926 fik man indført »moderne danse« i foreningen, og da måtte kun hver tredje dans være moderne, hvilket ligefrem blev nedfældet i foreningslovene. Dansespørgsmålet drøftedes igen i 1939, hvor de progressive kræfter i foreningen ønskede, at hver anden dans måtte være moderne. Det blev nedstemt.[29]

Hvad der sidenhen blev af diskussionen om moderne danse, melder forhandlingsprotokollen ikke noget om. Til foreningens jubilæer mindedes man af og til den forgangne tids danseentusiasme, der ikke lader nutidens benspjættende politikeres vals henover fjernsynsskærmen noget efter. I det hele taget havde man svært ved at greje de nye tider i foreningen. Efter den anden verdenskrig havde de lokale forlystelser fået konkurrence af radioen og snart også fjernsynet. Allerede i 1930'erne var tilslutningen til foreningens aktiviteter vigende. I 1932 måtte man aflyse sommerudflugten og samtidig indbyde børn uden for foreningen til fugleskydning for ikke at få underskud. Året efter måtte man nedsætte kontingentet og afskaffe den besværlige ballotering, hvor kommende medlemmer først skulle godkendes, inden de kunne indmeldes. Helt grelt blev det i 1937, hvor kun tre medlemmer mødte til generalforsamlingen.[30]

Foreningen havde stadig held med sine dilettantstykker, men der blev længere imellem dem. Efter krigen forsøgte man i stigende grad at samarbejde med forskellige andre foreninger om afholdelse af sommerudflugt, fastelavn og baller. I 1953 kunne man læse i referatet fra en fællesspisning og efterfølgende bal med fore-

ningen »Vippen«, at det var en fiasko. Selskabelig Forenings første fastelavnsfest med tøndeslagning i 1954 gik meget godt i fællesskab med Folkedanserforeningen, men sluttede igen med et underskud.[31] Det er stort set den samme nedslående historie, forhandlingsprotokollen beretter om. Man havde dog nogen succes med ande- og kortspil, som krævede en lidt mindre indsats end udflugter og baller. Whistspil blev afholdt første gang i 1954, mens lotterispil om ænder, flæskestege og fasaner havde været afholdt siden 1918.[32]

Man fornemmer en nærmest desperat bestyrelse bag Selskabelig Forening, der forgæves forsøger at ramme medlemmernes interesse med diverse mere eller mindre kuriøse arrangementer. Et af de mere spektakulære var et forsøg i 1956 med en majfest efter svensk forbillede, med dans om den pyntede majstang og kåring af en majdronning. Man indkasserede et stort underskud på den begivenhed, som resulterede i at børnefugleskydningen samme år måtte aflyses.[33] Den vigende tilslutning i foreningen fremkaldte det problem, at æresmedlemmerne efterhånden blev en byrde. På generalforsamlingen i 1964 erklærede formanden, at der med 50 æresmedlemmer i foreningen snart ikke var flere til at betale det ordinære kontingent. Æresmedlemmer udnævntes efter 25 år i foreningen og betalte herefter ikke for medlemsskab. Året efter satte man derfor endnu en klausul på foreningslovene, hvori man foruden 25 års medlemskab også skulle være fyldt 60 år for at opnå den ærværdige status.[34]

Forhandlingsprotokollen slutter i 1967, men inden da gjorde man et sidste forsøg på at få foreningen på ret køl. Ved sommerfesten i 1965 satte man alle sejl til for at arrangere en sommerudflugt, der kunne måle sig med tidligere tider. Som det hedder i protokollen.

»Vi vil med denne lejlighed lave det helt store arrangement. Man vil fra bestyrelsens side genoplive de gamle traditioner […] *der bliver stor underholdning under temaet: Vi rykker tilbage til fyrrerne. Sketch og sang, tyrolerstemning med videre vil afløse hinanden. Foreningen vil lægge dette arrangement op i det store plan, også for at skaffe nye medlemmer.«*[35]

Hvordan udflugten rent faktisk gik, er der intet referat af. Heller ikke på generalforsamlingen året efter, hvor man gennemgik årets begivenheder. Det bliver blot konstateret, at det havde været endnu et hårdt år for foreningen med vigende tilslutning til arrangementerne.[36]

Hermed må vi forlade Selskabelig Forening, der i mange år underholdt marstallerne før radio, fjernsyn og internet blev en del af dagligdagen. Hvornår foreningen endegyldigt lukkede, findes der ikke noget svar på i kildematerialet. I de lokale aviser efter 1967 syntes der ikke at have været nogen synderlig interesse for foreningen, eller også havde foreningen ikke noget videre at annoncere. Det var dog tydeligt i foreningens sidste leveår, at man tabte i konkurrencen om at opfylde den voksende efterspørgsel på underholdning – ikke mindst til den ekspanderende underholdningsindustri.

Noter

1. Musikforeningens scrapbøger 1923-1928 og 1932-1948 samt forhandlingsprotokollen 1942-1980.
2. Klubbens forhandlingsprotokol 1889-1923.
3. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 64.
4. J. H. Petersen grundlagde i 1864 en navigationsskole i Ærøskøbing, som blev flyttet til Marstal tre år efter. Han var skolens leder i 12 år og boede derfor i Marstal. Herefter flyttede han tilbage til Ærøskøbing og drev Hotel Harmonien efter sin svigerfader. Gjelstrup s. 40-44.
5. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 13.
6. Tallene fra 1885 til 1899 er behæftet med en vis usikkerhed, da de er beregnet ud fra de indbetalte beløb. Før 1885 skrev man det nøjagtige antal medlemmer, der havde indbetalt kontingent og indskud.

7. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 111 og 203.
8. Selskabelig Forenings medlemsbog 1908-13.
9. Thestrup s. 44.
10. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 23, 51 og 252.
11. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 59-61, 66 og 95.
12. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 83.
13. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 33, 52-53 og 81. Teaterregnskabsbogen 1914-1928.
14. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 91.
15. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 91.
16. Selskabelig Forenings regnskaber 1871-1901.
17. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 164.
18. Selskabelig Forenings regnskaber 1871-1901.
19. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 93 og 116.
20. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 184-185 og 224.
21. Ærø Avis 2. marts 1901.
22. August Ludvig Findling (1856-1912) var redaktør af Ærø Avis.
23. Sagfører Hans Peder Nielsen (f. 1870) var også medlem af foreningen.
24. Johan Lorentsen Reimer (1850-1924) var snedkermester i Kongensgade.
25. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 1-3.
26. Carl Hansen (1873-1929) var skræddermester i Kirkestræde. Frederik Hansen Krull (1856-1940) var slagtermester og boede i Nørregade.
27 Original stavemåde. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 5-6.
28. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 7-9.
29. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 37, 84, 95 og 162. Love for Selskabelig Forening i Marstal 1926 § 23.
30. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 127, 133, 153.
31. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 232, 245, 253-54,
32. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 49, 255.
33. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 265-266.
34. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 315, 320-321.
35. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 322.
36. Selskabelig Forenings forhandlingsprotokol 1901-1967 s. 326.

Litteratur

Gjelstrup, Torun *Uden mad og drikke – Spise-, udskænknings- og overnatningssteder i Ærøskøbing*, Ærø Museum 2005.

Thestrup, Poul *Mark og skilling, kroner og øre*, Rigsarkivet 1991.

Ærø Avis 2. marts 1901

Kilder

0211A001 Forhandlingsprotokoller f. Selskabelig Forening og Klubben.

0211A002 Medlemslister for Selskabelig Forening.

0211A003 Regnskaber for Selskabelig Forening og Klubben.

0212A001 Avisudklip mm. vedr. Ærø Musikforening.

Internet

Marstallere.info (1. jan. 2011).

En Marstal-nybygnings liv

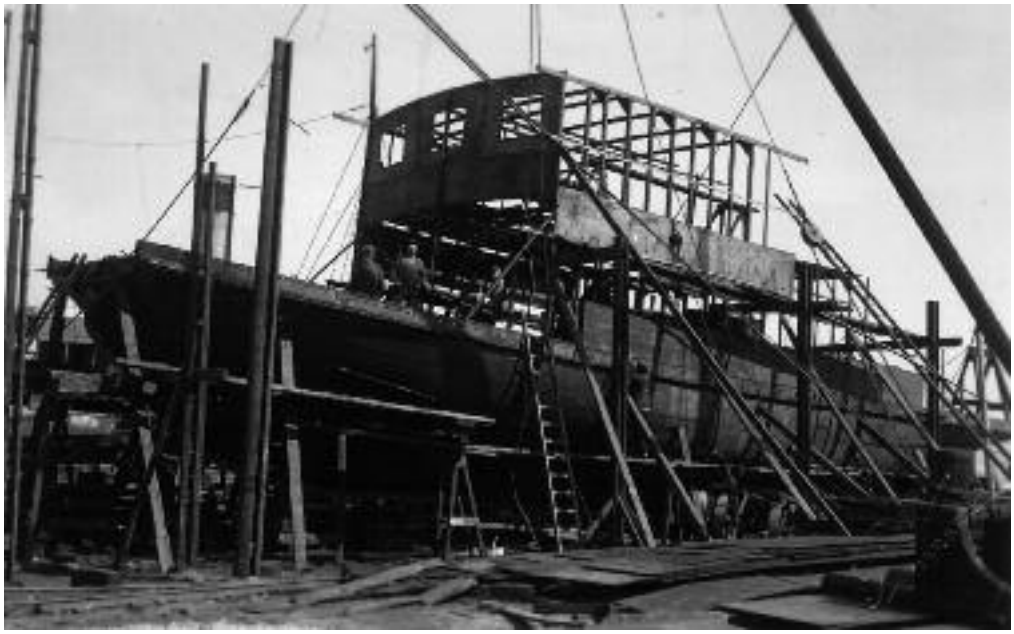
Af JØRN-BENT JENSEN

Motorfærgen VEMMENÆS, 79 år gammel færge, er stadig i aktiv tjeneste og gennemgik i 2010 en større ombygning, og er nu atter i aktiv tjeneste i den stockholmske skærgård.

Dette er historien om denne færges omskiftelige liv og virksomhed i såvel Danmark og Sverige.

I løbet af 1930 konstaterede A/S Rudkjøbing Vemmenæs Færgerute (E. Andersen), Rudkøbing, at de måtte have en ny og større bilfærge, da kapaciteten på den lille VEMMENÆSSUND (1925) ikke længere rakte. Dette indebar, at man i januar 1931 kontraherede en ny og større færge ved H. C. Christensens Staalskibsværft, Marstal. Færgen fik værftets byggenummer 44 og skulle leveres i juni måned samme år.

Den nye færge skilte sig ud fra den ældre, idet den i modsætning til denne havde en overbygning over bildækket. Ligeledes var den bygget af stål. Den nye færge blev søsat 29. april 1931 og samme dag døbt VEMMENÆS. Den var på prøvetur 10. juni og igen med efterfølgende leveret 12. juni 1931. Færgens dimensioner var følgende: 93 brt., 39 net., 35 dw., længde 76,2 feet, bredde 22,0 feet, dybde 6,8 feet. Færgen blev udstyret med en Buck motor (maskin-nummer: 2757), som udviklede 130 BHK, hvilket gav færgen en fart på 9 knob, og en overfartstid på 25 min. Ligeledes var den forsynet med elektrisk lys.



VEMMENÆS på H. C. Christensens værft foråret 1931.

VEMMENÆS ved Paketkajen, Dampskibsbroen, Marstal ved afleveringen d. 12. juni 1931.

Færgen kunne medtage 250 passager og 12 personbiler. I øvrigt blev den bygget til Bureau Veritas klasse. Færgen blev sat i drift mellem, Rudkøbing og Vemmenæs og sejlede problemfrit uden uheld, men den 22. februar 1934 ankom den til Kalundborg for at få efterset sit BUKH maskineri. To dage efter skulle den på bed-ding, men gik på grund ved beddingen, og først den 27. februar blev den trukket fri.

Mageskifte

Frem til 1938 sejlede færgen som hovedfærge på Rudkøbing-Vemmenæs overfarten og med den gamle færge VEMMENÆSSUND som reservefærge. Imidlertid var trafikken vokset så kraftigt, at færgen ikke kunne klare de øgede trafikmængder. Derfor blev der mellem A/S Rudkøbing-Vemmenæs Færgerute og Aktieselskabet Færgefarten Fredericia-Strib, Fredericia, lavet en byttehandel, således at man fik deres færge STRIB (1932), og de fik så den gamle VEMMENÆSSUND. STRIB blev omdøbt til VEMMENÆSSUND II. Nu blev det VEMMENÆS tur til at være reservefærge og godt det samme, for allerede i 1942 måtte man sælge VEMMENÆSSUND II.

De efterfølgende år blev en streng tid for rederiet. Dels var der krigen, der gav indskrænkning bl.a. i olietilførslen, og dels var der de første år af krigen nogle meget strenge isvintre, som gjorde at færgerne ikke kunne sejle. De lokale fiskere organiserede isbådstransporter, men det var på egen risiko.

Efter krigen sejlede VEMMENÆS atter videre, og den havde været heldig ikke at løbe ind i nogen uheld. I november 1947 gik det dog galt, idet den i havneindløbet til Rudkøbing i en forrygende byge kolliderede med motorjagten JOHANNE som løb ind i siden på færgen. VEMMENÆS fik kun en mindre bule, mens jagten fik knust stævnen.

Igen reserveskib

I 1947 fik rederiet en ny men gammel færge SIØSUND, gammel fordi den var bygget i 1884 som MINEKRAN IV til den danske marine. I 1931 blev den ombygget til Øresunds første bilfærge ASA-THOR og kom til at sejle mellem Helsingør Helsingborg for Nordisk Rute og Færgefart, København. Herefter var VEMMENÆS atter reservefærge, og den status beholdt den indtil 1953, hvor den blev solgt til D/S Smaalandshavet, Bandholm, for kr. 250.000 kr. og sat i fart mellem Bandholm-Askø-Fejø-Femø i Smålandshavet under navnet FEMØSUND.

Atter en gang var det kravet om at overføre flere biler, der var baggrund for færgekøbet. Færgen afløste den gamle FEMØSUND, der var bygget i 1929. Ved indsættelsen af færgen den 10. september 1953, blev den også døbt FEMØSUND. Det var den tredje færge med dette navn.

På øerne blev der lavet interimistiske færgelejer til den nye færge. På Femø indrettedes lejet på den måde, at der vinkelret ud fra bolværket blev nedrammet to duc d'alber, som færgen kunne sejle op imod, når den skulle svaje. Hver duc d'albe bestod af tre pyramidestillede granpæle på 12 meter omgivet af en jernkæde.

Købet af den ny færge var dog en dårlig investering, idet rederiet fik underskud allerede i 1954, og da motoren brændte totalt sammen, var økonomien den værst tænkelige. Man kunne jo ikke sejle med en færge, hvor motoren var brændt sammen, så der måtte en ny til. Dette blev en motor på 280 BHK fra A/S Vølund, København (Motornummer: 5095). Denne blev installeret på Svendborg Skibsværft i november 1954.

Femø bryder ud

Igennem flere år havde der været en diskussion på Femø om, at man ville have sin egen færgeforbindelse og ikke som nu en sejlads mellem øerne og Bandholm. I

VEMMENÆS som FEMØSUND på vej ud fra Bandholm 1962. Foto: Tom Lauritsen.

1962 købte skibsfører Emanuel Andersen, Femø på eget initiativ den fynske bilfærge ELLEN *(var bygget på H. C. Christensens Staalskibsværft, Marstal 1933 til Søby-Faaborgruten, Red),* og så var det ved at være slut for Dampskibsselskabet Smaalandshavet. Rederiet gik 1. april 1963 i likvidation. Samme dag var færgens sejlads på denne overfart slut.

Da Dampskibsselskabet Smaalandshavet sammenbrud var på det højeste, sendte rederiets reder, skibsmægler Gregers Hovmand, Bandholm, et tilbud til skibsfører Emanuel Andersen på Femø om at købe den gamle færge for en pris af 13.000 engelske pund.

Farvel til Danmark og goddag til Sverige

Handelen blev ikke til noget, og samme år blev færgen solgt til Sverige, hvor den begyndte sin svenske tilværelse. Et liv, som har betydet mange nye ruter og mange ombygninger. Det er ombygninger, der er så omfattende, at hvis man ikke lige vidste, at det var VEMMENÆS, så vil man sige, det passer ikke, men det er det altså.

Som sagt blev den i 1963 solgt til P/R (Maj & Allan Harrysson, Lysekil). Her fik færgen navnet GULLMARSFÄRJAN II. Færgens nye rute blev mellem Lysekil og Skaftö, på Gullmarsfjorden. Fra 1964 dog som reservefærge. I 1965 blev færgen ombygget for første gang, idet man fjernede overbygningen og satte styrehus i bagbords side oven på sidehuset, og i styrbord side placerede man en redningsbåd. Færgen havde nu fri frihøjde, således at selv de højeste biler kunne overføres. Ombygning blev fortaget på Fisketångens Slip. 11. maj 1965 blev færgen igen indsat på Lysekil og Skaftö.

I 1967 blev den indsat i trafik for Handelsbolaget Skärgårdstrafik, Lysekil. Dette bolag drev færgetrafik på øerne omkring Lysekil. I 1970 blev færgen overført til HB Skärgårdstrafik, Lysekil for 800.000 sv. kr. Atter i 1974 måtte der en ny motor til. Denne gang blev det en 4-cyl. Volvo

VEMMENÆS som GULLMARSFÄRJAN II. Foto. Jørn-Bent Jensens arkiv.

Pentra TMD 120A på 367 HK 270 kW. 1. juli 1975 blev den solgt til Lysekils kommun, Hamnkontoret, Lysekil. I 1987 blev færgen atter ombygget. Den fik nyt styrehus og fik ny indretning til en pris af 1,7 mill sv. kr.

Nyt liv i Stockholm

Fredag den 1. marts 1991 sejler færgen fra Lysekil efter i 27 år at have været en velkendt profil på Gullmarsfjorden, og for at være helt nostalgisk, så var det også 60 år siden færgen blev bygget. Det var Marin & Maskin i Stockholm, der den 22. jan 1991, havde købt færgen for 240.000 sv. kr. Den skulle nu til at sejle under navnet ÄNGSHOLMEN. Turen fra Lysekil til Stockholm gik via Göteborg, og ansvaret for at sejle færgen sikkert til Stockholm var lagt i hænderne på Ingemar Havedal, Dick Egeland og Eva Nilsson. Sidstnævnte skulle sørge for, at de også fik mad på turen. I Göteborg skulle man lave spygat i siderne efter sjöfartsverkets krav, for at vandet fra eventuelle bølgeskvulp kunne komme ud igen. Med ved afskeden af den gamle tro tjener var også Bertil Bengtsson, skärgårdstrafik-förman i Lysekil. Han havde været med i alle årene. Men ellers var afskeden næsten ubemærket. Besætningen på afløseren gjorde dog sit til at hylde »den gamle dansker« med lydsignaler.

Bildækket sløjfes

Samme år blev færgen ændret til passagerskib og endnu engang ombygget med bl.a. en passagersalon på det tidligere bildæk. Færgen fik nu plads til 320 passager og havde en restaurant til 75 personer samt en café med plads til 100 personer. Den 5. september 1991 blev den indsat på ruten Stockholm-Fjäderholmarna. I maj 1998 blev den solgt til Stockholms Flottservice AB, Markku Olavi Maijala, Stockholm, omdøbt TIVOLI-EXPRESSEN. 7. marts 2000 blev den solgt til Ressel Consulting AB, Stockholm.

I forbindelse med værftsbesøg i foråret 2000 blev færgen malet om, og et soltag monteret over agterdækket. Ny radar, opgradering og tilpasning til den nye SE-klasse blev påbegyndt. På skibssiden påmaledes EVENT-EXPRESS for at tydeliggøre indretningen til events, arrangementer og større selskabssejladser.

Arrangementssejlads

Den sejlede som charterskib i Stockholm 2000 i trafik for US Navy under PFP-øvelsen BALTOPS 2000, hvor den blev benyttet som shuttle færge. I det hele taget blev færgen brugt til mange arrangementer. I september 2000 blev den ombygget ved Rindö Marine AB, Rindö, og tilpasset trafikken på Hammarby Sjöstad. Der blev installeret bovpropel og en ny overdækning med porte i. Andre ting, der blev ændret, var sikkerhedsudstyr, og den forsynedes med en kran til at løfte bevidstløse personer op med. Alarm og overvågningssystem blev ligeledes installeret. Sidst men ikke mindst blev den ommalet i Hammarbysjöstads designprogram og 1. december 2000 omdøbt EMELIE med hjemsted i Hammarby Sjöstad til minde om forfatterens Per-Anders Fogelströms hovedperson i romanen om livet i den opvoksende by og fabrikker ved Hammarbysjön.

Kongeligt besøg

8. december 2000 havde færgen kongeligt besøg, hvor Kongen og Kronprinsessen var om bord. Trafikken sluttede den 31. juli 2002, hvor rederiets LOTTEN tog over. Herefter sejlede den på forskellige nærliggende ruter. I december 2004 måtte færgen igen have ny hovedmaskine ved Rindö Marine AB, Rindö. Der blev byttet til den bedste miljømaskine, som fandtes, denne gang en Volvo Pentra D12D-B MH.

Sund og rask

I løbet af 2010 viste ultralydsmåling at færgens skrog var i fin stand, og da færgens

VEMMENÆS som EMELIE af Hammerstad 2006. Foto: Lars H. Isdahl.

VEMMENÆS som EMELIE i 2010-udgave ved Simrishamn 5. maj. Foto: Jochum Ressel.

manøvreegenskaber var rigtig gode, blev det besluttet at totalombygge færgen. Den 2. oktober 2009 blev der udsendt følgende meddelelse: »M/S EMELIE moderniseras vid Marincentersyd i Simrishamn i vinter. Återkommer i ny skepnad til Valborgshelgen 2010. Ny överbyggnad, ny styrhytt och komfort för året runt trafik«.

Den 15. december 2009, på rejse fra Stockholm til Simrishamn, løb man ud for Karlskrona ind i hårdt vejr, og færgen tog vand ind. Skibet anmoder Sjöräddningscentralen om at sætte en helikopter i beredskab. De sender »Rescue Michano« og »KBV 290« mod færgen. Klokken 18.10 samme dag begynder »Rescue Michano« at assisterer EMELIE ind mod Karlskrona. For at få den sydvestlige sø agter ind går man ind ved Danaflöt og rundede Senoren. Klokken 20.20 ankommer færgen til Karlskrona. Foruden vandskaderne var der indtrykket en rude i frontdøren. EMELIE afgår atter fra Karlskrona og ankommer til MarinCenterSyd, Simrishamn for ombygning. Ombygningen var færdig, således at EMELIE den 8. maj 2010 afgår fra Simrishamn, med ankomst til Stockholm den 9. maj. Den 13. maj blev den indsat i weekendtrafik, og fra 1. juni i daglig trafik som finder sted indtil 1. oktober, hvorefter den bliver indsat i weekend- og helligdagstrafik på Sjöstadstrafiken mellem Hammarby Sjöstad-Saltsjökvarn-Allmänna Gränd og Nybroviken.

Det var historien om en 79 år gammel færge, der fortsat er i fuld vigør i svensk lokaltrafik og en flot repræsentant for dansk skibsbygning.

Tekniske data:
Hovedmaskinen er en Volvo Pentra D12 D-B MH, installeret 2004, på 300 hk med Twin-Disc MG 514 hydraulbackslag reducering 4,5:1, som driver en fast firbladet bronzeskrue. Foran på hovedmaskinen sider hydraulpumpen til en Hundested bovpropel på 50 kW. Propeltunnel udskiftet 1997.

Hjælpemaskinen er en 2-cyl. Volvo Pentra diesel, der driver nødbrandpumpen og en Yanmar diesel generator på 220 volt. Max fart er 11 knob ved 1600 rpm.

Bunker er lav svovlholdig diesel i 2x 1250 liter tanke. Ferskvand på ca. 200 liter, septiktank på 2000 liter. Ballast ca. 10 tons.

Udrustning: Lyth magnet kompass, Anritzu Radar, Husum 70 VHF. Robertsson AP 20 autopilot, Säffle H1340 hydraulstyrning, 50 mands DBS livflotte, Hallotron brandsluknings-system og Securitas direktalarm via mobiltelefon. SE-klass for fartområde E.

Hoveddimentioner: længde over alt 25,25 m, længde mellem perpendikulærer 22,27 m, bredde 6,71 m, dybgående 2,44 m.

Skibets kendingssignal er SFGG og svenske registrerings nr: 10407.

Artiklen er blevet til i samarbejde med skibsreder Jochum Ressel, Stockholm, Dansk Færgehistorisk Selskabs forskningsgruppe, Preben Jensen, Kalundborg, og redaktør for Færgefarten Erik Wilhelmsen, Næstved. Desuden har Marstal Søfartsmuseum været behjælpelig med foto af VEMMENÆS under bygning og ved afleveringen.

Frandsen-jollen ERNA af Marstal

Bygget 1971

Af NIS KØRNER

Ringen er sluttet for jollen ERNA, der her i 2011 bliver 40 år, og som nyligt er vendt tilbage til oprindelsesstedet, forhåbentlig for at genopstå i museale rammer. ERNA er et af de sidste eksemplarer af bådebygger Thorkild Frandsens produktion af træjoller fra primært 60erne og 70erne, og derfor fundet spændende at bevare. Som den af de 4 ejere gennem de fyrre år, der har haft jollen længst, nemlig ikke mindre end 23 år, skal jeg her forsøge at opridse jollens historie, og krydre det lidt med nogle af de oplevelser, den har givet sin ejer i tidens løb.

Navnet ERNA

Jeg sidder i styrehusets bagbord side på den lille klapstol og stirrer ud i mørket på det nordlige Atlanterhav i november 1977, påmønstret som dæksdreng på coasteren ERIK BOYE af Marstal, der er på rejse fra Kings Lynn i England til Sankt Johns på New Foundland. Inde i radiorummet står styrmand Jens Kjerulff og forsøger at komme igennem til Lyngby, for at bestille en samtale hjem. Jeg kan høre Jens kalde op til Lyngby: »Oskar – Zulu – Sierra – Oskar, ERIK BOYE, kalder Lyngby«. Efter nogle forsøg lyder det fra Lyngby radio: »God aften ERIK BOYE her er Lyngby, du bliver nummer tre«, hvilket betyder at to andre skibe skal betjenes før det er vores tur. Jens kommer ud fra radiorummet og spørger: »Skal du have en samtale hjem til Erna i aften«? – Jens omtalte altid min kæreste derhjemme som Erna; han kendte hende ikke specielt meget, så navnet Erna var noget han bare havde fundet på, og nu havde han snart brugt det så mange gange, at ingen af os reflekterede over det mere. Den rigtige Erna derhjemme var selvfølgelig intetanende på det tidspunkt. »Nej tak« svarer jeg – Jeg er ikke så meget for al den her telefonsnak, hvor alle vagthavende danske søfolk i hele Nordeuropa lytter med, og garanteret også nogen hjemmefra, som man kender. Endvidere koster samtalen pr. minut ca. hvad en dæksdreng tjener i timen, så jeg er tilfreds med de breve, der med rimeligt lange mellemrum bliver udvekslet mellem – »Erna« derhjemme og mig selv.

»ERIK BOYE her er Lyngby, har du et nummer vi skal ringe op« lyder det efter nogen tid i radioen, og Jens går ind og snakker med sin kone derhjemme i Marstal.

Købet af ERNA

Vel hjemme i den lille by igen i foråret 1978 bruges fritiden på lidt fiskeri fra den kønne 15 fods egetræsjolle, som jeg i 1974 havde købt af pensioneret tolder Jens Svane. Den hvidmalede jolle var udstyret med en 2½ hk to-takt Søby motor, der med sin karakteristiske »prutte-lyd« gjorde god gavn ved fiskeri med ruser og garn. Men stor var den ikke, så sejlture rundt i øhavet eller en tur til Kappeln var den ikke rigtig gearet til.

Men så i oktober 1978 kom jeg undervejr med, at Poul Juul på Rolighedsvej havde planer om at sælge sin 19 fods Frandsen-jolle fra 1971, som var udstyret med en solid 10 hk. SABB diesel. Jeg var nede ved broen for at betragte skønheden masser af gange. Kun 7 år gammel så den stadig ny ud, med sit blanke lærketræs fri-

bord og sit flotte brede ringdæk af mahogni. Jeg indledte forhandlinger med Poul, og efter mange drøftelser blev vi enige om en pris, og endda nogle lempelige betalingsvilkår, hvor de sidste rater først skulle forfalde til næste forår. Jeg havde selvfølgelig ikke de mange penge, så det var nødvendigt at tage forældrene i ed, for lige at få blåstemplet investeringen hos den søkyndige far, samt ansøge om et kortvarigt »forældre-lån«. Lige præcis på det tidspunkt var forældrene på sølvbryllupsrejse til Paris, så det blev nødvendigt med et opkald til deres hotel, for at forklare om det geniale i handlen, og at underskriften på købskontrakten ikke kunne udskydes til de kom hjem, af frygt for at andre skulle komme mig i forkøbet. Den gamle var heldigvis ikke så svær at overtale, så den. 19. nov. 1978 blev handlen en realitet og jollen, der fik navnet ERNA af Marstal, blev min trofaste ven gennem de næste mange år.

Sæsonen var jo ved at gå på hæld, så det blev kun til nogle små prøveture i nyerhvervelsen, der helt levede op til forvent-

Den 15 fods egetræsjolle, der ikke havde noget navn, og nyerhvervelsen ERNA, side om side i isen, vinteren 1978.

ningerne. En anden ting, der oversteg forventningerne var driftsøkonomien. Jeg kan huske, da jeg hentede den første dunk dieselolie hos Theodor på Møllevejen – godt nok på et tidspunkt, hvor der var priskrig – men den kostede 1,22 kr. pr. liter, hvilket betød at jeg kunne sejle en tur på en time i min nye jolle for en to-krone! Alt var således fryd og gammen, men pludselig kom vinteren, og inden jeg så mig om, havde jeg to træjoller fastfrosne i isen nede i havnen.

Da vinteren sluttede, kom begge joller på land til den normale forårsklargøring. Det lykkedes at sælge egetræsjollen i løbet af foråret til en mand i Ringkøbing, og så var der kun ERNA at koncentrere sig om.

ERNA's oprindelse

Erna var som sagt bygget i 1971 af bådebygger Thorkild Frandsen i Bredgade til Karl Hoppe. Bådebygger Frandsen[1] var udlært hos Henning Henningsen i Rantzausminde og kom til Marstal i midten af fyrrerne. I 1959 startede Frandsen som selvstændig bådebygger i nogle ældre skure, der havde været brugt til oplagring af tømmer i byens nordlige ende. Men inden længe flyttede Frandsen til et egentligt bådebyggerværksted nedenfor Bredgade. I begyndelsen af tresserne startede Thorkild Frandsen med at bygge de velkendte fiskejoller med krydserhæk, dam og ringdæk, hvoraf ERNA var en af dem. De mest populære var dem på ca. 18 fod, men de blev også fremstillet ned til 16 fod – hvoraf der endnu eksisterer en i Marstal – og op til 23 fod.

ERNA var på ca. 19 fod, og havde et meget bredt ringdæk, velegnet til rusefiskeri. Karl Hoppe betalte ca. 17 000. kr. for nybygningen, der fra starten havde ilagt en japansk motor, hvilket vakte en del forundring og »morsomme« kommentarer blandt de »kloge« i Sønderrendemiljøet på det tidspunkt. Det mest almindelige var at ilægge en SABB-diesel eller en Marstal benzinmotor. Den sidstnævnte type var nok den motor en træjolle på længere sigt har haft bedst af, idet den én-cylindrede SABB med sin hårde gang, kan ryste selv den mest velbyggede jolle fra hinanden, når den begynder at få nogle år på bagen. Det gik nu heller ikke for Karl Hoppe med den japanske motor, idet den gjorde mange knuder, og voldte sin ejer mange ærgrelser, så efter et par år blev den udskiftet med en lettere brugt 10 hk. SABB fra 1967 – slutseddelen fra nov. 78 angiver godt nok motorens årgang til 1969, men mærkeskiltet med motornummeret siger 1967 – som også er den motor, der har tjent mig glimrende i de 23 år jeg var ejer, og som sidder i båden den dag i dag.

Efter kun 3-4 års ejerskab afhændede Karl Hoppe jollen til en ung mand på Rolighedsvej, Poul Juul Nielsen, der ville bruge den til lidt lystfiskeri. Karl Hoppe var blevet begejstret for de glasfiberjoller, der i en lind strøm gled ud fra Erria Boat i Ærøskøbing, og som jo i bund og grund havde de samme egenskaber og kunne bruges til det samme som Frandsen-jollerne – men blot bygget i det mindre vedligeholdskrævende materiale glasfiber. Poul Juul var glad for sin jolle, og fik da også brugt den en del i starten, men interessen ebbede ud, og i efteråret 1978 blev den som tidligere nævnt overtaget af undertegnede.

Mine 23 år som ejer af jollen ERNA

Når man har haft en båd i så mange år, er det klart at der i tidens løb er sket nogle ting, som har hæftet sig kraftigere i erindringen end andre. De hundredevis af ture ud og røgte ruser eller sætte garn ligner jo alle hinanden, og man husker måske en enkelt tur, hvor man fangede kæmpeålen eller havde 70 fladfisk på 100 kroge. Men enkelte begivenheder har sat sig bedre fast, og et par stykker kan da passende blive genopfrisket her.

ERNA sunket ud for den gamle sejlklub – Foråret 1980

I vinteren 1979-80 sejlede jeg som maskinassistent i J. Lauritzens kølebåd PERSIAN REEFER, hvor jeg sejlede sammen med Helsingørdrengen Jesper, med hvem jeg har opretholdt forbindelsen lige siden. Samme Jesper spiller også en rolle i jollen ERNA s historie 25 år senere. Da vi afmønstrede sammen i marts 1980, inviterede jeg Jesper en tur til Marstal, hvor han jo bl.a. skulle se den træjolle, jeg havde snakket så meget om det sidste halve år ombord på kølebåden. Jesper kom på besøg kort tid efter, at ERNA var blevet kølhalet omme i den gamle sejlklub (nuværende Østerled Bådelaug). Jollen skinnede om kap med solen med sit nylakerede skrog og skinnende ringdæk. SABB-maskinen gik som en drøm, og vi stævnede ud fra slæbestedet. Rejsen blev dog ekstremt kort, idet vi kun ca. 50 meter ude ramte en knækket pælestump, der stod lige under vandoverfladen. Den ramte utroligt præcist vinkelret ind i et bord i bb. side af forskibet, og lavede et hul på måske 10x20 cm. Det var ikke noget med at træet var flækket og splintret over et længere stykke, det var simpelthen et regulært hul. Vi nåede kun lige at vende rundt og sejle hende på grund i slæbestedet, så lå den med ringdækket i vandoverfladen. SABB-en gik stadigt og sendte med svinghjulet kaskader af vand højt op i luften, så den måtte stoppes manuelt. Det var jo april måned, og vandet var stadig koldt, så det var heldigt at det skete så tæt under land. Siden den gang har jeg altid passeret bundgarnspæle o. lign. med stor forsigtighed. Tænk hvis det samme var sket omme i Drejbugten et stykke fra land, så ville man have været slemt på den – og at en jolle kan synke så hurtigt, bliver man noget overrasket over.

ERNA som havarist ved den gamle sejlklub.

Ebbe Bådebygger rykkede ud med værktøjskassen og fik passet et nyt stykke planke til.

Nå, det var jo lidt af en nedtur, men vi fik stoppet lidt i, så vi kunne lænse damen og få hende hevet op med spillet. Dagen efter blev Ebbe Bådebygger tilkaldt, og fik på en eftermiddag og til en pris på 800 kr. skiftet en meters planke ude for, medens Jesper og jeg hjalp med at holde for, når Ebbe klinkede. Heldigvis var kun ét bord berørt, så det var en lille reparation når det nu skulle være. Planken med »skudhullet« eksisterer selvfølgelig stadig den dag i dag.

Den hårdeste tur

I maj måned 1981 drog en rejselysten flåde på 4 åbne joller af sted fra Marstal, med det mål at nå til Middelhavet ad de Europæiske kanaler. ERNA var med på første del af turen, men da jeg senere på den sommer var indkaldt til marinen, var der ikke tid til at tage med på hele rejsen, der var berammet til at tage 3 mdr. Men humøret var højt, og mange mennesker var ombord i de små joller til afskedsreception, inden fortøjningerne blev kastet og kursen sat mod Kiel. Gennem Kielerkanalen var alle 4 joller bundet sammen side mod side, og tre ror surret, således det kun var nødvendigt med en enkelt rorgænger, medens resten hyggede sig gevaldigt. Kom vi forbi et »Gasthaus« ved kanalbredden, blev alle fire SABB-motorer straks slået bak, og vi indtog straks etablissementet for en forfriskning.

Videre gik det tværs over Elben og ind i de nordtyske kanaler, og da rejsen var godt i gang, var ERNA nødt til at vende om og ønske de andre god fart. Det var selvfølgelig lidt tamt at sejle alene tilbage ad samme vej som vi var kommet, efter alle de gode dage med højt humør og godt selskab. Tilbage i Kiel var det blæst temmelig meget op, så vi måtte tage en dag eller to og vente på bedre vejr. En morgen syntes

ERNA fyldt op med gæster, der ville ønske lykke på rejsen, da Middelhavsfarerne drog af sted maj 1981.

vi dog, at den opslåede vejrudsigt på broen så lidt bedre ud, så nu ville vi gerne hjem. Presenningen blev rullet ud over det meste af båden helt hen til motorkassen, for at holde så meget som muligt tørt. Vi nåede et par timer ud af Kielerfjorden og nærmede os fyret, medens bølgerne fra en nordlig retning bare voksede og voksede. Men hvem har lyst til at vende om, når man var nået så langt ud, og »kun« havde 4-5 timers sejlads forude, før det varmende bad derhjemme ventede. Men det blev en meget lang tur. Røgvandet stod konstant ind over os, og vi var nødt til at slå ned for ikke at hamre for hårdt i søerne. Jeg ved ikke, hvor mange gange vi mødte Bagenkop-Kiel færgen den dag, men det føltes som om det var mange. Vi fik ikke noget at spise på hele turen, men når det hele virkede for broget og vandet trængte længere og længere ind gennem de mange lag tøj, tog vi en slurk af en lerdunk med Hollandsk Holtzkampf Genever, som et kort øjeblik gav lidt indre varme. Meget sent på eftermiddagen begyndte søen at aftage en smule og pludselig kunne vi gennem regnbygerne se den skønne Ærøske kyst oppe ved Hulegården. Vi gik helt ind under land og fik fladt vand det sidste stykke hjem. Vel fortøjet i Sønderrenden efter en meget mindeværdig sejlads traskede vi godt gennemblødte hjem til huset i Søndergade. På vejen mødte vi Poul Mortensen fra Snaregade (tidligere havneopkræver, og meget andet), der udbrød: »Jamen kære børn, hvor kommer I dog fra i det vejr«. Ja, det var en tur, der selv 30 år efter står ret klart i erindringen – Vi følte os ikke på noget tidspunkt utrygge, idet ERNA s sødygtighed og SABB-motorens pålidelighed fik os fint over en oprørt Østersø, men det var en våd, kold og meget lang tørn ved rorpind og lænsepumpe.

»Abber« i forgrunden (med hænderne i lommen) var en af de trofaste hjælpere, når der var rullegilde i Sønderrenden.

Kølhaling og rullegilder

Når man har haft en træjolle i rigtig mange år, lærer man med tiden et og andet om vedligehold og reparationer, som med tiden bliver nødvendige. ERNA er blevet slebet og lakeret ind- og udvendig hvert eneste år under mit ejerskab. Det har altid været en festdag, når den sidst i april eller først i maj skulle søættes. I masser af år foregik det i Sønderrendens slæbested, hvor den blev kørt ud på træruller. Det krævede selvfølgelig lidt mandskab til at støtte i hver side og give den det sidste puf ud i vandet. Det var dog sjældent et problem at få sønderrendefolket til at give en hånd med, og de vidste jo godt, at der ankede en håndbajer bagefter, og spændingen om hvor meget vand den tog ind de første timer efter søsætningen var også altid interessant at følge med i. Specielt den legendariske »Abber« har været en trofast rullegildegast gennem mange år. Når den skulle den modsatte vej i dårligt vejr i november, var der selvsagt lidt færre hjælpere at tage af, og seancen var knap så festlig som om foråret.

Ud over den reparation Ebbe foretog, da vi sejlede en pæl op gennem bunden, har der, ud over almindeligt grundigt vedligehold, kun været foretaget én større renoveringsopgave. Det foregik henne i Ommel i 1999, hvor tidligere maskinmester Hans Skov stod for at udskifte damdæk og damskotter, samt nogle klædningsplanker i området omkring dammen. Den oprindelige dam gik helt ud i borde, hvorimod den under reparationen blev kortet lidt ind, så damdækket blev lidt mindre.

En tiltrængt reparation, der blev rigtigt fint udført, og absolut har sin andel i, at ERNA stadig eksisterer. Det år blev jollen for første og eneste gang søsat fra Strandbyen havn i Ommel.

Næste generation diskuterer, hvordan en 10 hk SABB skal startes.

ERNA og børnene

Fire børn blev familieforøgelsen til i perioden med jollen ERNA, og alle fire har været med på rigtig mange fiske- og badeture i hele deres opvækst. Ture med overnatning, hvor jollen har været overlastet med barnevogn, bleer og babytøj er det også blevet til – en noget besværlig ferieform med småbørn, men alligevel store oplevelser, når der ses på det i bakspejlet. Sejlklubbens rævejagter (flaskesamling på Bredningen) har ERNA altid været med til, gerne med en temmelig stor besætning. Som omtalt tidligere holdt venskabet med skibskammeraten Jesper fra Ishøj også efter vi var afmønstret, og lige siden begyndelsen af firserne har Jesper og hans familie været på Ærø hvert år, sidste weekend i september, og deltaget i sejladserne. Så da børneflokken toppede var vi ofte 6 børn og fire voksne på en sådan sejlads – vældigt hyggeligt, men sjældent med det store præmieudbytte på de tider, da alle ungerne konstant skulle serviceres og skærpet udkig efter »ræve« blev lidt sekundært.

EMMA og ERNA

Men selv de bedste ægteskaber kan komme ud i stormvejr, og det skete for mig i januar 2001. Jeg arbejdede for et rederi i Svendborg og skulle op til et skib, der lå og lossede i Frederikshavn. På vejen skulle jeg samle en maskinmand op i Lohals, der skulle køre med for at påmønstre skibet i Frederikshavn. Vedkommende havde tidligere fortalt mig, at han havde en 22 fods træjolle stående i indkørslen, som godt nok var bygget i 1986, men som af flere forskellige årsager først var søsat og taget i brug i 1996, og derfor kun havde sejlet de sidste 5 år. Den var jeg selvfølgelig interesseret i lige at kaste et blik på, inden vi drog videre. Det blev til en grundig inspektion af skønheden, der fremstod som ny, og var udstyret med en dejlig 2 cyl.

ERNA i forgrunden og nyerhvervelsen EMMA bag ved.

SABB på 18 heste. Alt var i den skønneste orden, og da vi to timer senere kørte på motorvejen i nærheden af Århus, var forhandlingerne ført til ende og handlen afsluttet. Impulsivt – ja måske – men aldrig fortrudt.

Lohalsjollen kom til Marstal i februar og fik navnet EMMA af Marstal. Endnu engang stod jeg med to træjoller, men denne gang lå løsningen med at afhænde den gamle dog lige for, idet Jesper straks stod parat som køber. Han kendte den jo ud og ind efter de mange år som rævejagtgast og andre ture i den. Salgsaftalen blev underskrevet den 23. feb. 2001 og ERNA sendt til Ishøj med fragtmand Arne Friis. Jeg husker, at jeg gav min gamle jolle et lidt vemodigt klap bagi, inden jeg sprang ned fra lastbilen, efter at den sidste surring var sat på.

ERNA af Ishøj

Jesper Gram havde meget fornøjelse af jollen i 8-9 år, og var også god til at holde den vedlige. Den indførte passus i salgsaftalen om at sælger forbeholdt sig ret til en årlig prøvetur, blev adskillige gange en realitet. Vi havde bl.a. en dejlig heldagstur sammen fra Ishøj Havn, gennem Sydhavnen og de smalle broer ved den gamle sluse, og hele vejen gennem Københavns Havn, helt ud til den lille havfrue på Langelinie – Jo ERNA har været vidt omkring.

Den sidste passus i salgsaftalen er nu også blevet en realitet, idet Jesper havde det uheld, at jollen i et ekstremt efterårslavvande i Ishøj fik stævnen ind under en bro, hvor den klemte sig fast. Da vandet steg, stod den så meget på næsen, at vandet løb over i dammen og sænkede det gode skib. En del bundbrædder og andet løsøre drev væk, og ERNA fik lidt skader forude. Da Jesper samtidig døjede med en dårlig skulder og ikke rigtig kunne overskue at få det hele bragt i orden igen, ringede han og sagde, at tiden nu var inde til

Jesper Gram og Nis Kørner (ved rorpinden) på tur i ERNA i Københavns kanaler.

at ERNA kunne nyde sit otium i Marstal Søfartsmuseums regi. Erik Kromann og Tommy Christensen var straks med på ideen, og da M/S SAMKA stort set samtidig skulle på charmeoffensiv i København, blev det hurtigt arrangeret at en vognmand fragtede ERNA til Nyhavn og ombord i SAMKA. Så i efteråret 2010 var ERNA tilbage hvor den blev bygget næsten 40 år tidligere. Den er pt. ikke helt i topform, men forhåbentlig kan der på et tidspunkt skaffes de nødvendige ressourcer til at få den på søen igen.

Kilde

1. »Folk og fartøjer – fra Sydfyn og øerne« af Ole Mortensøn, Erik Kromann og Anders R. Nielsen – Udgivet af Langelands museum 1997

Her refereres indholdet af den i artiklen omtalte SALGSAFTALE mellem Nis Kørner (Sælger) og Jesper Gram (Køber) af 23.2.2001, underskrevet af de to parter.

Der indgås hermed aftale mellem Jesper Gram, Ishøj og Nis Kørner, Marstal om overdragelse af Nis Kørners jolle ERNA af Marstal - bygget 1971 af bådebygger Frandsen i Marstal – til Jesper Gram.

Prisen er aftalt til kr. 25.000, som betales ved først givne lejlighed efter modtagelsen af jollen i Ishøj.

Jollen overdrages som beset og er ikke behæftet med gæld. Navnet ERNA stilles frit til rådighed for køber til fortsat anvendelse, hvis ønsket.

Med i handlen følger: Sommer- og vinterpresenning, mast og sejl, batteri og lænseudstyr, anker og line samt et mindre sortiment af pakninger og reservedele.

Når jollen betales overføres beløbet til Nis Kørner.

Sælger reserverer sig ret til en årlig prøvetur og inspektion af fartøjet, med det formål at sikre sig, at den nye ejer holder fartøjet i en vedligeholdelsesmæssig forsvarlig stand.

Ved fartøjets eventuelle udfasning skal Marstal Søfartsmuseum kontaktes med henblik på en eventuel overtagelse.

Gråsten Nor – Færgefart og inddæmning

Af JOHN KRISTENSEN

Første færgerute

Færgefarten over Noret er etableret senest i 1628, idet den i dette år er nævnt i hertug Christians regnskaber, færgemanden hed Christen Iversen.

Desværre er de første færgesteder ikke markeret på de gamle land- eller matrikelkort, men da alle kirkelige handlinger på den østlige del af øen indtil 1738 foregik i Rise kirke, skulle den i forvejen lange vandreturen til kirken gøres så kort som muligt. Der skulle også bæres kister en gang imellem. Den direkte vej når man f.eks. kom fra Marstal, var over stien fra Græsvænge til Sønderbygård i Kragnæs Sønderby, og derfra til Noret ad vejen som endte ca. 100 meter sydøst for stedet hvor spejderhytten nu ligger. Derfra er sejlturen gået over til Lille Rise.

På en afsidesliggende gård nederst i Frydendal i Lille Rise var der indrettet kro som flere stedet er beskrevet som færgekro. Fra færgestedet ved Ellemose Åse gik man på en sti langs med den lave fugtige del af mosen, der er ca. 1 km. til kroen.

Hans Hansen (Krøger/Kromand) (født ? – død 1673) var kromand i Lille Rise og drev sin virksomhed fra den nederste ejendom (mat. 14) i Frydendal. Kroen var således den første ejendom på højre side af vejen, de rejsende kom til, efter at de var landet med båden.

Marstal kirke var først færdig i 1738, og før den tid foregik som nævnt alle kirkelige handlinger i Rise kirke. I diget hvor kroen lå, er der en stor flad sten, som måske er en »ligkistesten«, hvor trætte ligbærere kunne sætte kisten fra sig, mens de aflagde et besøg på kroen. Rise kirken

Fig. 1. Gråsten Nor før inddæmningen. Den sydlige streg markerer den første Færgerute, og den nordlige streg er den senere rute. Kortet er tegnet af Palle Abramsson.

blev udvidet mod øst i 1697 for at kunne rumme det stigende befolkningstal, især fra Marstal. Denne afdeling bliver stadig kaldt for marstallernes kirke.

I år 1699 var der en dramatisk begivenhed på kroen i Frydendal. 1 pinsedag, mens kromanden og konen var i kirke, kom herredsfogeden fra Gudsgave beruset ind på kroen og forulempede kropigen. En af krovært Hans Hansens sønner, Peter Hansen, kom pigen til hjælp men blev slået halvt ihjel af herredsfogeden. Han blev så ilde tilredt at der blev bedt for ham

i kirken. Efter et langt sygeleje flyttede Peter Hansen til Marstal, hvor han var kendt som kromanden. Det navn – Kromann – antog han, og blev stamfader til den nok så kendte familie. Herredsfogeden blev idømt en streng og vanærende straf og forsøgte at hævne sig på præsten, som var en af dommerne.

Efter at Marstal kirke var færdig i 1738, var der ikke længere kirkelig trafik over Noret. Det har sikkert været et smerteligt tab, både for færgemand og kromand. Trafikmønstret havde ændret sig, og rejser mellem Marstal og Ærøskøbing blev mere og mere normen. En rejse mellem Marstal og Ærøskøbing via Frydendal var omstændelig og tidskrævende. Færgerutens omlægning har sandsynligvis taget kundegrundlaget fra Kroen i Frydendal, men hvornår krodriften ophørte vides ikke. At den officielle rute er omlagt, er dog ikke ensbetydende med at der ikke også er sejlet til det gamle færgested. Færgemanden har naturligvis bragt rejsende til og fra Ellemose Åse, hvis der er udtrykt ønske derom.

Der blev senere kro i Lundsgaard som lå på Kønken i Lille Rise, så kroen lå igen på ruten for de færgerejsende, der skulle i Rise retningen. Den gamle kro/gård i Frydendal blev nedrevet i ca. 1920.

Alternativet til færgeturen

Ved rejse i mørke/nattetide er der sikkert mange som har haft deres betænkeligheder. Færgemandens sidste tur har nok ikke været særligt sen, og der har været gode chancer for at møde ellefolket ved at fær-

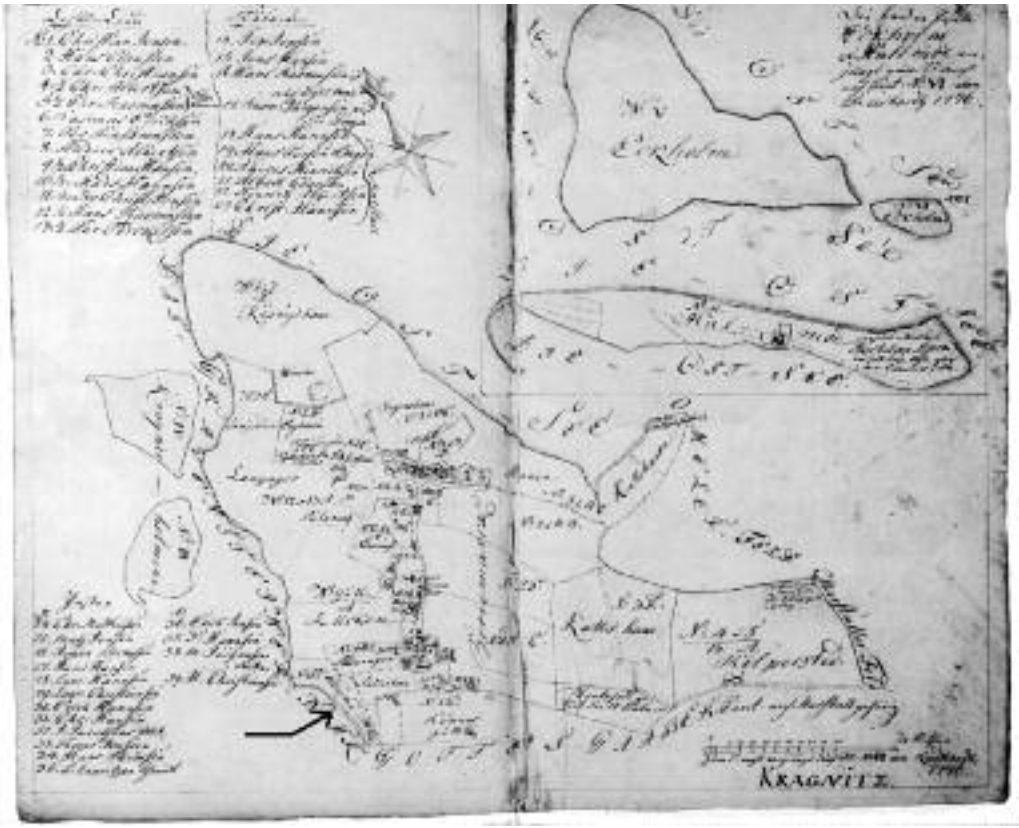


Fig. 2. Udskiftningskort fra 1776 over Kragnæs. Det første færgested er markeret med pilen.

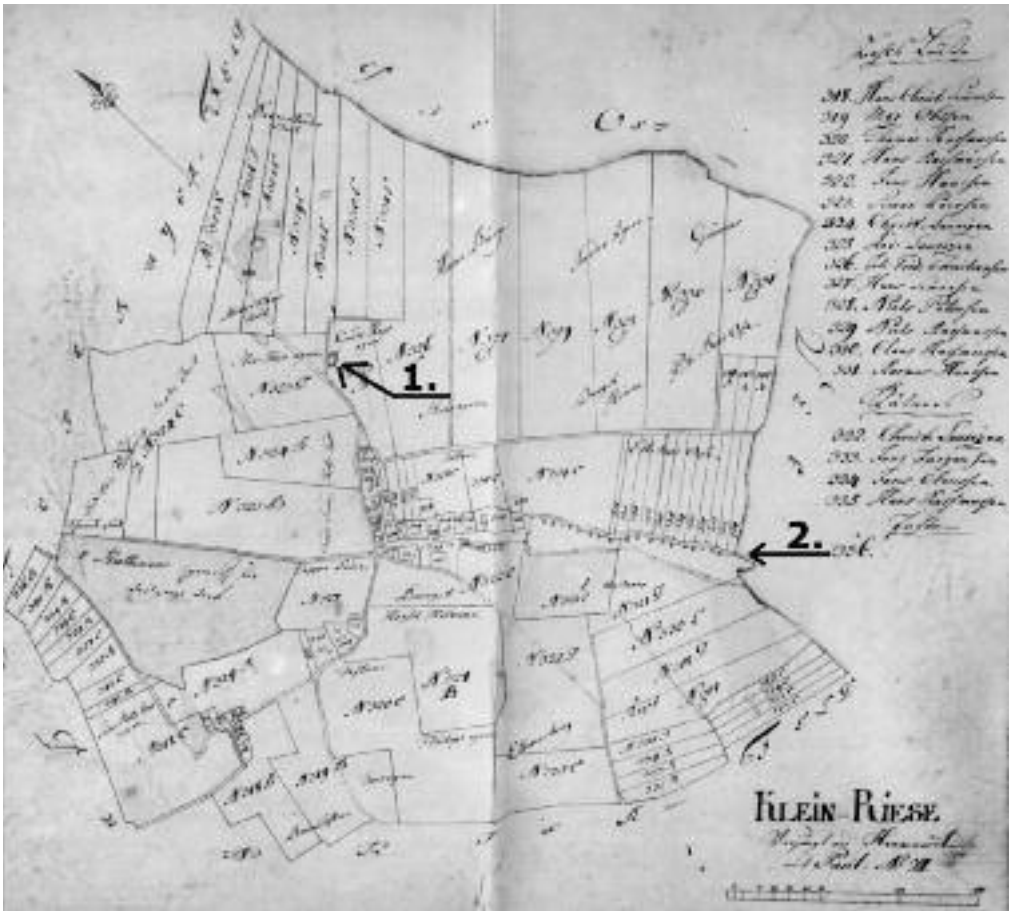


Fig. 3. Udskiftningskort over Lille Rise. Pos. 2 viser det første færgested og pos. 1 viser hvor stendyssen Grydehøj lå.

des i Ellemosen i mørke (stien til kroen i Frydendal løber i udkanten af mosen). Det berettes, at der under et komfur på en gård i Frydendal boede ellefolk. Uden for »færgetid« var folk henvist til at passere den smalle sandtange ved Drejet.

Ifølge Hübertz har folk berettet, at man der ved nattetide risikerede at møde en mand med hovedet under armen eller man kunne bliver forfulgt af skingrende latter og trompetskrald lige til man havde passeret ledet ved den østlige side af Drejet.

Ved herregården Gråsten som lå i det nuværende Tornhave, lå kroen »Den Gyldne Svane«. Hvornår kroen er lukket vides ikke, nok i midten af 1600 tallet.

Til ledhuset, det nuværende Drejhuset, hørte der nogle tdr. land jord. Beboeren i Drejhuset havde flere funktioner, idet han ud over at være ledvogter og landmand også var toldopsynsmand. Han holdt opsyn med kysten fra voldstedet på den vestre side af Drejet til Eriks Hale. Der er perioder i den ærøske historie, hvor der har været et blomstrende smugleri på de ærøske kyster.

Fra 1725 foreligger der en fortegnelse over de priser, der måtte betales for at blive befordret med vogn fra Marstal til de

Fig. 4. Lille Rise. Pos. 1: Kønken som var »hovedgaden« i byen. Pos: 2 den 3-længede Lunds-gaard hvor der senere blev indrettet kro. Pos. 3: stien som førte til det senere færgested. Pos. 4: på mat. Nr. 14a lå gården, hvor den første færgekro var. Pos. 5: vejen til det første færgested.

Fig. 5. Det senere færgested i Kragnæs. Stedet – Fähre Stelle – er markeret med pil og gul farve.

Som Fig. 5, færgestedet på nyere kort.

forskellige byer på øen. Vinterprisen ligger ca. 50% højere end sommerprisen, der var 1 Mark fra Marstal til Ærøskøbing og 2 Mark til Søby 2 Mark

Færgeruten omlægges

Færgeruten blev lagt om i 1747, Hübertz oplyser: *»1774 blev indrettet et færgeløb mellem Kragnæs og Grønnæs, hvor fodgængere, der ville forkorte sig vejen mellem Ærøskøbing og Marstal overførtes ved små både«.*

I 1855 får Dr. Biering tilladelse til at inddæmme den søndre del af bugten mellem Marstal- og Rise Sogne ved en dæmning fra Kragnæs jorder *»tæt norden for færgestedet over eller langs med den der beliggende holm indtil Lille Rise Grund«.*

Færgestedet i Kragnæs blev flyttet ca. 400 meter mod nord og vejen dertil er for længst overpløjet.

Færgestedet i Grønnæs var ca. 100 meter vest for spidsen på næsset, netop der hvor dæmningen starter.

Den nye ruteføring er kun halv så lang som den gamle, så man er kommet over på den halve tid. Mikkel Eriksen beretter, at der *»med nogle års mellemrum omkom et par mænd fra Kragnæs i færgestedet ved Lille Rise (Grønnæs)«.*

Fra Grønnæs var der stier som førte til Lille Rise og langs stranden til Ærøskøbing. Som tidligere nævnt, blev kroen i Frydendal flyttet op til Lundsgård som lå på Kønken i Lille Rise. Stien fra færgestedet krydser vejen på Grønnæsbakken (Grønnesvej), og fortsætter på den anden side af vejen direkte til Lundsgård/kroen.

Færgemændene

Der blev afholdt licitation over færgeoverfarten for en 6 års periode og som nævnt indledningsvis, hed færgemanden i 1628 Christian Iversen.

1777. Licitation over Kragnæs – Lille Rise færgeri. Der må ikke forlanges mere end en halv skilling pr. person.

1783. Overfarten udliciteres til Christen Lauritsen, Kragnæs. I 1784 søger Christen Lauritsen om koncession på krohold og høkeri. Ansøgningen blev afslået, i givet fald skal krohold i licitation. I 1786 får Christen Lauritzen en *»Anziege«* (advar-

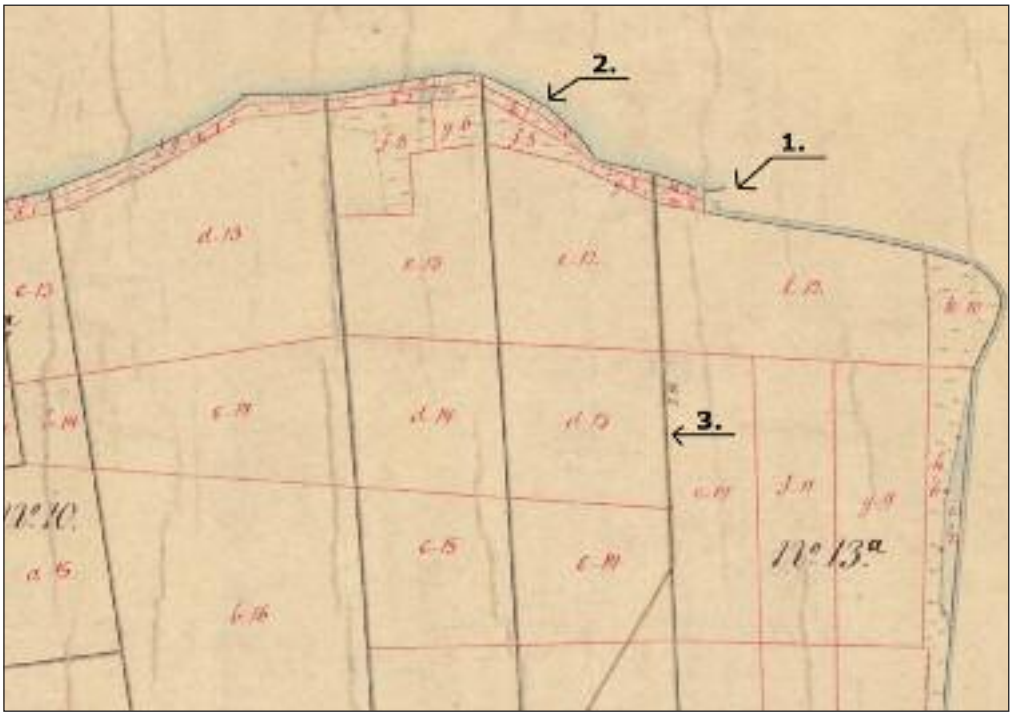


Fig. 7. Pos. 1: færgestedet i Grønnæs, 100 meter vest for næsset ses færgestedet som minder om en lille havn. Fra færgestedet ses stien – Pos. 3 – som førte til Lille Rise. Det første stykke følger stien forløbet af den senere Grønnesvej og skrår derefter over markerne mod Lille Rise. Pos. 2 er stien til Ærøskøbing.

sel). I 1788 søger han om forlængelse af forpagtningstiden, hvilket afslås.

1789. Licitationen over færgeforpagtningen approberes for 6 år. Hans Danielsen vinder licitationen for en årlig afgift på 21 rdl. 32 sk.

1795. Færgerettighederne bortforpagtes for 6 år til Jens Thomsen for en årlig afgift på 22 rdl., gældende fra d. 16. juli 1795 til d. 16. juli 1801. Jens må, under straf, ingen rejsende forsinke ej heller forhøje billetprisen, som for hver person/tur er en seksling (= 6 penninge = ½ skilling). Christen Christensen borger for Jens Thomsen.

1807. Færgeriet der sidst var udbudt i 1801, udbydes d. 14.05. 1807 på nye betingelser. Niels Lauritzen skyldte ved sin fratræden i 1813 16 rdl. Han ansøger om at beløbet må blive eftergivet helt eller delvis.

1814. Generalpostdirektionen approberer ikke licitationen over færgeriet i Kragnæs. Rasmus Christensen bød 14 rdl.

18xx. Christen Christensen Færgemand

18xx. Christen Christensen Færgemand (søn)

Desværre har jeg ikke kunnet fastslå hvornår færgemændene Christen Christensen Færgemand, far og søn, har fungeret som færgemænd.

1846. Laurits Christensen vinder færgelicitationen ved at byde en årlig forpagtningsafgift på 5 rbd. Færgeriets indtægter er aftaget drastisk, idet flere personer i Kragnæs og Ommel selv har anskaffet sig både, hvilket er årsagen til den lave forpagtningsafgift. Den forrige

færgemand betalte 24 rbd. årligt. I juli 1851 klager Laurits Christensen over at han har lidt tab på færgeriet, fordi:

1) *»saavel Postbudet imellem Marstal og Ærøskøbing, som og mange andre, der forhen havde betjent sig af Færgen, nu befordrede sig selv i egen Baad«.*

2) *»at den der saaledes befordrer sig i egen Baad, udfører kommissioner, og afholder derved andre fra at benytte Færgen«.*

3) *»at de, der befordre sig i egen Baad, med tager andre, under foregivende, at det skeer uden betaling«.*

D. 7. 7. 1851 skriver amtsstuen i Ærøskøbing til Nordborg Amt, at forpagtningskontrakten intet nævner om, at ingen andre end færgemanden har ret til at sejle i egen båd og tage andre med imod betaling og tillige udføre kommissioner for andre.

1852. Hans Albertsen indgiver skrivelser om, at færgerettigheden måtte overdrages ham på livstid, samt at der på den anden side af færgeløbet måtte blive anbragt en lille bygning til læ for folk som ville overføres. Det kongelige amtshus i Nordborg skriver, at der med hensyn til bemeldte færgesteds ringe betydning, ikke er anledning til for færgevæsnets regning, at lade anbringe en sådan bygning.

Da færgemanden, efter kontrakten, for egen regning skal anskaffes sig såvel både og andre rekvisitter, må han selv afholde udgiften. På den ene side ved Kragnæs, står der allerede en lille hytte af halm, og en sådan ville være aldeles nok at opføre på den anden side ved Grønnæs.

Hans Albertsen er vel identisk med Hans Albert Brandt Pedersen, som byder på forpagtningen for 1852 – 1858.

Færgerettighederne auktioneres bort den 6. april 1852. H. A. B. Pedersens sidste bud var 33 rigsbankdaler og 80 rigsbankskilling. Søren Rasmussen får rettigheden med et bud på 34 rigsbankdaler og 32 rigsbankskilling.

1852. Søren Rasmussen matros i Kragnæs underskriver d. 1. juni kontrakt med amtsforvalter og husfoged Eggers i Ærøskøbing, på færgerettigheden fra d. 16. juli 1852 til d. 16. juli 1858. Hans far husmand Rasmus Søren Rasmussen kautionerer for kontraktens opfyldelse.

Den væsentligt forhøjede afgift fra 5 rbl. i 1846 til 34 rbl. i 1852 er udtryk for at færgerettighederne er strammet op. Af kontrakten fremgår det:

§1
Al overførsel på ruten skal udføres af færgeforpagteren eller hans folk. Enhver som handler herimod mister sin båd, der vil blive solgt, og pengene delt med halvdelen til den kongelige kasse og den anden halvdel til forpagteren.

§2
Forpagteren skal til passagerernes befordring holde sig mindst 2 både. Når der kun befordres 1 person skal han betale 1 skilling kurant eller 3½ rigsbankskilling. Overføres der flere, er taksten ½ skilling kurant eller 1 3/5 rigsbankskilling.

§3
De tvende færgebroer, overleveres af den forrige forpagter i forsvarlig stand.

§4
De passagerer der ikke ville benytte sig af disse broer, men hellere vil bæres til og fra båden, betaler derfor til bådføreren, hver gang ½ skilling kurant eller 1 3/5 rigsbankskilling for hver person.

§5
Befordring af amtstuebudet i kgl. tjeneste skal forpagteren overføre til enhver tid uden betaling, og nyder derfor befrielse for håndtjeneste til kirke og skolen.

§6
Forpagtningsafgiften på 34 rbd. 32 rbsk. Betales i to terminer. St. Hansdag og jul.

Kautionen for kontrakten opfyldelse underskrives af husmand og skipper Rasmus Sørensen (skal formentligt være Rasmus Søren Rasmussen) i Kragnæs med alt hvad han ejer.

Søren Rasmussen kommer ikke til at drive færgefart i de 6 år kontrakten lyder på. Trods de beskyttende regler der er indført i kontrakten, er udviklingen vokset fra færgeriet. Truslen om at konfiskere både som udførte færgeaktivitet, har sikkert afholdt nogle fiskere i Noret fra dette. Imidlertid har der i lang tid været en blomstrende maritim aktivitet både i Kleven og i Ærøskøbing. I 1849 var der 37 skibe hjemmehørende i Ommel og Kragnæs og endnu flere i Ærøskøbing. Der har været masser af joller og andre små både i Kleven og i Ærøskøbing, og privat sejlads herfra lå udenfor det beskyttede færgeområde. Det var nemmere, behageligere og som regel hurtigere, at sejle direkte fra Kleven til Ærøskøbing og omvendt. Havde man egen båd, tillige billigere.

I tilladelsen fra 1855 til Dr. Edward Biering til at påbegynde inddæmningsprojektet, nævnes der ikke noget om, at der er forhold som skal afklares med færgemanden, så den sidste færgemand Søren Rasmussen må være stoppet på dette tidspunkt.

Hvor boede færgemændene

Albert Andersen Porse* oplyser i 1955: *»Inger Marie Nielsdatter og Erich Erichsøn havde ingen børn sammen, og ifølge skiftet af 6/8-1767 overdrager Erich Erichsøn atter stedsønnen Christen Christensen gården i Kragnæs. Denne brugte fra året 1770 tilnavnet Færgemand, idet han, da herregården Gudsgave brændte 4/10-1767, og den danske stat købte herregårdens jorder og solgte dem til bønderne som fri ejendom, da foruden hans fæstegård i Kragnæs også købte den senere oprettede såkaldte Kragnæs færgegård, der lå nede ved det nuværende Gråsten- eller Grønnesnor, der dengang var havbugt, og havde eneret til færgefart imellem Kragnæs og Grønnæs på Lille Rise landet, og som var en god forretning, der senere i første del af 18 hundredtallet gjorde hans ældste søn, min oldefar på mødrenes side, sandemand i Kragnæs Christen Christensen Færgemand til en velhavende mand**.«*

»I Nørreby omtrent midt i byen lå den gamle slægtsgård, som Christen Hansøn i 1701 ejede, og som gik i arv til den ældste søn af den ældre gren af familien Færgemand. Det er den gård der nu til dags ejes af gårdejer Jørgen Skov eller af hans søn (matr. Nr. 12A/jk), *men omkring år 1800 byttede min oldefar sandemand Chr. Christensen Færgemand denne gård med en gård* (matr. 7A/jk), *der ligger omtrent nede ved det Nørre kær i byen. Den kaldtes i min barndom for Erik Færgemandsgård gård efter min gamle grandonkel, der engang ejede den.«*

Tilladelse til inddæmningen

Dr. Edward Biering i Marstal var en naturinteresseret mand, som var inspireret af forskellige landvindingsprojekter som var i gang rundt om i landet. Dr. Biering fik den idé, at inddæmme og udtørre havbugten som strakte sig fra Kragnæshoved til sandtangen ved Drejet, som forbandt den østre og den vestre del af Ærø, derved kunne Noret omdannes til ca. 700 tønder land agerjord. Dr. Biering var overbevist

---

*) Albert Andersen Albertsen, f. 28.10.1879 – d.07.08.1967, er født opvokset i Kragnæs. Albert tog i 1915 navneforandring fra Albertsen til Porse.

**) Porse skriver yderligere i sine »Erindringer«: Han *var i stand til at give hver af sine sønner eller svigersønner et skib eller en gård med i tilgift.* Det er overraskende og tvivlsomt, at færgefarten i den periode skulle have været en sådan guldgrube. Færgemand Niels Lauritzen ender på fattiggården i Ommel.

Fig. 8. Dr. Edward Biering.

om projektets gennemførlighed, og i efteråret 1853 søgte han ministeren for Hertugdømmet Slesvig om tilladelse til at gennemføre projektet. I januar 1855 modtog Dr. Biering tilladelsen, som havde følgende ordlyd:

I anledning af den af Sognelæge Edward Biering i Marstal indgående ansøgning om at forundes tilladelse til at lade den sønden del af bugten mellem Marstal og Rise sogn inddæmme med en dæmning fra Kragnæs jorder til norden for færgestedet over alle vande med den der henliggende holm indtil Lille Rises grund, imod at affinde sig med de deri interesserede parter på den måde, som nærmere måtte bestemmes, samt imod at erholde ejendomsret til det indvundne stykke land og sådan lettelse i skatteansættelsen af samme, som nærmere måtte blive ham forundt, har det kongelige ministerium Hertugdømmet Slesvig under d. 29 samme måned med forbehold af tredjemands ret bevilliget, at supplikanten må lade den ovennævnte del af bugten mellem Marstal Rise sogne inddæmme og udtørre, samt for det indvundne land tilstået 20 års frihed for alle kongelige skatter og afgifter fra d. 1. januar 1855, at ingen efter hvilken tids forløb han af samme vil have at erlægge en af ministeriet nærmere bestemt afgift til den kongelige kasse, alt dog under. betingelse af, at han med skriftligt revers, der vil være at udstede på anord- ningsmæssig stenografpapir forpligter sig til:

a. At lave en inddæmning og føre den til en højde af 6 fod med 2½ fods dossering pr. fod udad og til en bredde af 20 fod,

b. At tillade at denne dæmning afbenyttes som offentlig vei uden godtgørelse, og at holde enhver skadesløs som måt-te tilkomme erstatning for lidt tab ved Norets inddæmning og udtørring.

Samt i øvrigt med den betingelse, at det inddæmmede land tillægges Marstal og Rise sogne efter forhold til den del, med hvilken de grænser til Noret.

Hvilket jeg ikke undlader at meddele Hr. Sognelæge Biering, med anmodning at tilstille mig den anmeldte, på stenografpapir af anden klasse den samme krævende revers.

Kongelig Landfoged,
Ærøskøbing den 7. Februar 1855.

Velbårne Carstens.

Biering var ikke tilfreds med kravet om at dæmningen skulle stilles frit til rådighed for færdsel uden godtgørelse, idet han også måtte sikre sig indtægter for at få en fornuftig økonomi i det store projekt, han var ved at starte op sammen med en partner. Dr. Biering stod for 3/4 dele af projektet og partneren for 1/4 del.

Biering anmoder, med nævnte begrundelse, om tilladelse til at opkræve gebyr for benyttelse af hans dæmning. Denne tilladelse indrømmes ham i juli 1855. Tilladelsen lyder:

Det kongelige Nordborgske Amtshuus har under 24. denne måned tilskrevet mig således:

Under 14. dennes har det kongelige Ministerium for Hertugdømmet Slesvig meddelt Sognelæge Biering i Marstal Tilladelse til, i et Tidsrum af 30 Aar fra den Dag at regne, da den Dæmning, som han agter at opføre over den søndre Del af Bugten mellem Marstal og Rise Sogne bliver overgivet til offentlig Afbenyttelse for benyttelse af bemeldte Vejdæmning at lade oppebære Passagepenge, 2 Sk. for hver Gaaende, 4. Sk. for hver Ridende, 6 Sk. for hver Vogn og med Kvægtransport 1 Sk. pr. Høved, dog under den Betingelse, at øens Embedsmænd, navnlig Amtmand, Landfoged, Aktuar, Husfoged og Branddirektør på deres Tjenesterejser fritages for at erlægge denne Afgift.

Hvilket meddeles Hr. Sognelæge Biering til efterretning.

Ærø Husfoged den 27. Juli 1855.

V. Eggers.

Dr. Biering stiller sig tilfreds med tilladelsen og de stillede betingelser, og går i gang med det store arbejde. Selv om tilladelsen til inddæmning og udtørring tilsyneladende er rimelig klart formuleret, er der fortolkningsmuligheder, der var dermed lagt op til problemer, og de skulle hurtigt vise sig. De følgende 30 år skulle blive en lang kamp med myndighederne.

Projektering

Kragnæs Holme består 4 holme, Nørreholm, Sønderholm, Billeø og Benholm. Sønderholm på ca. 12 tdr. land, blev købt for 2000 kroner.

Billeø er lille og på de fleste kort indtegnet som nordspidsen af Nørreholm. Benholm ligger længere inde i Noret. Bygningen af dæmningen startede i foråret 1856 i Grønnes, og linjeføringen var over det 400 alen Grønnes Gab, over Sønderholms nordlige del, og endelig over det 300 alen brede østlige løb. Under arbejdet blev ingeniørerne, som ledede arbejdet opmærksom på, at vandet i Flensborg Fjord tidligere var steget til 8 fods højde.

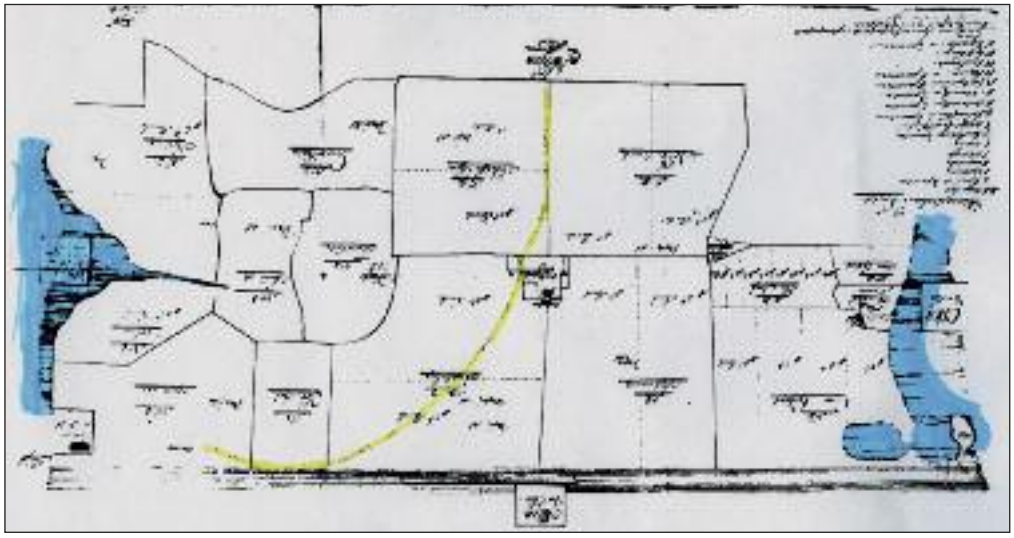


Fig. 9. Udskiftningskort over Gudsgave jorder. Til venstre ses Noret som løber helt til Skovsøen. Til højre ses Det Lille Hav og Halen. Som det ses på teksten, er kortet vendt på hovedet.

Fig. 10. Vandløbet i Ronæs mellem Noret og Skovsøen. Pos. 1: Skovsøen. Pos. 2: Kampestensbro. Pos. 3: »Pumpeværk«, trukket af en hestegang.

Den i tilladelsen krævede højde på 6 fod var altså ikke tilstrækkelig til at holde vandet ude, og det blev besluttet at hæve dæmningen til 8 fod. Da der på dosseringen var krævet en hældning på 2,5 fod pr. fod (Biering skriver i 1860 at han benyttede en hældning på 3:1 og på indersiden 2:1), ville denne forhøjelse betyde at bredden på toppen af dæmningen blev væsentligt reduceret. Det var klart, også for Biering, at dæmningen ikke opfyldte de stillede krav, og han foretager nu en kreativ udlægning af tilladelsen. Biering læser i tilladelsen, at der indledningsvis gives tilladelse til opføre en »Sødæmning« uden krav til udformning og at han under punkt a. forpligter sig til at opføre en »Veidæmning« (parallelt med sødæmningen) men til hvis udformning der er stillet visse betingelser.

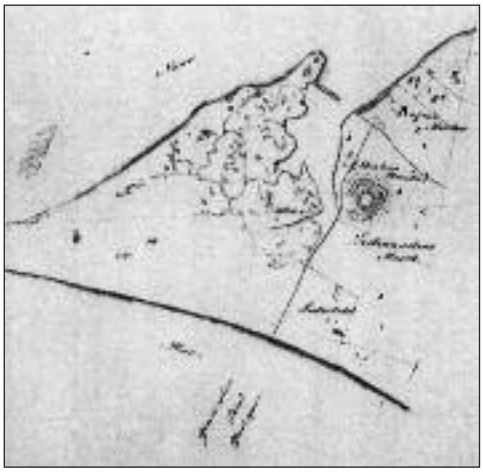


Fig. 11. Det sydøstlige hjørne af Noret ved Absalons Skanse. Der har her været en havn, som tilsyneladende er beskyttet af en pæle-række.

Bierings kamp med myndighederne

Nu skal der findes en løsning med hensyn til »Veidæmningen«. Efter Bierings mening kan denne 6 fod høje dæmning, efter anlægstilladelsens ordlyd, kun placeres på ydersiden af sødæmningen *»Derved ville imidlertid det paafaldende Tilfælde ind-*

træffe, at en Vei kom til at ligge udenfor Dæmningen i stedet for indenfor«.

D. 14. juli 1856 gør Biering i en skrivelse til Landfogderiet, opmærksom på det uheldige i at have en vej liggende på ydersiden af en dæmning, og foreslår i stedet for en ruteføring tværs over Noret. Kort tid efter fik han brev om, at hans skrivelse var videresendt til Husfogderiet, under hvilket vejvæsnet hørte. Biering rykkede gentagne gange for svar på sin skrivelse, men der skulle gå over to år inden han fik et svar. I mellemtiden var han kommet til den overbevisning, at Husfogden var enig i hans forslag. Biering blev af Husfogden opfordret til at overvære en besigtigelse af dæmningen d. 1. oktober 1858, og blev ikke gjort opmærksom på, at der evt. var problem med den af ham foreslåede placering af »Veidæmningen«. Den 29. november 1858 kommer så langt om længe det ventede svar fra Husfogderiet, som meddeler at retten til at opkræve passagepenge var suspenderet, idet dæmningen ikke var 20 fod bred for oven. Biering indvendte, at i 6 fods højde var bredden 20 fod og i øvrigt var der tale om sødæmningen og ikke vejdæmningen. Biering gør gældende, at han i over 2 år har afventet myndighedernes ønske med hensyn til placering af »veidæmningen«. Biering klager til ministeriet over *»den ubeføjede og vilkårlige Fremgangsmåde, som var iværksat imod mig«.*

Husfogden bekendtgjorde nu at der var fri offentlig færdsel over den tilstede-

Fig. 12. Maleri af Grønnæsmøllen og vand i Noret. Maleren har stået mellem Lille Rise og Nevrebakken. Hverken huset med røg i skorstenen eller stendyssen har eksisteret. Grydehøj har ligget nogenlunde der hvor stendyssen er vist, men landskabet er ikke naturtro og højen havde ikke dette klassiske udseende. Malerier er signeret C R 69, men sagkundskaben strides om, om det Carl Rasmussen som er maleren. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

værende dæmning. Da der ved lavvande kunne køres i strandkanten fra Grønnes til Sønderholm, kom der her trafik tværs over dæmningen, og den smalle overkant blev derved beskadiget. Biering klagede på ny til ministeriet over dette. Alle Bierings klager resulterede kun i, at ministeriet bakkede den lokale administration op, uden at

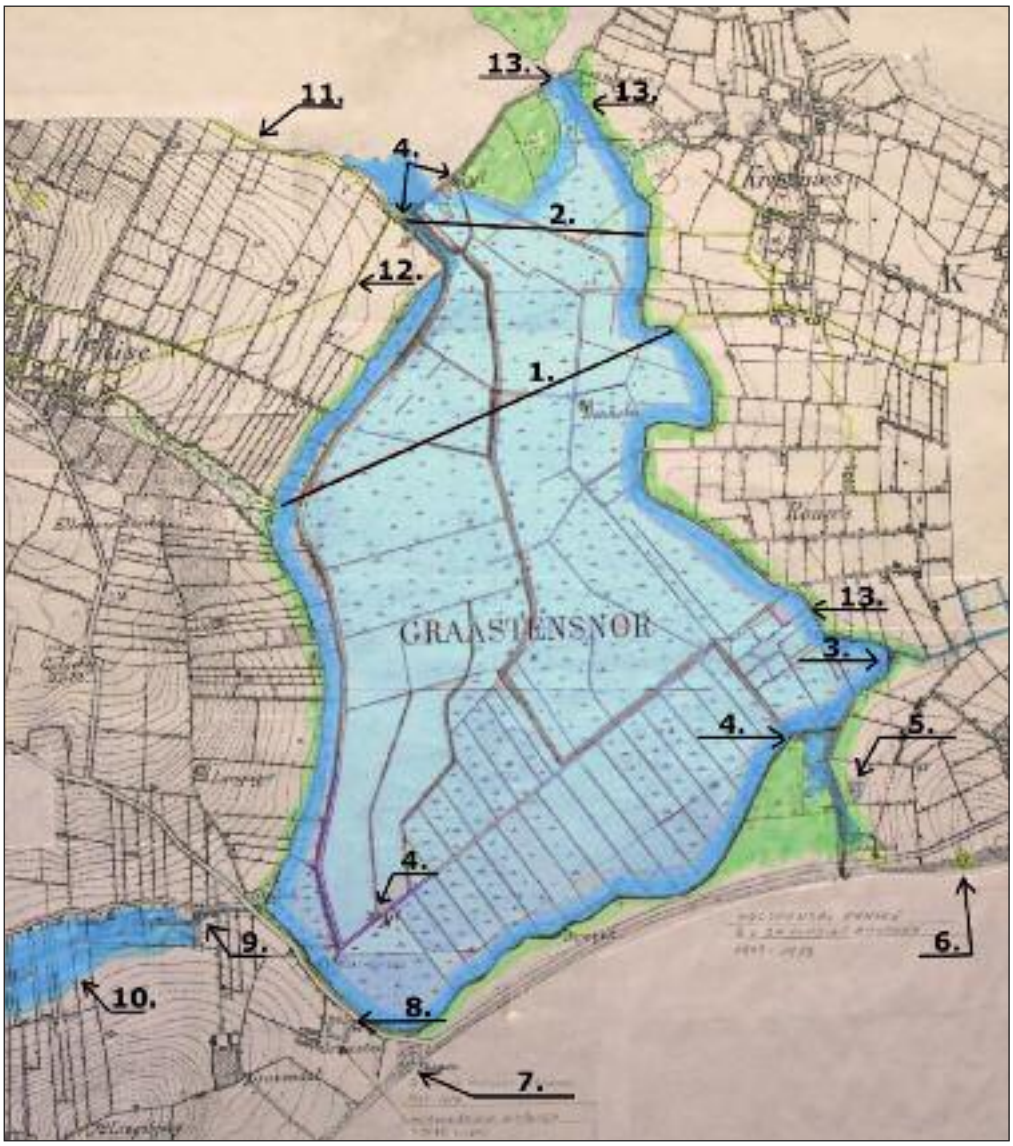


Fig. 13. Det tørlagte Nor. Der er i forskellige tidsperioder foregået en masse spændende ting omkring Noret. Pos. 1: Første færgerute, Pos. 2: Senere færgerute, Pos. 3: Hestegang ved Skovsøens udløb i Noret, Pos. 4: Møller, Pos. 5: Absalons Borg, Pos.6: Skanse med 2 stk. 24 pundige kanoner, rejst under englandskrigen, Pos. 7: Som pos. 6, Pos.8: Herregården Graasten, Pos. 9: Vandmølle, Pos. 10: Møllesøen, Pos.11: Sti til Ærøskøbing, Pos. 12: Sti til Lille Rise Pos. 13: Sluser, også ved de to møller ved dæmningen var/er der sluser.

kommentere at Biering for længst har forespurgt om myndighedernes ønske vedr. vejdæmningen. Endelig reagerer ministeriet og acceptere den alternative rute over Noret, men på uantagelige betingelser. Specielt var betingelsen om at Biering skulle vedligeholde vejen uantagelig, idet denne forpligtelse oprindeligt var pålagt det offentlige. Hvad der måske var et pragmatisk forslag fra myndighederne, blev af Biering opfattet som afpresning og provokation.

Biering havde klaget og klaget, uden at finde forståelse for sine klager og sin situation. Han meddeler nu at han vil bygge vejdæmningen, som fastlagt i tilladelsen, altså på ydersiden af diget. Dette får Husfogden til, i en skrivelse af d 28. februar at meddele at man på ingen måde ville anbefale et vejanlæg som ikke kunne benyttes til færdsel. Tværtimod stillede man i udsigt at man ville ekspropriere for at få en vej på den udtørrede grund. Ingen skal sige at, Biering ikke kunne eller ville overholde sine forpligtelser, så han bygger i 1860 en vejdæmning på den udvendige side af sødæmningen, med de fastsatte dimensioner. Husfogden havde i et brev af d. 28. februar, meddelt at det offentlige ikke ville gøre brug af sødæmningen, som gik fra Grønnæs til Sønderholm.

Den frie færdsel blev nu forbudt, og den beskadigede dæmning blev istandsat for Husfogderiets regning, idet der d. 3. februar 1860 blev afholdt licitation over istandsættelse af vej og dæmning.

Dæmningen er færdig

Dæmningen med en 3 alen bred sluse i den vestlige ende stod færdig i slutningen af 1856. Dosseringen var belagt med græstørv, men en tør sommer i 1957 gjorde at tørvene groede dårligt. Et voldsomt højvande d. 21. januar i 1858 bortskyllede en del af græstørvene, især på strækningen over Grønnes Gab. Da de følgende somre også var tørre, blev det besluttet at belægge dæmningen med sten.

Ved hjælp af slusen kunne vandstanden i Noret holdes ½ alen under normal vandstand, og derved tørlægge en strimmel på en snes alen, rundt om Noret

Der blev gravet en stor ringkanal rundt om Noret som skulle opsamle tilløbsvandet fra det omliggende land. En vandrig grøft fra Møllesøen og St. Rise Mose løber i ringkanalen ved Steget, og på den modsatte side er der tilløb af vandet fra Skovsøen, som via en sluse i Ronæs, også kan bruges til overrisling. Vandet i ringkanalen kan via sluserne ved møllen ledes ud i Noret, således at man kunne vande og afsalte området. Ved siden af slusen blev der bygget en pumpemølle, som blev sat i drift i begyndelse af 1858.

Møllen

Mølletypen var en såkaldt hollandsk pumpemølle, med et vindfang på 33 alen med en stor og en lille vandskrue (Arcimedes snegl). Vandskruerne roterer i en åben skråtstillet tætsluttende kasse. Møllen var ofte i drift døgnet rundt, når der var vind til den, kun afbrudt af reparationer og opsynsmandens fravær. Fra den 30. August 1860 førte opsynsmanden journal over møllens driftstimer, og Biering skriver i Ugeskrift for Landmænd 1861.11. at møllen har arbejdet i 204 dage af i gennemsnit 15 timer, i alt 3084 timer. Heraf har den lille skrue været i drift i 1361 timer. Den store skrue i 1403 timer og begge på en gang i 320 timer. Den pumpede vandmængde varierer fra 275 til 1300 kubikfod i minuttet. Møllen har en maksimal kapacitet på 1800 kubikfod i minuttet (det er en formidabel vandmængde på 56 m^3/min, som det er vanskeligt at forestille sig at møllen kunne præstere/jk). Den maksimale kapacitet udnyttes dog aldrig, idet man hellere reducerer sejlarealet på vingerne for ikke at få for stor slidtagen på møllen. Møllen kan hæve vandet til en højde på 1½ fod over daglig vandstand. Biering vurderer senere, at en løftehøjde

Fig. 14. Møllen i Grønnæs. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

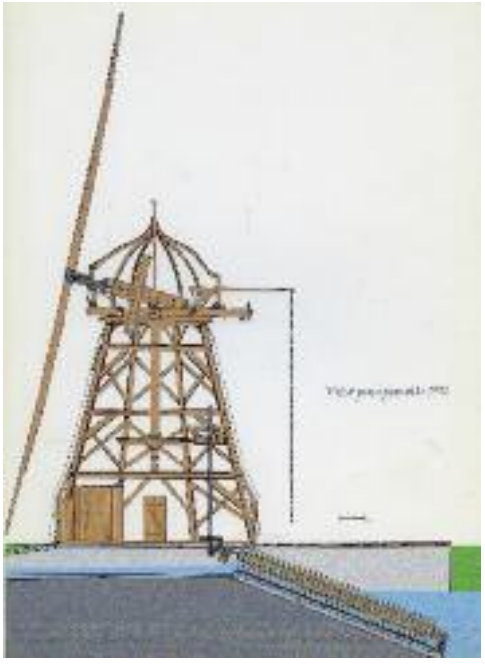


Fig. 15. Snittegning af Vitsø pumpemølle opmålt og tegnet af Palle Abramsson. Møllerne i Gråsten Nor var principielt opbygget på samme måde.

på et par tommer over dagligt vande ville have været tilstrækkeligt.

Møllen pumper vandet op til slusebassinet, hvor det via en sluse også kan ledes til overrisling i tørre perioder.

Møllehuset

Som nævnt havde Biering købt Sønderholm for 2.000 kroner, og noget af det første han foretog sig, var at opføre et hus her til brug for dæmningsbyggeriet.

I Ærøskøbing Branddirektørs Brandkatakster oplyses: Forsikringsnummer 12. (Nyt nr. 14) Sognelæge Biering

Bygning 0: Træhus med stald og port

Der blev senere på holmen bygget et hus til møllepasseren som også var opsynsmand. Fra Brandprotokollen fra 1862, er der følgende oplysninger:

Forsikringsnummer 14.

Sognelæge Biering, Grønnes Nor

Bygning A: Beboelse, stråtag, brandmur. Beliggende N. f. 13 Grønnesnor. Bygning B: Stald, lo, brænderum. Beliggende Ø. f. A.

Fig. 16. Møllen i Grønnæs. Foran møllen ligger der en vandskrue/snegl. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

Bygning C: Hestestald, vognremise. Beliggende N.f.B

(Der har åbenbart været 3 bygninger, men iflg. Anna Pietraszek var der kun 2, da hendes familien flyttede dertil i 1929).

Pengekrisen i 1857

Allerede året efter at dæmningen var rejst indtraf en betydelig vanskelighed, nemlig pengekrisen i 1857. Bierings 1/4 dels partner kunne ikke klare krisen, og Biering måtte overtage hans andel. Biering måtte stille »dæmningsanlægget« som sikkerhed, for at opnå den nødvendige finansiering. Den 31. december opgjorde han, at hele anlægget havde kostet 49.000 kroner. Dæmning med sluse, ringkanal og mølleanlæg stod i kr. 30.000. Forrentning af egen og fremmed kapital 7.000 kroner. Foranstaltninger til bekæmpelse af sandflugt, hus og lønning til opsynsmand, gravning af hovedkanal, inventar og besætning, rejser m.m., havde kostet kr. 12.000. Anlægget havde givet et afkast, incl. afhændet

Fig. 17. Møllen i Grønnæs set fra Nevre. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

jord, på 7.000 kroner. Netto anlægsudgift var således 42.000 kroner.

Noret tørlægges

I efteråret 1858 havde møllen, hjulpet på vej af den tørre sommer, næsten tømt Noret. Der var et vådt område tilbage på ca. 50 tønder land (Biering udgiver et kort i 1859 som viser et væsentligt større vådområde), med en dybde på op til 1 alen. Ca. 200 tdr. land ved Drejet og ved Ronæs, viste sig at være overvejende sandbund, og der forekom sandstorm med skade på de tilstødende marker. Tove Kjærboe citerer Bende Bendsen:

»Den 18. og 19. dec. (1859/jk) I tørt Blæsevejr blæste Flyvesandet fra Grønnisnoer Distriktet, som Lægen Bjering i Marstal har ladet inddæmme, så stærkt fygende at ikke alene Vintersæden i Lillerisemark og Rougnæs på mange Steder var aldeles bedækket dermed, men det blæste endog op over Lillerise Banke og på Toppen af Skibsmasterne i Ærøskøbing Havn. Det så ud som Snefog. Allerede om Sommeren og Efteraaret 1858 havde Sandflugten fra dette Noer bedækket og ødelagt en stor del af de tilgrænsende Jorder i Kragnæs og Rougnæs«.

Det blev besluttet at et område på ca. 60 tdr. land skulle gennemgrøftes, med grøfter på 1 alens bredde, 1- 2 fod dybde og med 10 alens afstand. Det fra grøfterne opgravede mergel, blåler og muslingeskaller som lå i lag på op til 1 fods tykkelse, blev spredt ud over den sandede jord, og var dermed med til at holde på sandet. Biering får ved denne lejlighed

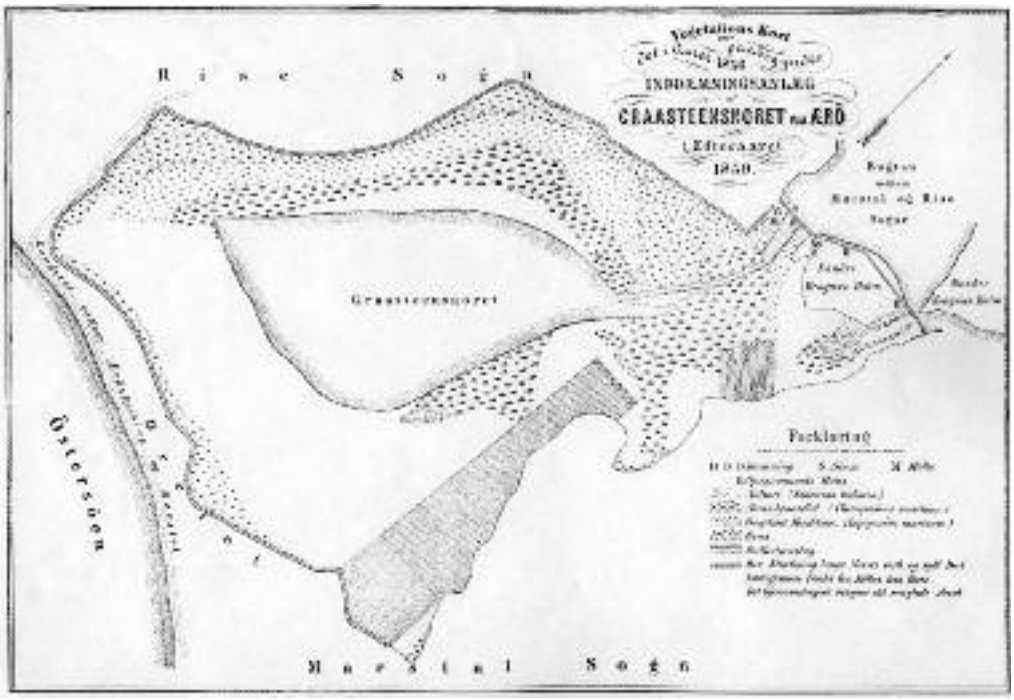


Fig. 18. Vegetations Kort over det i Aaret 1856 paabegyndte Inddæmningsanlæg af Graasteensnoret paa Ærø i efteråret 1859. Det ses at det resterende vandområde er større end de 50 tdr. land som Biering oplyser til landbrugsbladene. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

flere sagsanlæg på halsen, pga. fygende sand.

Biering får virkelig styrket sin botaniske interesse, og laver optegnelser over hvor, hvornår og hvilke planter gror op. Allerede i 1859 blev der forsøgsvis plantet raps, som gav et udmærket udbytte.

Som nævnt var der et lavtliggende område i Noret på ca. 50 – 100 tdr. land, som det kneb med at få udtørret. På grund af fordampning var vandet i denne sø i øvrigt blevet mere salt, end det var oprindeligt. Man planlagde at lede tilløbsvand til søen, men da vintrene i 1860 og 61 var meget våde, blev dette ikke nødvendigt. I efteråret 1862 skriver Biering i Tidskrift for Landøkonomi, at han dette år vil påbegynde et anlæg, som på en gang skulle tjene til at fjerne tilløbsvandet, for så vidt at det i for stor mængde er tilstede, og tillige drage nytte heraf til bundens forbedring. Han vil grave en parallelgrøft til ringkanalen og bruge det opgravede jord/ ler til en vold på ringkanalen ind imod Noret. Derved kan en større vandmængde opstemmes og via slusen ledes i havet, eller ledes som overrisling til de sandede dele af Noret. Når tilløbsvandet således hindres i at løbe til midten af Noret, skal møllen kun fjerne det vand som falder som nedbør. I samme tidsskrift fortæller Biering om situationen for de indesluttede fisk. Torskene døde allerede i begyndelsen af august måned 1856. Hen på efteråret bemærkedes en stime hornfisk, en del blev fanget og resten døde af kulde den følgende vinter. Flyndere blev fanget indtil 2 år efter inddæmningen, nogle svært magre eksemplarer. Ålene har holdt sig godt og findes stadig i store mængder. De føres med strømmen i kanalerne, igennem møllens vandskrue og kan fanges på møllens

Fig. 19. Sluseanlæg ved Grønnæsmøllen. Vandet i den store kanal ledes direkte til slusen i dæmningen, som åbnes ved lavvande. (Foto: John Kristensen).

tremmeværk, som er anbragt der til samme formål. Det er specielt mellem kl. 9 og 12 om aftenen at ålene strømmer til. En gang blev der på 3 timer fanget over 300 pund og møllen måtte standses, da der ikke kunne findes afsætning for så mange ål. I alt er der fanget flere tusinde pund ål.

I sommeren 1872 var hele området, ifølge Biering, fuldstændig tørt. Der var i 1871 opført en ny pumpemølle med 2 vandskruer, der var således nu 2 møller. Den nye mølle der var selvkrøjende havde modificerede vandskruer, så den kan suge fra en dybde på 1 alen under det dybeste punkt i Noret. Det var både en enklere, effektivere og billiger vandskrue (som muligvis var lavet af stål, medens skruerne i den gamle mølle var lavet af træ). Der var mellem møllerne og dæmningen opført en vold over et område på 9 tdr. land, hvor vand ved møllernes hjælp kunne opstemmes og bruges til overrisling.

Selv om Biering erklærer Noret for tørlagt, er der stadig problemer i den sydvestlige del af Noret. Det viser sig nødvendigt at bygge endnu en mølle ud for Tornhave, møllens placering ses på gamle målebordskort. Hvornår møllen er opført og nedtaget, vides ikke.

Også ved Ronæs kneb det med udtørringen, se møllen i Ronæs.

Interessantselskab

Den 24. oktober 1869 solgte Biering det meste af anlægget til 3 interessenter, således at Biering og 2 andre hver havde 2/7 af anlægget og den sidste 1/7. Hver syvendedel blev solgt for kr. 12.000 og salget indbragte således Biering kr. 60.000. Biering opretholdt retten til at opkrævede passagepenge. Det nydannede interessantsel-

Fig. 20. Grøfterne i Noret er gravet i 3 dybder, her ses den dybeste og mellemste kanals tilløb. (Foto: John Kristensen).

skab gjorde det muligt at opføre den nye mølle, som havde kostet 13.000 kroner. Biering var åbenbart ikke enig med sine partnere om hvordan »inddæmningsanlægget« skulle drives, han skriver herom: *»Da jeg kom til erkjendelse af denne kostbare måde at drive anlægget på, besluttede jeg at søge arealet delt saaledes at enhver Interessant fik sin part, hvilken han kunne drive som han ville«. Møller, dæmning, kanaler og sluser samt et areal på 60 tdr. land indbefattet Sønderholm, skulle være fælles ejendom.*

Den. 24. marts 1875 blev der indgået en ny kontrakt mellem 3 interessenter som i mindelighed delte Noret mellem sig (1 interessant var død). Interessenterne er: Juhl med 1/5, Hansen med 2/5, Biering med 2/5. Biering vandt lodtrækningen og valgte det nordøstlige hjørne af Noret. Det beløb som blev tilvejebragt ved passageafgift, tilfaldt fortsat ham. Biering var i 1868 flyttet til Ærøskøbing efter at han var udnævnt til distriktslæge.

Stormfloden i 1872

Den 13. november 1872 var det stormvejr og vandet steg til 10 fod over dagligt vande, så det stod 2 fod over kammen på dæmningen. Uden for dæmningen løb vandet ind i Noret 3 forskellige steder. Der blev gennembrud 2 steder på dæmningen, og sluserne blev åbnet for at fylde Noret så hurtigt som muligt, for at nedsætte vandmassen gennem dæmningen. Dæmningen blev voldsomt medtaget og en fjerdedel skyllet væk. Murene i et grundmuret hus som var bygget umiddelbart inden for dæmningen, blev skyllet væk. Taget sank ned og blev stående på pladsen. Fra et andet ligeledes grundmuret hus, der var bygget på den udtørrede grund, flød taget med skorsten, over til den modsatte side af Noret. Da man i juni måned det følgende år ville bjærge taget, fandt man en pung med 249 kroner deri. Møllerne blev heldigvis stående, men led stor skade, og en beton afløbskanal blev underskyllet og bortrevet. Sten fra volden blev skyllet langt ind Noret, og store jordklumper blev skyllet helt op til 1000 alen ind. Volden om opstemningsområdet blev skyllet væk og kanalerne fyldt med dæmningsmateriale. Opstemningsvoldene i hele Noret, blev generelt svært beskadiget. Høet var høstet på dette tidspunkt og flød rundt i stakkevis.

Pastor C. T. Høj fortæller i »Træk af Marstals Historie«: – *»at man også i Landsognet mærkede stormflodens virkninger, særligt i det lavtliggende Kragnæs. Her steg vandet efterhånden op til husene, og medens kreaturerne bragtes op til højere liggende steder, samledes befolkningen i gårdmand Hans Kristensens går, hvor stuehuset så nogenlunde blev liggende på det tørre. Alle madvarerne blev dog spist op, da gårdmanden jo fik uventet stor indkvartering. I et hus i landsbyen stod der et lig i de dage, og man var nødt til at sætte kisten op på loftet, fordi vandet blev med at stige«.*

Endnu mere dramatisk var det på Egholm hvor der boede 2 brødre, Rasmus og Jens Nielsen, med deres familier med i alt 4 småbørn. Jens og Rasmus var i Marstal da uvejret var på vej, og måtte fra toppen af Marstal mølle betragte hustruernes kamp mod vandet i møller Webers kikkert. Familierne var krøbet sammen på loftet af husene, som efterhånden kun bestod af bindingsværktømmeret, som heldigvis holdt. På Lilleø udspillede der sig den samme historie. Her boede 1 familie, manden var på Ærø, og også her holdt resterne af huset stand mod vandmasserne. Anna Pedersens fra Søkildegård i Ærøskøbing, fortæller at hendes bedsteforældre boede i den nederste gård ved Noret i Langeagre. Bedstemoren som er født i 1862, kunne huske stormfloden i 1872. Gårdens kælder blev fyldt med vand og der flød med døde dyr.

Dæmningen skulle repareres så hurtigt som muligt, men der var problemer med

at skaffe materiale til dette. Der blev derfor, for 100 Rd., købt et stykke jord på 1 tdr. lands størrelse ved den ene ende af dæmningen. Materialet som her opgravedes (det må være det »dybe hul« der er tale om/jk) forslog ikke, hvorfor man søgte at få lov til at afgrave en ½ tdr. jord i Grønnes til niveau med daglig vandstand. Selv om arealet blev efterladt som engjord til ejeren, forlangte denne 800 Rd. for at levere jorden, en pris man ikke ville betale. Den nye mølle var bygget på den vestre ende af Sønderholm, og man besluttede nu at ofre et par tdr. land af holmen til byggemateriale. Der blev sat en vold om udgravningsstedet og gravet en kanal til møllen, således at udgravningen kunne holdes tør i en dybde af 3 alen under daglig vandstand. Interessantselskabet besluttede at forhøje dæmningen til 10 fod som så også krævede større bredde, idet den blev forberedt til yderligere 2 fods forhøjning. Den famøse vejdæmning som blev anlagt i 1860 på ydersiden af sødæmningen, var naturligvis beskadiget i samme grad som sødæmningen og Interessantselskabet inddrog simpelthen den 12 år gamle vejdæmning til forøgelse af sødæmningen, den lå alligevel delvis ubenyttet hen, da det offentlige ikke ville benytte den.

Der var i øvrigt voldsom mangel på arbejdskraft, idet stormfloden havde anrettet store skader mange steder på øen, blandt andet var der digebrud ved 3 andre inddæmmede områder (her må man havde regnet sandtangen ved Sjoen med/jk) på øen. Søen (»det dybe hul«) som opstod ved opgravningen af fyld ved den østlige ende af dæmningen, blev indrettet til opstemning af overrislingsvand. Der blev

Fig. 21. Drejet efter stormen i november 1941, et af de store kratere er blevet fyldt med kampesten og sandsække.

indbygget en sluse i dæmningen og en i den modsatte ende af hullet, ved vejovergangen. Den 1. april 1874 var reparationsarbejdet, incl. genopførelse af husene, afsluttet. Omkostningen for reparationsarbejdet var 24.000 kroner.

På samme dato som stormfloden, var katastrofen ved at gentage sig i 1941. Den 12. og 13. november var der en voldsom storm fra sydøst og Østersøen var på nippet til at bryde igennem ved Drejet. Der var indbrud 4 steder, værst var det i den vestlige side, 10.000 kubikmeter ral blev skyllet væk. Mange arbejdere og 9 lastbiler var travlt beskæftiget, under Ærøs Redningskorps ledelse med at fylde sandsække m. m. i de store indbrud. Arbejdet stod på til langt ud på natten og Noret var reddet fra igen at blive fyldt med saltvand. Større køretøjer kunne i de følgende dage ikke passere Drejet, busruten blev f.eks. lagt over Noret og dæmningen. Drejet var Svendborg Amts dyreste stykke landevej. I flg. vejinspektør Grimstrup kostede udbedring af skaderne 30.000 kroner. Ved samme lejlighed mistede Halen sine ca. 20 badehuse, samt blev rykket 5-6 meter ind i havnen.

Bierings fortsatte kamp med myndighederne

Der gik 2 år før myndighederne rørte på sig, og i efteråret 1874 blev selskabet af Ærø Herredskontor opfordret til at omsætter passagetaksten fra rigsmønt til kronemønt. Den 9. februar 1875 modtog interessantselskabet, via Ærø Herredskontor, en skrivelse fra Indenrigsministeriet. I Bierings referat skriver ministeriet: *»at interessantselskabet var uberettiget til at forbyde Passage over Dæmningen eller betinge denne ved Erlæggelse af betaling«. Biering svarer at »den pågældende Dæmning er Sødæmningen, over hvilken der ikke var betinget Færdsel, og hævdede sin ret til at forbyde Færdsel over denne eller til at tage Betaling for Færdsel over den«. »Ministeriet synes at have anerkjendt min Berettigelse i saa Henseende, idet jeg senere aldeles intet hørte herom, hvad jo ogsaa er forstaaeligt nok, da det var det offentlige, som havde modsat sig Tilveiebringelsen af den Veidæmning, over hvilken offentlig Færdsel skulle finde sted«.*

Der kommer tilsyneladende en periode hvor Bierings opsynsmand opkræver passagepenge, uden myndighedernes indblanding. Biering er flyttet til Roskilde i 1879 og sælger ud af sine besiddelser i Noret, han kan ikke slippe kontakten til Ærø, uden en afklaring på den vanvittige »veidæmningssag« (den foreskrevne vejdæmning havde i virkeligheden kun eksisteret fra 1860 til 1872). Den 17.december 1887 kontakter han indenrigsministeriet, for at få løst knuden vedr. en vejforbindelse over det udtørrede Nor. Han tilbyder generøst »ikke at berøre de tidligere Forviklinger mere end nødvendigt«, og foreslår 3 forskellige placeringer.

For at vise imødekommenhed er en af placeringerne på ydersiden af sødæmningen. Det er jo den placering som inddæmningsgodkendelsen var baseret på, efter Bierings mening. Sagen foreligges de omliggende kommuner som meddeler, at man ikke ønsker en vejforbindelse over Noret. Måske vil kommunerne ikke forpligte sig til at vedligeholde en vej, hvor passagepengene tilfalder Biering. Herredsfogden spørger Biering, med hvilken ret han opkrævede betaling for færdsel over sødæmningen. Biering gentager sin argumentation, og at han blot hævder sin ejendomsret på grunden som fører til dæmningen. Fodgænger opnår en betydelig forkortelse af vejen ved at benytte hans private vej, og det opkræver han betaling for.

Den 9. Juli 1888 meddeler ministeriet i en lang svarskrivelse, at da den bemeldte dæmning ikke havde den fastsatte indretning, var hverken dr. Biering eller nogen af parthaverne i interessentskabet berettiget til at opkræve passagepenge.

Biering meddeler ministeriet d. 16. juli at de har misforstået det hele, og forklarer igen forskellen på »Sødæmning og Veidæmning« og at det er myndighedernes skyld at man er kommet ud i dette uoverskuelige roderi. Den 27. juli sender Biering to skrivelser fra sin opsynsmand, til ministeriet. I den ene skrivelse meddeler opsynsmanden, at passerende har nægtet at betale, fordi ministeriets brev af d. 9. juli er opslået på rådhuset i Ærøskøbing. I det andet brev meddeler opsynsmanden at Herredsfogeden har forbudt ham at opkræve betaling, *»endog for Færdsel over min særlige udtørrede Grund«.* Biering skriver at det vil få skæbnesvangre konsekvenser for ham, idet indtægten fra færdslen var pantsat for lån i Rise Sparekasse.

Den 17. november 1888 meddeler ministeriet, at brevet af d. 9. juli stod ved magt. Den 29. november protesterer Biering igen til ministeriet, de toppes nu på 28. år.

Biering er bitter, han har båret sit anlæg igennem pengekrisen i 1857 og stormfloden i 1872. Han anmoder om at forbuddet mod at opkræve betaling må blive sat i midlertidigt bero. D. 13. februar 1889 får han besked om, at herredsfogeden til ministeriet har oplyst, at han ikke har forbudt opsynsmanden at opkræve betaling, men blot slået ministeriets skrivelse op på rådhuset. Hans andragende om midlertidig suspension af betalingsforbuddet, bliver ikke besvaret.

Den 6. marts meddeler opsynsmanden, at han aldeles ikke har misforstået herredsfogeden, som havde truet ham med straf, hvis han fortsatte med at opkræve passagepenge. Opsynsmanden får provision, og opfordre Biering til snarest at få tingene bragt i orden, så han kan hænge skiltet ud igen. Efter at opsynsmanden har set skrivelsen, hvor herredsfogeden nægter at have udstedt et opkrævningsforbud, drister han sig til igen at opkræve betaling. Mange passerende er nu blevet modvillige til at betale og nogle tiltvinger sig passage uden at betale.

Retssagen
mod gårdmand Conelius Clausen

Biering modtager den opmuntrende meddelelse at, ministeriet tillader betalingsspørgsmålet afgjort ved domstolen, ved at han anlægger en politisag mod de personer som tiltvinger sig adgang til hans ejendom. Sagen er den, at en sådan sag allerede er afprøvet ved retten med positivt udfald for Biering. Ved en retssag i 1884, hvori Biering anmelder gårdmand Conelius Nissen Clausen fra Lille Rise for at anvende vejen over Noret uden betaling, lyder dommen:

»Cornelius Clausen idømmes en bøde på kr. 2,00 at betale til de fattiges kasse i Rise Sogn samt retssagens omkostninger, derved at han har anvendt vejen over Gråsten Nor uden at betale Passagepenge«.

Cornelius Clausen hævder at være interessant, idet han den 19. november 1881 hat købt 4 tønder land af Distriktslæge Biering. Biering fastholder, at der ikke er tilskødet rettigheder til færdsel på Noret, men at jorden er solgt med sædvanlige rettigheder og byrder. Retten giver Biering ret i dette.

Opsynsmanden Claus Clausen giver følgende vidneudsagn:

»På given foranledning erklærer jeg undertegnede Møllebestyrer i Gråstensnoret og Opsynsmand ved Dæmningen, Claus Clausen, at lige siden Handelen i efteråret 1884 fandt sted har køberne af Jord i Graastensnoret oftere passeret Dæmningen og betalt derfor. Først i den senere tid har jeg til Distriktslæge Biering måtte klage over, at køberne fra Lille Rise begyndte at nægte at ville betale for Færdslen. Denne

min Erklæring er jeg villig til, om fornødent gjort, i Retten at bevidne«.

Grønnes Mølle d. 18. August 1884.

C. Clausen

Den 21. maj 1889 indrykker Biering følgende annonce i Ærø Folkeblad:

I Skrivelse af 9. juli har Indenrigsministeriet forment, at jeg ikke er berettiget til at betinge Færdsel over Dæmningen ved Graastensnoret på Ærø at erlæggelse til Betaling; og denne Skrivelse blev bekendtgjort ved opslag paa Raadhuset i Ærøskøbing, hvorefter min Opsynsmand ved Dæmningen indberettede at Herredsfogeden havde forbudt ham at opkræve Betaling for Færdslen. Jeg paalagde Opsynsmanden at lyde det givne Forbud og indgav over dette en Klage, som blev besvaret med, at Ministeriet fastholdt sin formening og henviste mig til Rettergang. Da jeg derefter paaviste for Ministeriet at dets ovennævnte formening var bygget på en mistydning af den mig i sin tid meddelte Bevilling til Anlæggets udførelse, og udbad mig Herredsfogedens mundtlige Forbud meddelt skriftligt til brug under en Retssag, modtog jeg Meddelelsen om at Herredsfogeden ikke havde givet Opsynsmanden det af Opsynsmanden paaankede forbud. Jeg paalagde da Opsynsmanden at opkræve Betaling på ny.

Under d. 29. samme Maaned har Indenrigsministeriet tilkendegivet, at jeg vil kunne få Spørgsmålet om berettigelse til at tage betaling for Færdslen over Gråstensnoret afgjort ved Domstolene, ved at begære offentlig politisag anlagt mod dem, som uberettiget færdes over Dæmningen. Ved en sådan offentlig politisag er det allerede under 2. september 1884 konstateret at den vedkommende er kendt uberettiget til at færdes uden Færdselspenge på den pågældende Vej, som er en privat Vej. Når Herredsfogeden ikke desto mindre under 10. s.m. i modstrid med denne Politiretsdom har bekendtgjord at jeg ikke er berettiget til at fordre Betaling for nævnte Færdsel, så tillader jeg mig at bede Befolkningen, blandt hvilken jeg har levet i saa lang en Aarrække, ikke at lade sig vildlede og ikke foregribe en afgørelse. Efter at nu i mere end en Menneskealder har overset den mig i sin tid tilføjede Fornærmelse og ved legal Fremgangsmåde har søgt at oplyse og møde den mistydning, uklarhed og vilkårlighed, som er fremkommen i denne Sag, tvinges jeg nu til som nødværge at give en efter opbevarede aktstykker samlet fremstilling af den famøse Vejdæmning. Indtil denne fremstilling som vil gøre det klart, at det er de vedkommende Myndigheder, som have forhindret at en offentlig Vej er tilvejebragt, medens man gør forsøg på at tilvende sig offentlig Færdsel på min private Vej – kan foreligge, vil jeg bede de Vejfarende, som ønsker at benytte min private Vej, at vise mig den imødekommenhed at være mig behjælpelig med at opretholde fred og orden på mit Anlæg ved godvilligt at betale Opsynsmanden, som har Ordre til at vise enhver, som ikke vil betale, tilbage. Jeg har det Haab, at beboerne på Ærø endnu har mig saa meget i venlig Erindring at jeg ikke forgæves skal føje deres bistand, naar det gælder om at frede om det Anlæg som har vakt så megen Interesse blandt Befolkningen, og som forhaabentlig vil vedblive at være til Gavn for øen.

Ærbødigst, E. Biering

Ærø Folkeblad bringer d. 28. Maj et indlæg af Herredsfoged Egge:

I anledning af Distriktslæge Bierings Inserat i Ærø Folkeblad af 21. Maj, skal jeg oplyse følgende:

Egge gør rede for Godkendelserne, og fortsætter *»men denne tilladelse (til at opkræve passagepenge/jk) blev den 16.11. 1858 suspenderet på grund af, at han ikke havde givet Dæmningen den i Inddæm-*

ningsbevillingen fastsatte Indretning, og under 3. februar 1875 resolverede Indenrigsministeriet, at da de Betingelser, hvortil Tilladelsen til at opkræve Passagepenge var knyttet, ikke senere var fyldestgjort og Tilladelsen saaledes ikke traadt i kraft, var distriktslæge Biering uberettiget til at forbyde Passage over Dæmningen, eller at betinge denne af erlæggelse af Betaling, eftersom det ved de ved inddæmningsbevillingen fastsatte og af distriktslæge Biering ved revers udtrykkelig vedtagne Vilkaar var bestemt, at Dæmningen skulle kunne benyttes som offentlig Vej uden Godtgørelse. Ikke desto mindre vedblev Distriktslæge Biering at opkræve Passagepenge, og i 1884 klagede han endog til Politiretten over en Gaardmand fra Lille Rise, som havde passeret Dæmningen uden at betale. Han paastod den gang, at Vejen over Dæmningen var en privat Vej, og da denne paastand ikke blev modsagt af Gaardmanden og dennes Sagfører, som begge havde været bosiddende her på øen i mange Aar, og derfor maatte antages nøje at kende de stedlige Forhold, fandt jeg, der som nyankommen ikke kendte dem ingen Anledning til at tvivle om Paastandens Rigtighed, hvorfor jeg idømte Gaardmanden Mulkt i henhold til Loven om Mark- og Vejfred. Først i Fjor erfarede jeg ved at gennemgaa en del ældre Sagsagter, hvorledes Sagen i Virkeligheden forholdt sig, og afgav jeg da straks Indberetning til Amtet om den afsagte Dom, samt om Distriktslæge Bierings hele Forhold med hensyn til Passagen over Dæmningen og forespurgte, hvad videre der skulle foretages. Amtet har derpaa under 11. juli samme Aar meddelt mig at Indenrigsministeriet den 9. februar 1875 vedblivende maatte holde for at hverken det Interessentskab, hvortil Distriktslæge Biering har overdraget ejendomsretten over Graasten Nor eller nogen Parthaver i dette Interessentskab er berettiget til at betinge Passagen over Dæmningen af erlæggelse af Betaling. Denne Resolution har jeg bekendtgjort blandt andet ved Opslag i Ærøskøbing, og jeg har endvidere under 10. denne måned ved Bekendtgørelse i Aviserne og på anden Maade søgt at bringe til almindelig Kundskab, at hverken Distriktslæge Biering eller nogen på hans Vegne er berettiget til at fordre Betaling for Færdslen over Dæmningen.

Ærøskøbing den 22. Maj 1889.

Egge, Herredsfoged

Biering skriver i sin »En Administrationshistorie, Et Tidsbillede fra 1858-1889«:

At Herredsfogeden annullerer sin tidligere afsagte dom med denne *»pinlige Erklæring hvor man ikke har Mandighed til at tage Konsekvensen af sin egen Handling, at erkjende, at man maa renoncere på at få offentlig Færdsel, naar man ikke vil have den over den Veidæmning, som dertil er betinget; og man har ikke Evne eller Villie til at klare den Mistydning, man styrter sig ud i, for at faa en over privat Grund førende Fodsti, som man gerne ønsker til offentlig Færdsel, erhvervet dertil i Stedet for den betingede Kjørevei, som ingen interesserer sig for«,* gør naturligvis Biering rasende. Han skriver i En Administrationshistorie i 1888, at sagen *»kulminerede i det uhyggelige Optrin, at en Dommer på en så form- og værdiløs Maade søgte at svække sin Doms gyldighed ved at offentliggøre, at den af ham afsagte Dom var urigtig«*

Dæmningen efter 1872

Biering oplyser i Tidsskrift For Landoekonomie i 1860, at dæmningen har en bredde foroven på 3,5 alen og en dossering udad på 3 fod pr. fod (i anlægstilladelsen var der kun krævet 2,5 fod pr. fod) og indad på 2 fod pr. fod. Dæmningen har i dag en bredde på ca. 4 meter (12,7 fod) og det ses klart med en almindelig »øjemåling«, at dosseringen ikke er hverken 3

Fig. 22. Møllen på Sønderholm opført i 1871. Det er et meget tidligt fotografi, da der næsten ingen bevoksning er ved huset. Rusen er hængt til tørre på møllens galleri. Bemærk telegrafmasten, i 1863 blev telegrafforbindelsen mellem Rudkøbing, Marstal og Ærøskøbing taget i brug og forbindelsen ført over Noret, se også fig. 14. Senere var linieføringen over Drejet. Da Marius Rasmussen flyttede fra Noret i 1945, var der hverken strøm eller telefon indlagt i mølleboligen. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

eller 2,5 fod for hver fods højde. Hældningen er snarere 1 fod pr. fod, altså noget der ligner 45 gr, hældning. Da højden på dæmningen efter stormfloden blev hævet fra 8 til 10 fod, ændrede man således også dæmningens »indretning«. 1 alen = 2 fod = 0,628 meter

Hestegangen i Ronæs

Terrænet langs grøften fra Skovsøen til Noret ligger så lavt, at området i våde perioder var under vand og kampestensbroen over vejen var ufarbar. For at afhjælpe dette problem, blev der ved grøftens udløb i Noret bygget en hestegang til at skovle vandet ud. Det er uvist hvornår hestegangen er etableret, men Carlo Johansen fra Ronæs oplyser, at resterne af hestegangen lå der i hans barndom. Der lå

Fig. 23. Udsnit af et kort tegnet 1847, hvor der på et senere tidspunkt er indtegnet et lille dige, se pil. Når hestegangen var funktion, blev vandet skovlet op over diget og ud i Noret. Der har sandsynligvis været en sluse i diget, således at man ved lavvande kunne lede vandet direkte i Noret.

Fig. 24. Betonfundament hvor mureren har indridset årstallet 1912 samt et ikke læsebart navn. (Foto: John Kristensen).

både trækbom og tandhjul såvel som en bunke med vandskovle. Delene blev fjernet under anden verdenskrig, hvor tandhjulene som var af støbejern var eftertragtet skrot.

Møllen i Ronæs

I det sydøstlige hjørne på det område som de lokale landmænd kaldte for Holmen (ikke at forveksle med Nørreholm), har der også været problemer med udtørringen, idet der her har været en havn i forbindelse den overfor liggende Absalons Borg. I 1912 blev der rejst en selvkrøjende stålpumpemølle (vindmotor). Møllens lodrette drivaksel var forbundet til den skråtstillede vandskrue via et cardanled. Møllen løftede vandet op i den højere liggende afvandingskanal. Møllens betonfundament med 4 kraftige bolte findes stadig i Noret. Under anden verdenskrig blev der foretaget et omfattende kanaliseringsarbejde i Noret. Dette arbejde gjorde møllen overflødig og den blev derefter nedtaget.

Møllesøen

Navnet Møllesøen stammer fra en opstemmet sø, der tjente som vandreservoir for en vandmølle som lå ca. 200 meter vest for Steget (= pæle nedrammet i jorden, her en del af en brokonstruktion) ved Møllesø Rendens udløb i Noret, på stedet er der opgravet egetræsbjælker og teglbrokker.

Ved en opstemning på dette smalle sted fremkom der en niveauforskel mellem søen og renden på op til 3 meter. Mølle-

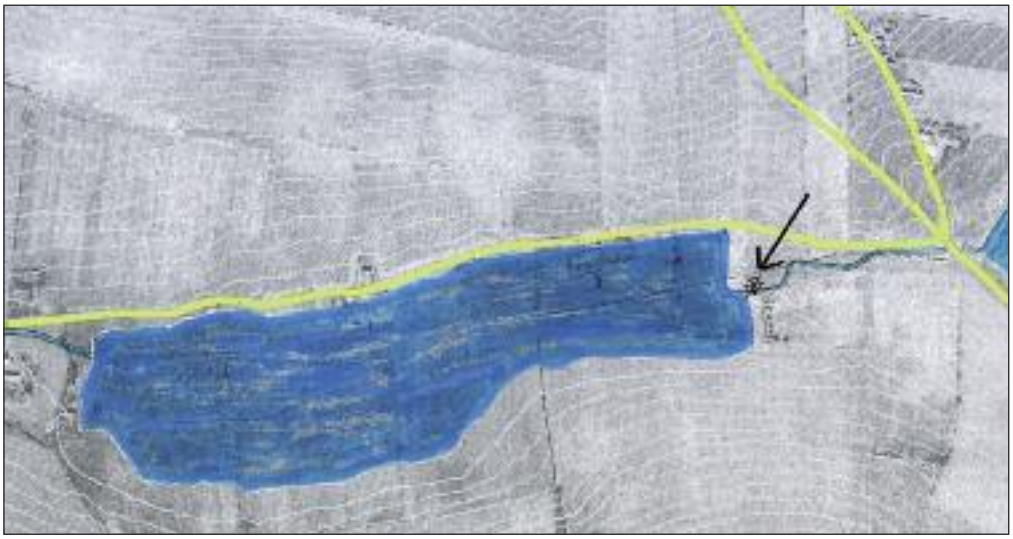


Fig. 25. Sådan kunne Møllesøen have set ud. Søen er tegnet med en vandstand på 4 meter over dagligt vande, så der er en højdeforskel på 3 meter mellem vandet i søen og i Møllesø Renden. Når vandstanden havde denne højde, fulgte vejen nøjagtigt søbredden. Vandmøllen er placeret ved pilen.

søvejens oprindelige meget bugtende forløb, skyldes at dens oprindelse er en sti langs med søbredden. Selv om der i området samles vand, som løbet til helt oppe fra Olde og danner Ærøs vandrigeste løb, har det i tørre perioder ikke været vand til mølledrift.

Møllen er nedlagt og stemmeværket fjernet længe før norets inddæmning.

Det fugtige engområde gendannes og det er sandsynligt, at der længere mod vest ved den nu genopståede å, er etableret en form for »pumpeværk« for at forbedre afvandingen. Det kunne være en vindmølle med skovlhjul (kopmølle), eller et »skovlværk« trukket af en hestegang som der blev benyttet ved Skovsøen. Da Møllesø Renden blev gravet dybere, blev disse hjælpeforanstaltninger overflødige.

Norskoven og Drejskoven

Yderst på det tidligere næs i Ronæs opførte arvinger til skibsreder H. C. Christensen i 1908 ejendommen Dortheadal. Inden opførelsen af ejendommen blev grunden hævet med afgravet jord fra den nærliggende holm Benholm. Til ejendommen var der opkøbt et stort område af Noret og på en del heraf blev Norskoven tilplantet under Første Verdenskrig. Første etape af Drejskovens tilplantning fandt ligeledes sted under Første Verdenskrig i 1915.

Den sidste møllepasser

Marius Rasmussen blev ansat som møllepasser i 1929. Marius, hans kone Sofie og børnene Anna og Martha kom fra Sønderjylland. Børnene Helga og Arne er født i Noret. I 1968 var Marta på besøg på sin barndoms egn, og i et indlæg i Ærø Folkeblad, fortæller hun om sine vemodige tanker fra dengang hun var barn sidst i tyverne:

Lidt vemodigt at gense Grønnæs Mølle, der mens årerne rinder, som andre møller – går mere og mere i forfald Jeg husker som barn, hvordan far malede de store vingesejl og tjærede »svikstillingen«.

Dæmningen er som før – ad den kan én gå og drømme som for længe siden. Jeg

mindes vandet, der i en solid trætønde blev hentet ved den gamle mølle. Den stod der endnu på det tidspunkt – stråtækket – med alle de mange huller, som vel gråspurvene havde lavet. Vi børn hentede ofte vand ved brønden der. Far lærte os at binde rebet rigtigt om hanken på spanden – at fire den ned, og når den lå helt eller næsten stille ovenpå vandet i »kedlen« som vi sagde, da med et behændigt tag at få spanden fyldt og trukket op.

Langs kanalen fik far opdyrket et par små pletter jord, Jeg husker et år, der blev nogle ganske gode kålroer og vi høstede med slåmaskine et år, det var blandkorn. Nu ligger de to småstykker med vildsomt græs og siv igen.

Tydeligt husker jeg, når fiskerne kom fra Kragnæs med deres lange kridtbarer med træhjul skubbende foran dem. Der var den gamle Anders Fy med det store skæg – uh, hvor han lugtede af tjære og fisk. Hans Peter (Faigh/jk) kom i sit blå tøj og ka-

Fig. 26. Marius Rasmussen nyder eftermiddagssolen. (Foto: Ærøskøbing Lokalhistorisk Arkiv).

Fig. 27. Ærø Redningskorps har fået has på møllen. (Foto: Friedrich Jessen).

sketten med den blanke skygge og alle sine ruser. Ham talte jeg tit med, han fortalte gerne om Trine der gik derhjemme.

Marta beretter om konerne fra Kragnæs som badede i nærheden, om at hun somme tiden fik en sejltur med Jens Birkholm. Den største oplevelse var, når mormoren fra Dunkær kom på besøg. Hun husker mormoren komme gående over dæmningen stor og bred i sine lange sorte skørter og mørke frakke med ditto hat med stor nål i. Marta havde fået en lillebror natten i forvejen, og mormoren medbragte 2 kurve med lækkerier, bl.a. brune »kys« fra dunkærbageren.

Martha tænker på klokkeblomsterne på diget ved Groths Vej, mælkebordet hvor hendes far afleverede og hentede mælken, Stensvejen med grøfterne, frøernes kvækken i Pølsekedlen o.s.v..

Da familien ankom, bestod ejendommen af stuehus og stald. Marius byggede grisestald i mursten og et hønsehus i træ. Martha og hendes søskende gik i skole i Dunkær, idet vejen over Noret til Græsvænge Skole tit var ufremkommelig. Det tog en time at gå til skolen, altså 2 timers transport hver dag.

Familien Rasmussen flyttede i 1945 til Ommelshoved. Den vestlige mølle (Grønnæs) nedrives omkring 1950 og den østlig mølle blev væltet at Ærø Redningskorps i 1974.

»Bjerrens hus«

I min barndom lå der ruinen at et hus på det sted hvor spejderhytte nu ligger, dog tættere ved vejen og blev kaldt »Bjerrens hus« (Bierings hus). Dette hus er ikke på noget tidspunkt omtalt af Dr. Biering, og huset er da heller ikke opført af ham, men ligger på hans grund. Den gamle brandprotokol kan hjælpe os:

For året 1852, er der følgende oplysninger: Forsikring nr. 60 (Nyt nr. 13, indflyttere) Niels Benzen Biering – Beboelseshus.

Hvordan kan der allerede i 1852 ligge et hus her, det ligger jo i vandkanten? Forklaringen er at ændringer og tilføjelser i protokollen, indføres under den seneste registrering. Ved den nye registrering i 1862 er oplysningerne:

Forsikring nr. 13

Niels Bentzen Biering, parcelist

Bygning A: Beboelse. Stråtag, brandmur. Beliggende Ø. i Grønnesnor. Bygning B: Stald, lo. Beliggende N. f. A.

Den senere vejformand Hans Biering er født i huset. Efter at Hans' moder Anna var flyttet ind til Kragnæs, flyttede Hans og hans kone Karla ind i huset. Deres ældste datter Asta er født her.

Skallegravning i Noret

Under overfladen af den tidligere havbund var der tykke lag af kalkholdige skaller fra hjertemuslinger. Skallerne lå nogle steder i 2 lag på op til 1 fods tykkelse. Murer Hans Andersen fra Kragnæs begyndte i trediverne at opgrave disse skaller, i starten samtidigt med at han var murer. Mod at betale en afgift til de forskellige lodsejere fik han lov til, stykke for stykke at gennemgrave hele Noret. Hans Andersen startede ved Drejskoven og gravede sig i retning mod Norskoven. Det viste sig at være et bæredygtig foretagende, for Hans Andersen blev fuldtids skallegraver. Han fik også »ansatte«, idet blandt andre Hans Madsen (uldkræmmeren) og Hans Moritzen hjalp til med gravningen. Når skallerne var opgravet skulle de vaskes rene for sand, vand var der rigeligt af, da det hurtigt løb til i udgravningerne. Når skallerne var tørret i solen, blev de bragt ind skuret og rystet fri for det sidste sand. Skallerne blev fyldt i sække som kunne rumme 25 kg.. En sæk skaller blev solgt for 10 kroner i 1950. Når grundstykket var udgravet blev det kastet til igen, de omhyggeligt opbevarede græstørv genanbragt, og arbejdsskuret blev flyttet til et nyt sted. Skallerne blev brugt til kosttil-

skud til hønsene, men kunne også kurere svin som led af rosen. Hans Andersen kørte rundt til hønse- og grisefarmere på hele øen og modtog bestilling. Skallerne blev derefter leveret af vognmand Kaj Thorsen. Der blev leveret skaller til Fyns Andels Foderstoffer i Rudkøbing og til hønseavler Niels Kold på Strynø, som var storaftager. Fra 1955-1966 var Hans' svigersøn Villy Lauersen også beskæftiget med skallegravningen. Villy opfandt en mekanisme som lettede processen med at fjerne sandet fra skallerne. Hans Andersen gravede skaller i ca. 40 år og døde i 1976.

Flyveplads

Det flade Nor har allerede fra flyvningens barndom været genstand for fly aktivitet. De nystartede flyveklubber på Ærø, hvis formænd er Dr. Skalkam, Marstal og Landsretssagfører Groule, Ærøskøbing, arbejder i 1944 energisk for at få oprettet en flyveplads i Noret. Man finder forholdene ideelle og anslår at der skal bruges ca. 40 tdr. land til formålet, og håber flyvepladsen kan realiseres efter krigen.

D. 31. juli 1960 blev pladsen officielt indviet, og Viggo Christensen fra Dortheadal var leder af flyvepladsen fra 1960 – 1988. Fra 1988 er flyvepladsen ledet af pilot Peter Nordquist, »Dortheadal« der er bygget hangar og mange andre faciliteter.

Mindesmærket ved Drejet

Gråsten Nor I/S besluttede at opstille en mindesten for Dr. Biering i anledning af 90 års dagen for påbegyndelsen af Norets inddæmning. Mindesmærket er udfør af billedhugger H. C. Pedersen, Ærøskøbing, og blev afsløret d. 19. august 1943. Indskriften er:

Dr. E. Biering, en af Ærøs gode Sønner, gennemførte i 1856 Udtørringen af Graasten Nor og vandt derved over 700 Tdr. Land fra Havet. Derfor satte Efterslægten ham dette Minde 1943.

Skildringen af Dr. Bierings kamp med myndighederne stammer fra hans »En Administrationshistorie, Et Tidsbillede fra 1858-1889«. Skildringen er altså set med Bierings Øjne.

Edward Biering var født i Jærnved v. Ribe i 1816 og død i Roskilde 1887. Han var sognelæge i Marstal fra 1845-1867, distriktslæge i Ærøskøbing fra 1867-1879, derefter distriktslæge i Roskilde hvor han døde d. 29. maj 1897.

Øvrige kilder

Mikkel Eriksen, Rise sogns gårde
Ærø natur- og energiskole, videnbasehæfte 19
Overarkivar Erik Kroman
K. K. Henriksen
C. T. Høy
Ærø natur- og energiskole, videnbasehæfte 22
Hübertz
Mikkel Eriksen, Efterladte Manuskripter
Ærø natur- og energiskole, videnbasehæfte 11
Hans Albert Hansen, Ronæs
Palle Abramsson, arkivstudier vedr. færgemændene Laurits Christensen, Hans Albertsen og Søren Rasmussen
Tidsskrift for Landoekonomie, diverse bind.
Ugeskrift for Landmænd, diverse bind
Bende Bendsen /Tove Kærboe,
Ib Christensen, arkivstudier vedr. retssagen mod Cornelius Nissen Clausen mm.
Anna Pietraszek, Marstal
Carlo Johansen, Ronæs
Edit Lauersen. Kragnæs
Johannes Lauritsen, Marstal
Asta Jensen, Marstal
Birger Hansen, Marstal
Anders Kristensen/ Ærø Folkeblad 25.04.67, vedr. fund i Møllesø Renden.

Efterskrift

I afsnittet »Den sidste møllepasser« omtales drengen Arne Rasmussen. Da han var en lille knægt kom der en dag en mand og slog sit staffeli op ved møllen. Manden malede Normøllen, Arne fulgte nøje med i forløbet. Mølleren selv kom også til. Han syntes godt om billedet og købte det, og det fik hædersplads i stuen. Arne flyttede senere med familien ud på Ommelshoved. Han kom i lære hos købmand og museumsformand Jens Hansen i butikken,

der nu er søfartsmuseum. Arne Rasmussen emigrerede på et senere tidspunkt til Canada, og 25 år efter maleriets tilblivelse i Noret mødte han manden, der havde malet stykket, Helge Jørgensen fra Marstal. Han var nemlig skibsfører på TORMs HELVIG, der var ankommet til en plads i St. Lawrencefloden. Her kom Arne om bord som agent og genkendte kunstneren til stykket, så de fik sig en snak derovre. Arne Rasmussen bor fortsat i Canada, han er naturligvis medlem af museet og skrev om sin læretid hos Jens Hansen i museets årbog 2005 (Red.).

Fig. 28. TORMs HELVIG, hvor drengen Arne fra Noret mødte kunstmaleren, skibsfører Helge Jørgensen, langt fra Normøllen (Foto: Handels & Søfartsmuseet).

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Marstal Søfartsmuseum er søsat – eller sat i verden – for at varetage den søgående og den havvendte kulturarv og for at servere den blå vare på en fordøjelig og appetitlig måde. Museet opgraderes i tråd med tiden, men vel at mærke på sin helt egen måde, dels for at gøre en forskel og dels for ikke at glide ind i ensretningens uniformerede druknedød. Museets fuldbefarne besætning forbedrer rammerne med assistance fra øens håndværkere og omkalfatrer indholdet i en løbende proces for at forfølge denne mission. En større aktuel ombygning i det nye forår 2011 profilerer museet endnu mere markant, således at folk føler lyst til at komme ind på institutionen og få udbygget viden om dansk søfart. Den vare mener vi, at vi leverer på Marstal Søfartsmuseum, og der kommer glædeligvis rigtig mange besøgende, der

Udsyn. Et søfartsmuseums virkeområde er ikke begrænset af de nære horisonter. Her er det Kristian Albertsen og Erik Kromann ved Douroflodenen i Oporto, anno 2010. Mangen en Marstalsømand har i tidens løb betragtet den ret kendelige bro – måske efter en strabadsfuld tur over Nordatlanten med en ladning klipfisk. (Foto: Tom Christensen)

gerne vil indsnuse viden. Målet på formidlingssiden er at udbrede oplysninger og at få så mange som muligt indfanget til at besigtige herlighederne, dog uden at gå til yderligheder for at slæbe folk ind. Der tales i disse år om muligt at afskaffe entré. Det vil imidlertid betyde rigtig mange tabte indkomstkroner for nogle museers vedkommende bl.a. vort. Vi var for øvrigt på museumsudflugt i 2010 til et andet søfartsmuseum beliggende i det sydlige Danmark, her havde man forsøgsvis prøvet at afskaffe entréen for at give besøgstallet et pift. Det havde ikke virket særligt overbevisende, og effekten havde ikke holdt sig ret længe. Folk vil faktisk gerne betale for varen. Brugerbetaling/Entré er ikke noget fyord. Når man har ydet noget for at komme ind, er man måske også mere modtagelig for indtryk. En tilfældig indslendrende, ispindespisende gratist er i regelen heller ikke så interesseret og dermed interessant at bruge krudt på. Dermed ikke sagt, at vi ikke prøver på at få denne race indenbords, det gør vi skam, og ofte med held, men gæsten må gerne – som udgangspunkt – yde noget, træffe et valg, så er man mere motiveret. For at udvide kredsen af interesserede er det vigtigt, at museerne også kommer uden for murene og opererer i hele miljøer, for vores vedkommende i havnemiljøer med rigtige skibe.

På formidlingsboven er der da bestemt også behov for fyrtårne og for ledefyr til at retlede, thi uvidenhed om søens verden trives desværre i bedste velgående og er i faretruende fremgang, skønt der udøves massive bestræbelser i bekæmpelsen.

Som grelt og sørgeligt eksempel på maritim analfabetisme kan fremhæves (selvom det burde nedtones) et ord, der er ved at vinde indpas blandt såkaldt »utilpassede unge«. Ordet er ikke-eksisterende i søens verden ej heller i danske ordbøger, alligevel anvendes det i stigende udstrækning. Det kætterske ord er: »fortøjre« og afledningen »fortøjring« – en utilstedelig sammenblanding af det virkelige ord *»fortøje«* og ordet »tøjre«. Et skib fortøjer man – en ko tøjrer man. Hvis man skulle anvende den almindelige uvidenheds fejludtryk »fortøjre«, kan det i sagens natur kun blive i forbindelse med fastgøring af en søko eller muligt en søhest. Denne sammenblanding af ord kan vel også tages som varsel eller skrækscenarie for hvad der ville ske, hvis man sammenblandede – fusionerede – et søfartsmuseum med et landbrugsmuseum.

Marstal Søfartsmuseum er som udgangspunkt et søfarts- og lokalmuseum med vægt på søfart og vidtfavnende søfartsforgreninger som interesseområde, hvad der bl.a. i forgangne år har givet sig udslag i besøg fra Newfoundland og i at

Model af M/T ERRIA JULIE, en af årets gaver.

repræsentanter fra museet har været på inviteret besøg på den danske ambassade i Lissabon og på besøg på portugisiske museer, så radiussen er ikke så snæver endda, når basen er et globalt lokalsamfund. – Et lokalmuseum – *har dette ord for øvrigt ikke ligesom en lidt antikveret eller nedværdigende klang á la UdkantsDK i visse kredse?* – nå men: et lokalmuseum rummer en lokalitets kollektive hukommelse, der er med til at give stedet identitet og værd. Et museum – måske oven i købet med lokalarkiv tilknyttet eller integreret – er det helt rigtige udgangspunkt for de, der vil vide mere – det være sig forskere, lokale, tilflyttende, eller lejlighedslystbesøgende. De lokalt forankrede museer har den fordel, at lokalbefolkningen bakker op om og understøtter og udbreder viden om og til institutionen. I kraft af dette er offerviljen oftest stor, hvad enten det drejer sig om donationer eller fx frivillig arbejdsindsats, idet der er tale om befolkningens eget museum. Det bevirker, at de pågældende museer kan køre i et meget højere omdrejningsniveau end hvis de »kun« var bemandet med forhyrede professionelle – en sådan mulighed kan alle instanser kun glæde sig over. Det samme er tilfældet med fagligt forankrede museer som eksempelvis et søfartsmuseum, der gør sig den relevante umage at have kontakterne i orden til erhvervet. Marstal Søfartsmuseum er faktisk i den gunstige position at nyde godt af begge dele, som etiketten siger, så meget mere som det lokale omgivende samfund er et søfartssamfund.

Hvordan er det forløbne år så gået?

– Som omtalt er museet løbende under omkalfatring og fornyelse – i pagt med museets sjæl – den mangfoldige saltvandsmættede opstilling i mange mindre rum, hvor der venter den besøgende nye spændende opdagelser i hvert nyt rum, bag hvert nyt hjørne – muligt nok ikke efter tidens generelle trend, men gemytligt og fortættet formidlingsfyldt – en beretterform som gæsterne synes om.

Museet havde mange gæster, besøgstallet nåede dog ikke rekordhøjderne fra året i forvejen, meromsætning i museets veldrevne kioskvirksomhed opvejede imidlertid økonomien i indtjeningen. Fornemme økonomiske gaver fra såvel venligsindede fonde som fra lokalsamfundet – herunder storslået arv på 1 mio. kr. efter telegrafist Keld Petersen, Marstal – gør sit til den videre opbygning og et godt årsresultat, og til at understrege at Marstal Søfartsmuseum er en såkaldt bæredygtig institution også på den økonomiske bov.

Fremtidens Museumsvæsen

KUAS(Kulturarvsstyrelsen) har i årets løb afholdt flere møder om den fremtidige kurs for det danske museumsvæsen. Ikke spor overraskende har oplægget peget mod større enheder under devisen »jo større jo bedre«... Der skal åbenbart en del til at slå den statslige »Selvstyrer« væk fra den bevidstløst udstukne evindelige centraliseringskurs. Det skal dog ikke afholde os fra at retlede, thi den kurs behøver ikke at være »Den eneste ene«. Af oplægget fremgår, at institutionernes museale værdi muligt skal vægtes ud fra det kommunale tilskud, således forstået, at museer med kommunaltilskud på mindre end 1.6 mio. i fremtiden dømmes ude af det gode (statsanerkendte) selskab!!! Til det må vi jo nok sige, at det er en sær kvalitetsmålestok at (for)dømme ud fra. Der er vel andre kvaliteter i et museum end det kommunale tilskud? – eller waba??? Vil mene at aktivitetsniveau, forskning, formidling, bevaring, udgivelser, publikumstilfredshed og bæredygtighed er vigtigere parametre end det kommunale tilskud. For Marstal Søfartsmuseums vedkommende er vi ikke oppe på det nysignalerede kommunale tilskud, men egenindtjening i form af entré, kioskvirksomhed, medlemsbidrag, store

fondstilskud og tilskud fra private samt værdien af en stor frivillig arbejdsindsats opvejer til fulde – og hvorfor skulle kommunale kroner være bedre valuta end de øvrige kroner? Påstanden vil jo nok være at de kommunale kroner er mere stabile end egenindtægterne. Men det er ikke ganske korrekt for efter de store kommunefusioner er mangt en kommunekasse blevet drænet, og det har indflydelse på diverse tilskud.

På Søfartsmuseet klarer vi driften med de tilmålte midler, og er bekendt med, at der er andre museer, der må ud med tiggerposen og sparekniven, selvom de modtager betragteligt større kommunale tilskud end det vi oppebærer. Hvis statsmagten med vold og magt vil gennemtryne lukning af mindre institutioner til fordel for den eftertragtede stordrift, ja så kan man jo næste gang sætte grænsen for kommunaltilskuddet til 10 mio. osv. og på den måde kværke alt indtil der kun er Nationalmuseet tilbage, hvis det er det man ønsker? Resultatet vil naturligvis nok være, at flere museer slår sig sammen/fusionerer for at fremvise de efterlyste kommunaltilskudstal, men det bliver udgifterne vel næppe mindre af, med mindre en del af fusionsplanen bl.a. bygger på nedskæringer? Resultatet bliver mindre selvstyre, altså højere grad af fjernstyring og større administrative ansamlinger. Så kan man spørge om det er det KUAS ønsker, i så fald er det en regnestok der skal erstatte kvalitetsmålestokken, selvom slutregnestykket næppe bliver bedre af den grund.

Bente Johansen og Kurt Nielsen i gang med at fremstille bemanding til museets udstillinger (Foto: Pylle Klysner).

Bygninger, lokaler og fartøjer
Den løbende overhaling og opgradering af museets bygninger er det forløbne år fortsat af museets egen stab og – i forbindelse med større opgaver – med håndværkerassistance og med økonomisk velvillighed fra fonde og andre venligtsindede kilder. Tre loftetagelokaler i Bygning II (Prinsegade 4), der endnu ikke var blevet gennemrestaureret, fik turen i vinteren og det tidlige forår, og blev ombygget til ét rum samt forsvarligt isoleret. Vinteren, der efter flere års fravær igen levede op til sit navn, havde formået at kværke tagrenderne på Bygning II og forårsage vinterskader flere steder på murværket generelt, så en større forårsklargøring var påkrævet. Et længe næret ønske om at få lagt trædørk i Carl Rasmussen malerirummet blev indfriet. I slutningen af efteråret gik besætningen i gang med stor renovering af to rum i underetagen af Bygning II, der slås sammen til ét lokale og isoleres samt får lagt ny dørk og loft i lighed og standard med den øvrige renovering.

Formidling
Søfartsmuseet har medvirket i forskellige TV-udsendelser bl.a. DR om Peter Myginds slægtsforbindelser til Marstal, TV2 Vejret, canadisk TV »Distant Shores« med optagelser fra BONAVISTA og museet, desuden har vi bistået med Steno & Stillings optagelser omkring skulpturen »I skal ikke blive glemt« på Marstal Havn. – Den skrevne presse såsom Fyns Amts Avis, Søfart, Søfartens Ledere og Kristeligt Dagblad har bragt artikler om museet og

»Byg et skib« er blevet et fast efterårsferiearrangement, der har et stort publikum.

BONAVISTA. Tysk søfartspresse har også skrevet om BONAVISTA og museet desuden i samme forbindelse om Marstal søfart.

Udstillinger
De renoverede lokaler på loftet i Bygning II blev komplet nyindrettet med nye montrer, elinstallationer, belysning m.v. – det hele designet af Henning Terkelsen. Figurer i naturlig størrelse, der bemander lukaf og ruf, er til formålet fremstillet af Bente Johansen, Kurt Nielsen og Pylle Klysner. Malene Christensen har dekoreret de bemalede flader til gammelt præg. Museets egen besætning under ledelse af Tommy Christensen, i vanligt makkerskab med Peter Arne Christiansen, har stået for opbygningen, der omfatter en kopi af et lukaf og et ruf, hvor publikum kan sidde og se film fra forskellige situationer til søs.

Særudstillinger
»Gale Warning« blev i foråret udvekslet med »Alang Beach – skibets sidste havn« med Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Sommerudstillingen »Med saltvand i hjertet« af Inger K. Larsen, Malene Lundén og Kirstine Mengel blev afløst af Efterårsudstillingen »Drømmeskibet« en farverig kunstudstilling af Hans Krull og Klaus Bahnsen. Desuden var »Badehusene på Eriks Hale« akvareller af Hanne Schrøder »på plakaten« over sommeren.

Udgivelser
Skoletjenestematerialet er blevet opgraderet til gavn bl.a. for de mange lejrskoleklasser, der besøger museet.

Bogen »Vi sejlede bare« af Carsten Jensen og Karsten Hermansen er en bestseller, der har givet museet en god fortjeneste. Bogen er i 2010 genoptrykt i 1500 eksemplarer. Rasmus Lohse har foræret bogen »Der står Ækvator på stenen« til salg fra museets kiosk. Sidst på året udgav museet tre bøger omhandlende søens verden: »Ærøfærgerne« af Leif Rosendahl – en nyrevideret og up to date bog om færgefarten på Ærø, »Strandinger og forlis ved Møn«, en bog om søulykker i danske farvande, af tidligere søfartsmedarbejder på Berlingeren, Niels Christiansen, Præstø, og endelig »Erindringer« af skibsfører Albert Andersen Porse, født Albertsen – en bog om opvæksten i Kragnæs og om slægten, udmønstringen i marstalskibe og senere i dampskibsfart og endelig mange år i fyrskibene. At det var farligt at sejle til søs før i tiden fremgår af denne beretning. I Porses efterladte skrifter har datteren Ingrid Johansen ydermere fundet en optegnelse over de af slægten, 23 i alt, der i tidens løb har mistet livet til søs:

1. Sømand i Marstal Anders Hansen Boye, født den 25/4 1807, og druknet ved Bornholm i året 1825, idet han blev slået overbord af en sø.

2. og 3. Slagtermester i Ommel Erik Johansen, født den 14/4 1776, og hans ene søn Jacob Nicolaj Johansen, født den 23/8 1814, de druknede begge to samtidig ved Ristinge på Langeland i maj måned 1826. Faderens lig fandtes i den sunkne båd, han blev begravet i Marstal den 21/5 1826, og sønnens lig fandtes den 2/6 opdrevet på stranden ved Marstal havn, han blev begravet den 3/6 1826. De har sikkert været på en tur til Langeland for at købe kreaturer til slagtning eller på en fisketur med faderens båd.

4. Bådfører i Ommel, Rasmus Stærke Christensen, født den 30/3 1804, og druk net under Skarø i stormvejr den 9/10 1844.

5. Sømand i Marstal, Christen Henriksen Friis, født den 17/4 1785 og omkommet på søen efter år 1840.

6 og 7. Styrmand i Ommel, Johan Christian Johansen, født den 6/2 1809, og hans broder, sømand Erik Johansen, født den 26/4 1817. I året 1835 levede de begge, og er opført på folketællingslisten i Rigsarkivet; men på folketællingslisten for året 1845 findes de ikke, og i kirkebøgerne fin-

des de ikke opført som gifte, eller døde, så de er sikkert omkommet på søen eller udvandrede imellem årene 1835 og 1845.

8. Skibsfører i Kragnæs, Rasmus Sørensen Rasmussen, født den 19/4 1799, han druknede i Kleven den 20/12 1852, idet han kæntrede med en pram, da han ville gå om bord i sit skib, der lå til ankers i Kleven, den bugt eller fjord, der går ind i Ærø imellem Ommelshoved og Kragnæshoved med byerne Kragnæs og Ommel, én på hver side af fjorden.

9. Sømand i Ommel, Rasmus Hansen Johansen, født den 4/6 1841, og omkommet på søen omkring år 1860.

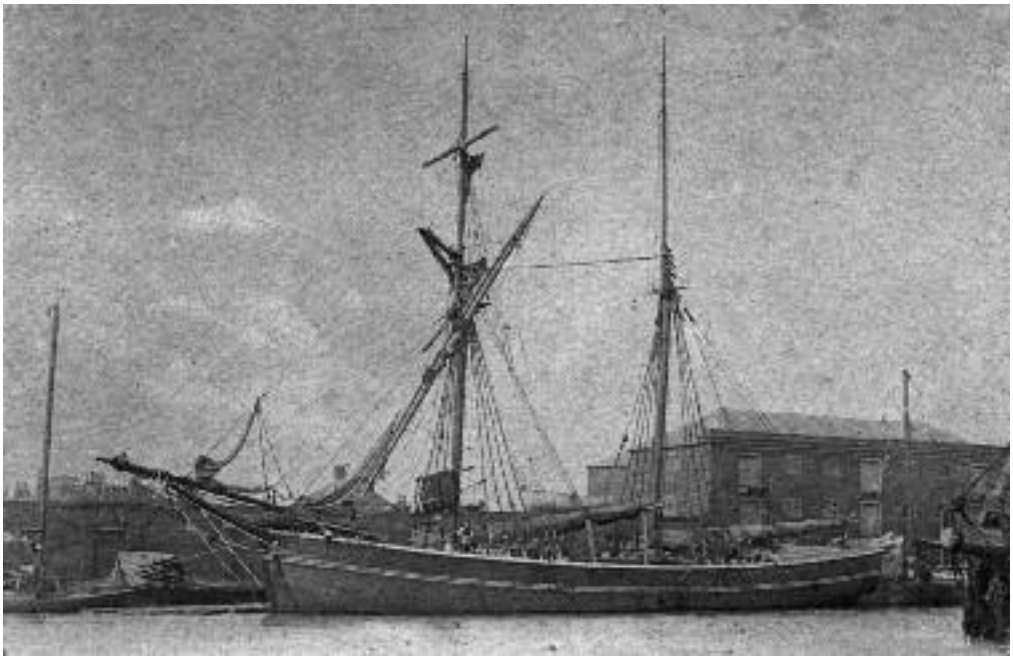
10. Styrmand i Marstal, Hans Hansen, født den 8/12 1845, og omkommet på søen.

11. Sømand i Ommel, Rasmus Christensen Stærke, født den 3/10 1867, druknet i året 1884 under forlis ved Reval med skonnert RIBORGS MINDE af Ommel.

12. Sømand i Ommel, Christen Johansen, født den 17/9 1868, druknet i Nordsøen under Englands østkyst den 29/11 1887 om bord i skonnert FADERS MINDE af Marstal. Under arbejdet med at gøre overtopsejl los faldt han ned, og ramte i faldet lønningen og faldt derfra udenbords.

13. Sømand i Kragnæs, Hans Christensen Albertsen, født den 17/5 1870. Han var på rejse fra Liverpool til San Francisco i Californien med fuldskibet SLIEWE BAWN af Liverpool. Søndag formiddag kl. 11.00 den 26. januar 1890, da skibet befandt sig i det sydlige Stillehav, opstod der en pludselig storm, hvorunder han ved at bjærge krydsovermærssejlet af sejlet blev slået baglæns ned af råen. Han faldt på agterdækket og var dræbt på stedet, der hørtes kun et svagt skrig, da han ramte dækket i den luv side. Kl. 18.00 samme aften blev han begravet i søen.

14. Skibsfører i Ommel, Rasmus Hansen Bager, født den 1/11 1852, var i efter-



Christen Johansen, Ommel, var ved ulykken påmønstret rederiet H. C. Christensens bramsejlsskonnert FADERS MINDE. Skibet ses her under losning af træ i Great Yarmouth.

året 1890 på rejse med trælast fra Sverige til Hamborg med skonnert ERINDRING af Ommel. Skibet forsvandt i Nordsøen med mand og mus.

15. Skibsfører i Kragnæs, Jens Hansen Nymann, født den 17/3 1837, kæntrede med skonnert JENSINE syd for Drogden i april måned 1898, hele besætningen druknede.

16. Skibsfører i Kragnæs, Anders Albertsen, født den 2/10 1859, forsvandt med 3 mst. skonnert ALBERT af Marstal på rejse fra Svendborg til England i marts måned 1906. Skibet er sikkert kæntret i Skagerrak under en orkanagtig storm den 11. og 12. marts 1906.

17 og 18. Skibsfører i Kragnæs, Hans Christian Jepsen Rosenbeck, født den 30/8 1851, var i april måned 1906 på rejse fra Halmstad med trælast til Island med skonnert ANNE af Marstal. Under en hård storm ved Orkneyøerne er skibet sikkert kæntret og alle mand druknet, der iblandt kaptajnens eneste søn. Han var 14 år og med samme navn som faderen, det var hans første rejse til søs. Aftenen før stormen havde skibet været på prajehold af et andet skib fra Marstal, og de to skippere talte med hinanden. Begge skibe havde lastet samtidig i Halmstad.

19. Fru Maren Christensen, født den 29/3 1874, druknede i Nordsøen om morgenen kl. 8.00 den 2/9 1909. Hun var gift med styrmand og senere skibsfører i D.F.D.S. Jens Boutrup Christensen i Ommel, og havde besøgt ham i Blyth i England. Hun fik lov at rejse hjem til Danmark som eneste passager med selskabets damper LOLLAND, der skulle til Korsør med en ladning kul. Skibet blev i Nordsøen overfaldet af en voldsom storm og kæntrede om morgenen kl. 8.00 den 2/9 1909, kun to matroser af alle ombordværende blev reddet, efter at de i to dage og nætter havde drevet om i en vandfyldt båd.

20. Styrmand i Ommel, Erik Hansen Rasmussen, født den 30/9 1876, druknede natten imellem den 2. og 3. februar 1915 i Grønsund med skonnert S.L. WEBER af Marstal, der sank efter at være stødt på et vrag.

21. Skibsfører i Marstal, Hans Hansen Albertsen, født den 8/4 1881, forsvandt med 3 mst. skonnert STAR af Marstal på rejse fra England til New Foundland i året 1916.

22. Skibsfører i Græsvænge, Peder Christian Johansen født den 28/3 1854 forsvandt med sk. ANE MARIE af Marstal på rejse fra Akureyri i Island til New Foundland i maj måned 1922.

23. Skibsfører i Marstal, Marius Hansen Albertsen, født den 23/9 1887, krigsforliste med S/S HALLAND af København ved England den 15/9 1940.

Gaver/erhvervelser

Blandt årets mangfoldige gaver kan nævnes model af M/T ERRIA JULIE, skænket af rederiet ERRIA ved direktør Henrik Andersen, model af jagt SIRIUS, fremstillet af »Mølleborg-Hansen« til navigationslærer Thuesen, modtaget fra Hans Henrik Thuesen, model af GEORG STAGE fremstillet og modtaget fra Finn Hermansen, København, typisk marstaljagt i montre fremstillet af Gorm Clausen til barnebarn, en stor krukke med motiv af to søfyrbødere i aktion i maskinen og med inskriptionen »Søfyrbødernes Forbund, Danmark 12 febr. 1897-1947« og mindre krukke med inskriptionen »Søfyrbødernes Forbund i Danmark – Gør din Pligt og kræv din Ret« og enkelte indbundne årgange af »Ny Tid« og »Faklen« samt jubilæumsbøger overdraget af Erik Fønsskov, søn af Svend Fønsskov, der var formand 1966-86. Fra privat er skænket et stort Carl Rasmussen-maleri: »Kirkegængere fra Birkholm på vej til kirke«, signeret: J. E. C. Rasm. 1884-86, olie på lærred. Maleriet forestiller Birkholmsboer på vej i meget let vejr med en smule agterlig vind i deres to-

smakker på vej til Drejø, der ses bag ved *(se bagsiden)*. Maleriet har oprindeligt haft hædersplads i et hjem i Marstal og fulgte med en efterkommer i udenøs eksil. Arvingerne efter denne har besluttet, at maleriet skulle hjem til Marstal igen, således at rigtig mange kan få glæde af værket og der er Søfartsmuseet meget naturligt blevet udvalgt som det optimale sted.

Desuden er der tilfaldet nogle flotte H. A. Hansen-skibsportrætter til at supplere den i forvejen store samling. Nogle af H. A. Hansen-stykkerne er fra boet efter efterkommer af H. A. Hansen og her var desuden en skibskiste med decideret marinemaleri på indersiden af låget. Skibskisten har tilhørt H. A. H.s søn, skibsfører Chr. Svane Hansen, der gik i land i 1939. Som noget helt specielt lå der noget hverdagstøj fra dengang i kisten bl.a. sokker og trøjer med stopninger, hvilket er sjældent, da det som regel er godttøjet eller landgangstøjet, der er overdraget eftertiden og museerne. Desuden er modtaget en stor samling maritime fotos fra Lars Svane og ligeledes en stor foto- og billedsamling fra Gert »Holmi«, også H.A. Hansen-stykker bl.a. et fint et af tremastet bramsejlsskonnert HOSANNA og bark EMIL STANG ført af C. Raahauge. Der kom også sager fra udlandet. Fra Norge fik museet en hilsen sålydende:

Hei Erik B. Kromann
Min far, Halvard Martin Oddane, er oppvokst og bosatt på Oddane der skonnertbriggen APOLLO, bygget i Marstal, forliste 8. februar 1889. Jeg kjenner til at han på

Besøg fra Norge. Fra v. på trappen til museets administrationsbygning formanden for Marstal Skipperforening, Kaj Hald, EBK (med skibsklokken fra skonnertbrig APOLLO), Halvard og Ada Oddane.

1990-tallet hadde hyggelig brevkontakt med Dem, der De bidro med interessante opplysninger om APOLLO, *hvorpå han sendte to vrakrester til Marstal Søfartsmuseum.*

Halvard har i alle år hatt et sterkt ønske om å besøke Søfartsmuseet, og i sommer skjer det endelig. Sammen med konen Ada og datteren Torild (undertegnede) med familie kommer han til Ærø mandag 12. juli, og vi planlegger å besøke museet tirsdag 13.

Jeg vet at min far tenker å forære museet et verdifullt vrakfunn – skipsklokken til APOLLO *(funnet av Halvard 27/11 1949 efter kraftig storm)- og det ville glede meg meget om det kunne la seg gjøre at min far får hilse på Dem i anledning vårt besøk. Om De har anledning til å gi ham en spesialomvisning, ville det være storartet.*

På forhånd hjertelig takk for svar på henvendelsen!

Vennlig hilsen
Torild Oddane,
Trondheim, Norge

...selvfølgelig svarede vi mange tak for henvendelsen, og klokken og vragstykket er nu i museets udstillinger. Her lidt om skibet:

APOLLO, jagtbygget skonnertbrig fra H. C. Christensens Værft 1876 til rederiet af samme navn, var en af Marstalflådens små langfarere. I 1879 var den således fragtet tre gange fra Port Natal, Sydafrika, til Madagaskar med levende okser under zulukrigen. Skibsfører Hermann C. Boye hjembragte et par zuluspyd fra rejsen, de findes nu på museet. 10 år senere mødte skibet sit endeligt på norskekysten. Mere end hundrede år efter dukker der stadig vragstumper op efter den solide egetræsskonnert, der d. 8. februar 1889 var i ballastrejse Masnøsund-Langesund. En forrygende snestorm satte skibet ind på skærgårdskysten ved Oddane, Nevlingehavn nær Larvik. Styrmanden kravlede ud på klyverbommen for at springe ind på klippen med en line men forfejlede springet og blev dræbt på stedet. Storbåden blev sat i vandet men knustes straks, derpå sprang en matros i søen med en line om livet for at nå ind, men han måtte opgive og blev halet ombord igen. Den norske lods Halvorsen vovede da et spring og fik fodfæste, samtidig blev APOLLO suget lidt længere ud af en sø og satte sig fast på et skær. Det lykkes imidlertid at få en line i land til lodsen, således at en trosse kunne hales ind og gøres fast, hvorefter de resterende 6 søfolk kunne entre i land ad denne. Styrmandens lig blev fundet og blev begravet under usædvanlig stor deltagelse af lokalbefolkningen. Søren Halvorsen blev af den danske konge tildelt redningsmedalje i sølv og blev udnævnt til æresmedlem af Marstal Skipperforening.

Økonomi

Søfartsmuseet kom ud af 2010 på en ganske pæn måde. Den helt store donation i 2010 var arven efter telegrafist Keld Petersen, Marstal, på ikke mindre end en million kroner, der er et solidt påskønnelsesværdigt ballasttilskud til museets selvstændighed/bæredygtighed og for videre gennemgribende opgradering af museet.

Fra firmaet Viking er modtaget 5.000 kr. og fra privat 10.000 kr. til bogudgivelse, fra Augustinus Fonden blev modtaget 30.000 kr. til den ny »Livet om bord«-udstilling og 10.000 blev modtaget fra Ærø Brand Fonden til samme formål. Fra Ærøfærgerne er modtaget 15.000 til den ny færgebog. Til trykning af Fyrskibserindringsbogen af A. A. Porse er modtaget 33.200 kr. fra datteren, Ingrid Johansen. Til større ombygning i foråret 2011 af udstillingsbygningen, Strandstræde 3, er fra SFDS's Fond modtaget 50.000 kr. og fra Lauritzen Fonden blev der bevilliget 267.000 kr. samt 100.000 kr. fra Augustinus Fonden til samme formål. Lauritzen Fonden, der i lighed med de to andre fonde, er og gennem mange år har været en solid støtte for museet, understreger i sin motivation for be-

villingen, *at Marstal Søfartsmuseum aktivt bidrager til at sikre den maritime kulturarv*. Fra Rederiforeningen af 1895 er modtaget 10.000 kr. til det store igangværende coasterbogsprojekt.

Alt sammen særdeles flot og nødvendigt for videreudvikling af museet som solid base for den maritime kulturarv.

Personalia

Sonja Pietraszek stoppede i begyndelsen af året, medens Stefan Mathiesen, Hildi Flindt og Niels Nielsen startede med forskellige gøremål. Jan »Vægter« stoppede til sommersæsonen for at genoptage sit vægterjob. Janne Skalkam har været ansat året igennem med registrering og butik som hovedområder. Niels Lundsager er tørnet til fra Samsø som frivillig arkivmedarbejder, Anne-Marie Hansen er ny frivillig kabysgast, Peter og Marianne Frederiksen har også meldt sig som frivillige, og Ole Wej startede fra sommersæsonen som frivillig rundviser.

Museets nye medarbejder, maritimhistoriker Martin Østergaard, er tiltrådt 1. november. Martin er ikke noget ubeskrevet blad i den lokale logbog, idet han har opholdt sig på museet i længere perioder i forbindelse med forskning i speciale om Marstal Søfart. I museets årbog 2007 har Martin skrevet artiklen »Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922«. Specialet »Livsformer og maritim identitetskonstruktion i Marstal« blev vinder af Maritim Kontakts prisopgave 2010.

Dødsfald: Karen Nielsen, der var et optimistisk islæt på museet som frivillig arkivmedarbejder i mange år, er død mæt af

Udflugt 2010. Museets bogholder og fotograf, Jens Lindholm, fik indfanget de fleste af deltagerne på Koldinghus, enkelte var dog undsluppet fotografens linse.

dage 91 år gammel. Pulle Teglbjerg, der ligeledes var en livlig frivillig lokalarkivmedarbejder er også mønstret af, Pulle blev 82 år.

Årets museumsudflugt 2010 med personale, frivillige som forhyrede, og deltagelse af bestyrelsesmedlemmer, gik via Søby-Fynshavfærgen til søfartsmuseet i Aabenraa, hvor vi blev modtaget og rundvist på bedste vis og fik lov til at beslaglægge lokale til proviantindtagelse. Bussen bragte os herefter til Koldinghus, hvor især den arkitektoniske restaurering vakte beundring. Efter en rigtig god ekspedition blev de sidste madkasser tømt på vejen hjem med Marstalfærgen.

Andet

Museets vedtægter er blevet ajourført og godkendt af alle instanser til nutidens forhold, hvor fokus på det havvendte er streget op. Marstal havde igen i foråret flere anløb af krydstogtskibet OCEAN NOVA, hvor EBK blev sat om bord i søen for at fortælle om byens søfart på vej ind til Marstal. EBK har holdt foredrag lokalt i bl.a. Rotary og udenøs. Karsten Hermansen har været endog særdeles aktiv på foredragsfronten over temaet »Vi, de druknede og virkelighedens Marstal«. Foredrag er holdt for Sankt Jørgens Sognegård i Svendborg, Tranderup Sognehus, Kerteminde Aktivitetshus, Egtved Lokalarkiv, Sammenslutningen af Lokalarkivernes årsmøde i Vejle, højskolekreds fra Holstebro på besøg i Marstal, manuskriptskrivekursister i FilmFyn regi fra Svendborg til Ærøskøbing om bord på FYLLA, Thurø Foredragsforening, Odense Stadsarkiv, Dalum Sognegård og fra juni til november desuden 10 tilsvarende foredrag for kursister på Kunsthøjskolen Ærø. Hertil kommer foredrag »Byvandring i billeder« ved generalforsamling i bybevaringsforeningen Snorren, »Hovedlinier i Marstals søfart omkring år 1900« for Navigationsskole-støttekredsens generalforsamling, »Hans den Yngres liv og levned« for Ærø Rotary Klub og »Kirkegårdskultur på Marstal Kirkegård« ligeledes for Ærø Rotary Klub.

Bestyrelsen for Sammenslutningen af Museumsforeninger i Danmark har holdt møde på Søfartsmuseet og var godt tilfreds med forløbet. Vi havde også fornøjelsen af besøg af shippingfolk fra Provinsmæglernes Understøttelsesforening på museet, hvor vi indlagde et besøg på et af byens mæglerkontorer.

Byens/Søens 4. Maj Kollegium har afholdt 50-års jubilæum. I den forbindelse har museet via tilskud fra Lauritzen Fonden overhalt skibsmodeller og andre grejer for kollegiet, og museets Tommy Christensen har totalrenoveret kollegiets galionsfigur »Mor Danmark« med tilskud fra Marstal Rotary. EBK er indtrådt i kollegiebestyrelsen.

Briggen TRE KRONOR af Stockholm var en tur i Marstal med åbent skib arrangement. Med om bord var skibstømrer Søren Nissen fra Ebbes Bådebyggeri. Søren stod for briggens søsætning, opbygning af løbetøj m.v., da den løb af stabelen i Stockholm 2005.

I efteråret bemandede godtfolk fra Søfartsmuseet og Marstal Småborgerlige Sangforening i samdrægtighed det gode skib SAMKA for at gå om til Elben til en lille tørhavn Wischhafen. Det var en særdeles herlig tur på alle måder. Interessant tur gennem Kielerkanalen og ind til Wischhafen, hvor vi humpede den sidste kabellængde småt hoppende gennem mudderet uden vand under kølen, mellem to bøjelige afmærkninger, der knebent gav plads til en optimistjolle, men det imponerede ikke skibsfører Peter Carlsen. I flodhavnen, som vi anduvede, havde vores samarbejdspartner i Coastal Shippinggruppen, Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum, arrangeret træf med ældre coastere, og vi viste Dannebrog dernede under selskabelige former.

Tommy Christensen i gang med særdeles gennemgribende istandsættelse af 4. Maj Kollegiets galionsfigur »Mor Danmark«.

Det gode skib SAMKA kunne ikke komme helt ind til pælene i Wischhafen, en lægter måtte derfor lægges imellem som »landgangsfartøj«. Her ses en del af mandskabet ved at rigge gangwayen an, andre indtager en mere afslappet holdning, medens Henning Terkelsen betragter hændelsen gennem fotolinsen.

Roger og Nancy Pike fra Harbour Grace, Newfoundland, har for anden gang været på besøg for at besigtige Bonavista-projektet og følge op på fremtidigt newfoundlandsbesøg med BONAVISTA, hvortil Roger Pike gerne vil yde bidrag, han har også sat bystyret i ind i sagen.

Og apropos BONAVISTA, så har bestyrelsesmedlemmerne Kristian Albertsen og Tom Christensen sammen med EBK været på tur til Portugal for at efterspore museale kontakter med relation til newfoundlandsfarten. Den danske Ambassade, der havde henvendt sig om oplysninger netop om dette emne, havde inviteret på spisning, hvor vi fik hilst på hverandre med henblik på fremadrettede forbindelser. Det første resultat blev plancheudstilling om den marstalske klipfiskefart fra Newfoundland, der blev vist på Azorerne i efteråret. Turen skal ses i forlængelse af samme tre personers tur til Newfoundland i 2008. Vi var på museer og havnerundfarter i Lissabon, Oporto og så var vi i Ilhavo, hvor der for øvrigt ligger to firmastede sletskonnerter, der tidligere har været i fiskeskonnertflåden. Museet i Ilhavo, var det museum, der bedst matchede vores mål, herfra er udgået og udgår en stor del af det søgående fiskeri bl.a. førhen med

BONAVISTA har igen i 2010 været omfattet af stor interesse også i udenlandsk presse. I årets »Nationalmuseets Arbejdsmark« blev beretning om skibet og projektet bragt i en artikel, som Søfartsmuseet har medforfattet. Skonnerten ses her oplagt i Marstal side på Nyborg Søfartsskoles DANA NYBORG, der i mellemtiden er afhændet til hollandske købere. Den er siden istandsat og rigget som tremastet bramsejlsskonnert under navnet GULDEN LEEUW. Som sådan anløb den Marstal for præsentation 2010. Forrest ses Marstalcoasteren BARBARA, der i mellemtiden er solgt til Panama og erstattet af den noget større VEGA.

Firmastskonnert CAROLINE oplagt Marstal 1932. Bemærk de høje stænger. Skibet var en yperlig sejler og skipperen Boye Jørgensen, der var kendt for at sejle hårdt, yndede at stå ude agter og vifte med en tovende, når skibet for en fair vind overhalede et dampskib.

firmastede skonnerter som moderskibe for fiskeri på newfoundlandsbankerne med de såkaldte doryer – pramme der anvendtes til at pilke torsk fra. Fra Marstalflåden blev der, især efter I. krig, solgt en del større sejlere til portugiserne. Her kan nævnes:

Firmastskonnert CAROLINE, NDVM, af Marstal, bygget Marstal 1923, tilhørende rederiet H. C. Christensen. Oplagt i Marstal 1930-34. Herefter solgt til Sociedade Pesca Oceano Lda., Figueira de Foz, Portugal og nyt navn JOSÉ ALBERTO. Stængerne nedrigget. Anvendtes som moderskib for en fiskeflåde til torskefiskeri ved New Foundland og i de grønlandske farvande. Sunket efter ildebrand oktober 1968 ved fiskerbankerne mellem New Foundland og Grønland.

Tremastskonnert FRED, NKSF, af Marstal, bygget 1899 i Oscarshamn, Sverige, solgt d. 29/3 1910 til Rederiet Parceria Maritima Ilhavo, Portugal.

Firmastskonnert HAUKUR, NTBH, af København, bygget i stål 1914 i Svendborg. solgt 1918 til Reykjavik, 1922 til Hans Petersen Marstal/København 1927 solgt til UK, senere til Portugal. Solgt 1927 til engelske ejere i Kings Lynn. 1928 til Lissabon, som ANFITRITE, Bagao, Nunes & Machado Ltda., Lisbon.

Firmastet bramsejlsskonnert HELGA, NCBE, af Marstal, bygget 1920 på Fanø. Tilhørende rederi ved E. B. Kromann. Solgt 1935 til Portugal og ombygget til fiskeri på Nordatlanten og Grønland. Navneforandring til DENTORA DA SAUDE. Forlist Davidstrædet 1952.

Tremastet bramsejlskonnert RISE, NL WR, bygget Odense 1902. Solgt 1924 til Portugal og nyt navn SANTIAGO af Figueira.

Tremastet bramsejlsskonnert SYLPHE, NFMW, af Marstal, bygget Odense 1892. Solgt til Esbjerg 1905 som URDA. 1917 solgt til Portugal nyt navn DOLORES af Aveiro. Forlist 1925

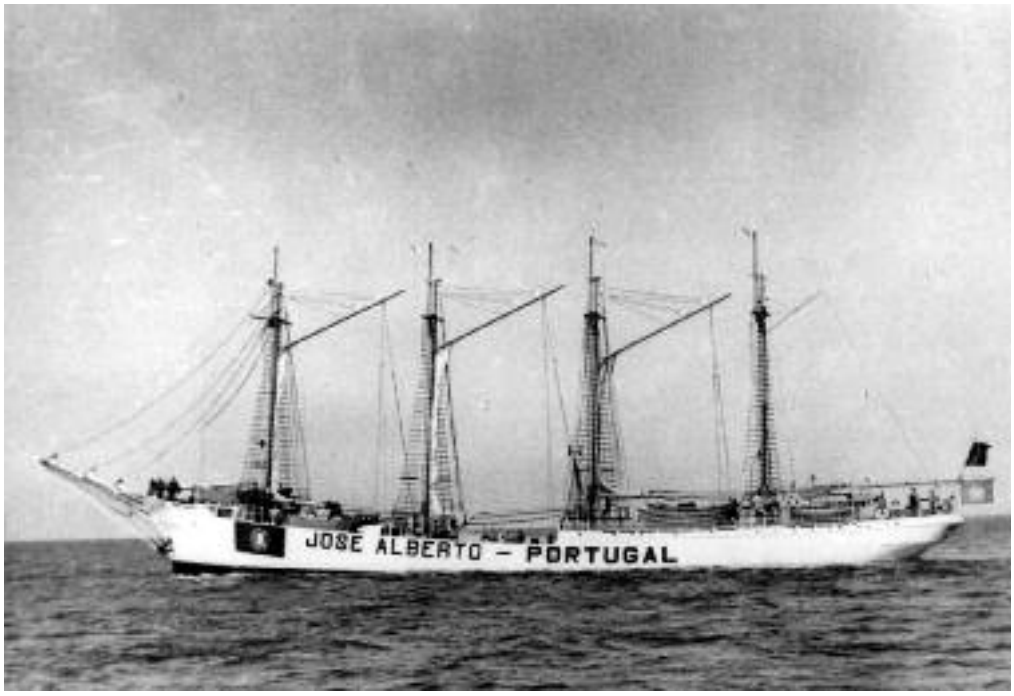
Tremastet motorskonnert VENUS, NB HR, af Marstal, bygget i Køge 1919 til rederiet Falken v/ E. B. Kromann. 1927 solgt til K. A. Høglund, Ødkarby, Finland. 1935 til Portugal, nyt navn SANTA QUITERIA.

Noget at det mest mærkværdige – lidt i lighed med hvad vi oplevede på Newfoundland – var en forbindelse ikke blot de to landes skonnertfart imellem, idet en videre linie åbenbarede sig. Lederen af søfartsmuseet i Ilhavo, Hugo Pequeno, havde en helt særegen tilknytning til Marstal, eller rettere til den ovennævnte i sin tid i Marstal byggede og hjemmehørende firmastskonnert CAROLINE:

Hello Erik,
The JOSÉ ALBERTO was considered one of the most beautiful schooners of our cod-fleet. A heavy, big and slow, yet appreciated for its design. There are some curiosities about this ship: it was captured on screen by the National Geographic Society in the 1968 documentary »The Lonely Dorymen«, it had one unique sail system, that were kept in the masts, and, one more personal, my father is named out this ship, because my grandmother was very fond of it.

Best regards,
Hugo Pequeno

...ja CAROLINE fik under portugisisk flag navnet JOSÉ ALBERTO, og da netop det skib havde en høj status dér bl.a. også hos Hugos farmor, så blev hendes søn altså Hugos far opkaldt efter skonnerten!... Som nævnt før, så er der altid forbindelser ad søvejen, havet forbinder, man kan næsten altid finde noget der sammenknytter, hvor man går i land ...hvis man altså naturligvis har et søfartssamfund som udgangspunkt, eller affarende.



CAROLINE som portugisisk JOSÉ ALBERTO, hvor stængerne var rigget ned af hensyn til den nye funktion som fiskemoderskib på Nordatlanten, hvilket selvfølgelig indskrænkede dens hurtighed som sejler. Bemærk stabler af doryer på dækket.

Museumsgårdens maritime legeplads er en yndet position.

I december måned kørte museets juletog med ganske få forsinkelser.

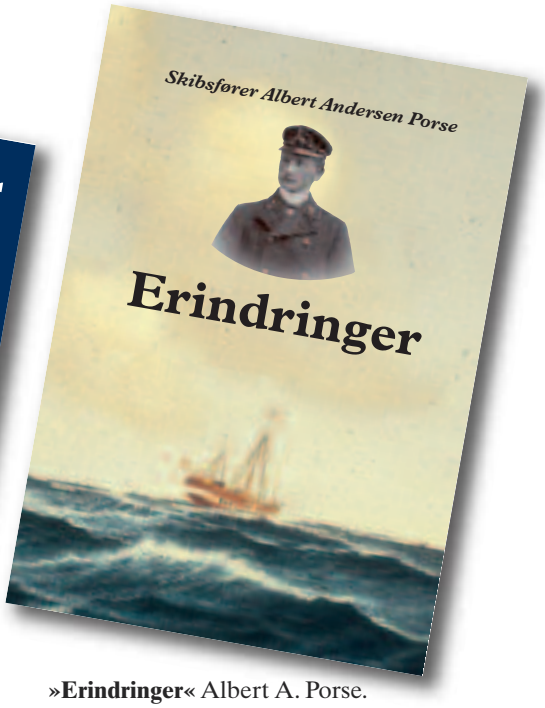
Et lille stykke BONAVISTA ses her afsejle Marstal i form af et nyt spryd på den gamle marstalskonnert MINDE, nu svensk CONSTANTIA. Skonnerten var så uheldig at knække sprydet under indsejling til Marstal Havn, da den jagede sprydet gennem styrehuset på CAROLINE S, der lå fortøjet i havnehullet. Gode råd var dyre for CONSTANTIA var på vej til Tall Ships Race. Vi besluttede i samråd med Ebbes Bådebyggeri at bruge et stykke af en af BONAVISTAS master og Ebbes folk kom på overarbejde. Her ses MINDE/CONSTANTIA med sit nye spryd på vej ud af Det Søndre Løb, hvor en meget stor hollandsk barkentine ATLANTIS samtidig forsøgte at komme ind til Marstal , men måtte opgive med mere end 5 meters dybgang.

Formidlingsprojekt BONAVISTA var igen i sæson 2010 et tilløbsstykke, over 60.000 mennesker passerede tælleapparatet. Mange andre stifter bekendtskab med projektet via pressen - også uden for Øhavet. Tysk søfartspresse har indgående beskrevet projektet og den marstalske newfoundlandsfart, og canadisk TV har lavet reportage om projektet. På fotoet ses Morten Müller og Monica Fabricius i gang med skonnerten.

Nyudgivelser 2010

»Strandinger og forlis ved Møn«
af Niels Christiansen.

Sejlads i farvande, der måske af nogle betragtes som sikre, kan undertiden være risikofyldt, hvilket fremgår af denne bogs 367 siders søulykker. **Pris 299,- kr.**



»Erindringer« Albert A. Porse.

Albert A. Porse beretter om barndommen i Kragnæs, udmønstring i sejlskibe og dampere i nærfart og på langfart og sluttelig årene i fyrskibene. Sømandslivet var virkelig farligt i sejlskibenes tid, hvilket fremgår af bogens slægtsoplysninger. 79 sider. **Pris 99,- kr.**

»Ærøfærgerne«
af Leif Rosendahl.

Bogen rummer 95 siders opgraderede oplysninger om færgefart på Ærø fra gamle dages færgebåde til den aktuelle tonnage i 2010 – særdeles rigt illustreret. **Pris 269,- kr.**