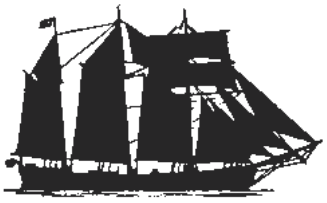
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2012



22. 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 978-87-89829-51-7 – ISSN 1398-7844

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

Forside:
BONAVISTA løber af stabelen med Pinsesolens velsignelse.
(Foto Jens Lindholm).

Bagside:
Far og Søn røgter Garn. Carl Rasmussen-maleri
– en af årets erhvervelser.
Se det og flere andre nytilkomne Carl Rasmussen-malerier
og skitser på museet.

INDHOLD

K. M. Weber:
De atten søskende 4

Hans Kruse Rasmussen:
Mindestenen for anlæggelsen af Marstal Havn 1913-2013 32

Karsten Hermansen:
Ærøskibe under Første Verdenskrig 45

Leif Rosendahl:
Pax – et husnavn og skibsnavn 70

Niels Lundsager:
Sømanden Soli 80

Gunner Egholm Rasmussen:
Bataljen i Korsør 91

Erik B. Kromann:
Årets gang 96

De atten søskende

Af K. M. WEBER, 1952

Kristen Madsen Weber, født »Statene«, Møllevejen, Marstal, d. 2. december 1874, toldforvalter i Randers, mønstringsbestyrer og Kgl. Forhyringsagent. Død d. 15. oktober 1954.

Det er ikke min hensigt her, at give en skildring af min slægt og mit barndomshjem, men jeg synes alligevel at måtte begynde med en lille oversigt over mine forældre.

Far, skibsreder i Marstal, Morten Rasmussen Weber, var født i Marstal 1823, var 2 gange gift og blev i disse to ægteskaber stamfader til den store børneflok »De atten søskende«. I det første ægteskab, med Maren Elisabeth, født Schmidt, var der 16 børn og efter april 1872, at være bleven enkemand, holdt fader, den 12. marts 1874, bryllup med min moder, Ellen Marie, født Bøje, der var født i Marstal 1834.

I dette andet ægteskab fødes 2 sønner, nemlig jeg som den førstefødte og samtidig nummer 17 og min broder Martin, der således blev nummer 2 og nummer 18.

Det var en lykke for far, der ved sin første hustrus død, sad med en stor børneflok, hvoraf de fire var mindreårige, at kunne, to år efter sin første hustrus død, indtræde i nyt ægteskab, med en så udmærket, fint tænkende og dygtig personlighed, som mor var.

Der var ingen af os, der ville studere, sølivet trak for enhver marstallerdreng, og derfor gik alle mine brødre til søs og blev skibsførere, ligesom mine søstre også blev gift med søfolk, der ligeledes blev skibs-

Weberslægtens hus, Statene, Møllevejen, Marstal Landsogn.

førere. Også mine tanker gik mod søen, og det var kun efter faders indtrængende opfordring, jeg blev landkrabbe, men da naturligvis i en stilling, der havde tilknytning til søen, nemlig toldvæsenet.

Vore forældre var påpasselige med pengene, men vi børn manglede aldrig noget. Det var dog ikke alene overfor børnene, der ikke vistes smålighed, men hverken far eller mor kunne sige »Nej« til fattige folk. Ingen af dem ønskede det heller ikke, og det var mange, der blev bespist i vort hjem eller fik kurven godt pakket, når de, hvad der den gang var ret almindeligt, kom på tiggeri, og megen god mad blev bragt fra vort hjem til fattige hjem mellem år og dag.

Der var jo på de tider, hverken alders- eller invaliderente, ej heller anden social hjælp end Fattighuset, og der var ikke noget, der hed Søfarts Ulykkesforsikring. Når søulykker indtraf, og det skete desværre ikke sjældent, så stod enken – ofte med stor børneflok – i de fleste tilfælde på bar bund og måtte til at skaffe sig en eksistens på den ene eller anden måde. Ved sådanne lejligheder var far ofte i spidsen med indsamlingslister, for at skaffe enken lidt startkapital til hjælp i den første overgangstid.

Til personlig velvære, var de begge ret nøjsomme. Mor var meget flittig, aldrig ledig. Allerede fra morgenstunden skulle 4 piger og 2 drenge sendes i skole, og dagen igennem var der nok at tage fat på. Jeg mindes ikke nogen sinde, at have set hende sidde med hænderne i skødet, selv om aftenen, når hun sad mellem os lektielæsende børn – for det var af stor vigtighed for hendes udprægede samvittighedsfuldhed, at lektierne blev passet – sad hun ved syning, lapning, stopning eller spinding, når hun da ikke læste sin avis eller en bog.

Mor, der var meget dygtig, ikke alene med madlavning, men også til alt håndarbejde, navnlig syning, spandt tillige en meget fin tråd, både af uld og hør, som først var behandlet i hjemmet med kartning og hegling, og efterhånden som mine søstre voksede til, lærte de også at spinde og havde hver sin rok. Det var ikke noget sjældent tilfælde, at fire rokke om aftenen var i gang. Selv sad jeg, der havde lært forskellige husflidsarbejder, ofte samtidig med løvsavs- og billedskærearbejder, for hvilken jeg på husflidsudstillinger flere gange opnåede 1, præmie. Børste- og kostebinding, samt kurvemagerarbejde beskæftigede jeg mig også med, samt lidt bogindbinding.

Mor forsømte dog ikke læsning. Vi holdt »Nationaltidende«, samt enkelte ugeblade, som »Ugens Nyheder« og »Nordstjernen«, og de blev af mor læst godt igennem. Hun fulgte ret godt med i politik, og med hvad der foregik i Rigsdagen, og jeg erindrer tydelig, hvor forarget hun, der var en stærkt konservativ natur, kunne blive på Grev Holstein Ledreborg, når han gik løs på Knud Estrup, hvem hun var en stor beundrer af.

En rolig og tiltalende gudfrygtighed var mor også i besiddelse af, selv om hun ikke hørte til datidens såkaldte »hellige«, men hun læste ikke sjældent i sin bibel, gik ofte om søndagen i kirke og undlod vist sjældent nogen aften, at læse et kapitel i T. Arndt »Betragtninger«. Fars og mors religiøsitet kan vist bedst karakteriseres med de ord, hvormed Bjørnstjerne Bjørnson slutter bogen »På Guds Veje«, nemlig: »Der hvor folk går, der er Guds veje«.

Begivenheder af særlig art mindes jeg i 3. klasse. Vi var stadig i den gamle skole i Skolegade, her indtraf en begivenhed, som jeg tydelig erindrer, selv om der siden da er gået fem og tresindstyve år. Pågældende lærer var ret lille af vækst, det kneb vist for ham at holde drengene i respekt, de lavede ikke sjældent halløj med ham. Der var i den gamle skole firkantede etagekakkelovne, vist på 4 etager. En dag havde en af mine kammerater medbragt noget

krudt og strøet det på alle 4 etager. Efterhånden som krudtet mærkede varmen, begyndte det at futte af og sendte en vældig røg ud i lokalet. Første afbrænding, fra underste etage, indtraf netop lige efter, at vi var kaldt ind og undervisningen skulle tage sin begyndelse. Læreren fór op og forlangte at få at vide, hvem synderen var. Vi sad alle andægtige og så uvidende ud, da pludselig, midt under lærerens rasen, den næste etage også futtede af og fyldte lokalet med endnu mere krudtrøg og da det i samme et øjeblik efter gentog sig fra 3. etage, blev læreren ganske ude af sig selv og fór – mens alle vi drenge var ved at revne af grin – ind til overlæreren, der underviste i sin – den ældste klasse. Hele lokalet var nu fyldt med tyk krudtrøg og netop, som lærer Nørregaard kom tilbage med overlæreren, skete dette, at 4. og sidste etage futtede af.

Hvorledes afstraffelsen udviklede sig erindrer jeg ikke, men hele begivenheden var uhyre grinagtig. Ingen under, jeg bevarer den så tydelig i erindring. Synderen var for resten en søn af Krydstoldbetjent Albertsen, der var fører, af det ved Marstal liggende Krydsfartøj, og jeg formoder, det var fra dette fartøj, der havde sine kanoner om bord, han havde fået fat i krudtet.

Vi levede et herligt frit liv, såvel i mark og eng, som på søen, og ved havnen. Tvang føltes aldrig og alligevel blev vi vænnet til deltagelse i arbejdet på mange måder, men således, at det hele føltes, som en selvfølgelighed.

Til mit dejlige gamle fødehjem hørte der nogle få tønder land jord, hvorpå der dyrkedes lidt korn, holdtes et par køer og nogle får, men ingen heste. Ingen af os omfattede landlivet med synderlig interesse, ej heller mine forældre eller søskende, men passet blev det, dog for en stor del med fremmed hjælp, både til pløjning, såning og tærskning. Nej, det var søen, som helt fangede interessen.

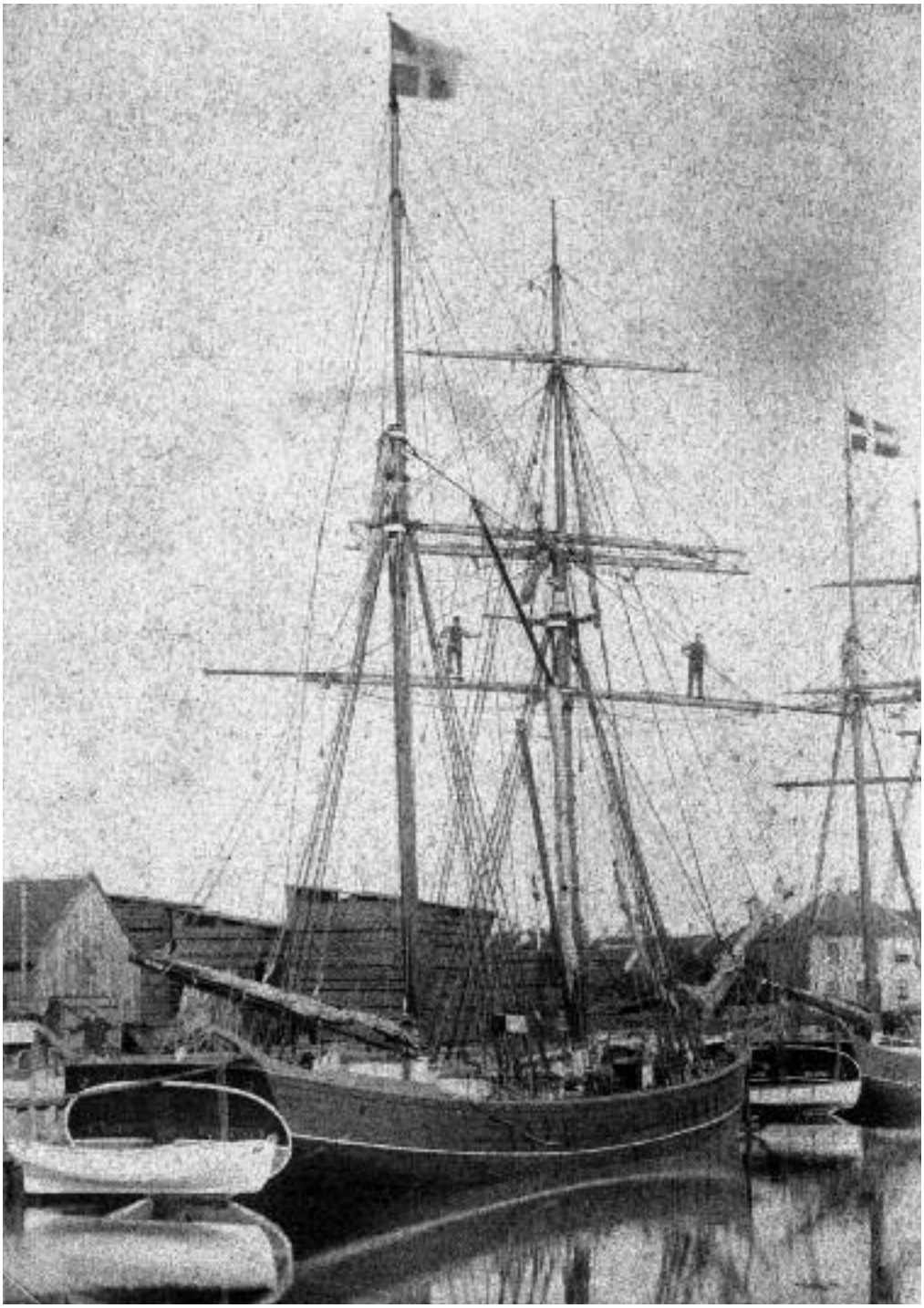
Når fader, som tidligere skipper, havde

Skolen i Skolegade, hvor kakkelovnen udsendte røgelsesdufte. Der luftes ud i de tidligere klasselokaler. På fototidspunktet var skolen overgået til privatbrug og forretning.

Skonnertbrig DE ATTEN SØSKENDE, bygget i Cardigan, Canada 1866 og købt af Weber 1877.

dette lille »landeri« i forbindelse med sin virken, i al min barndomstid, som skibsreder, var årsagen den, at det var hans fødehjem, som en 6 år ældre broder oprindelig havde overtaget for at være en støtte for forældrene, altså mine bedsteforældre, men efter nogle års forløb trak han sig tilbage, og fader dermed flyttede ind, som hans stedfortræder og forblev boende i sit fødehjem lige til sin død i 1888, og hvor vi måske, med undtagelse af de førstefødte alle 18 søskende, første gang så dagens lys.

Som nævnt var far reder, lod således bygge, i halvfjerdserne hos skibsbygmestrene Lars og Hans Bager, der var brødre, to dejlige velsejlende skonnerter, MARIE og MARTHA, førstnævnte til min ældste broder, Søren Larsen Weber, almindelig benævnt Lars, sidstnævnte skonnert til min svoger, H. C. Carlsen, endvidere indkøbtes skonnertgaleasen ELISE WILHELMINE til min svoger, Peter Schmidt, og dette skib blev senere i mange år, ført af min svoger, Christen Madsen, gift med min søster, Martha. Endvidere var far reder for Danmarks næststørste skonnertbrig DE ATTEN SØSKENDE, der blev ført i mange år af min næstældste broder, Morten, og var indkøbt fra New Foundland under navnet FAVORITE, havde malede kanonporte, og der var om bord to malmkanoner, som blev taget i land og i mange år opbevaredes hos forældrene til fars første kone, den gamle skipper, Christian Brandt Schmidt. Jeg har senere søgt efter dem, men det har ikke været mig muligt at efterspore dem. Enkelte andre skibe var far også reder for, men navnene erindres ikke. Efter fars død, blev der i Ærøskøbing, da ELISE WILHELMINE var sprungen i luften i tysk havn, bygget til min svoger, Christen Madsen, en dejlig klipperskonnert, som fik navnet WEBERS MINDE og nogle år senere til min svoger, Frederik Carlsen, byggedes i Marstal en 3 m skon-



Bramsejlsskonnert MARIE, bygget 1874 af H. J. Bager, Marstal, forsvundet december 1901 på rejse Le Havre-Kalmar med oliekager.

nert, der fik navnet ELNA efter mor. F. Carlsen var gift med min yngste søster, Petra. Endvidere var til svoger, Rasmus Hermansen, der var gift med søster, Sofie, købt en »for and aft« skonnert SOFIE. Min svoger, Fr. Krull Hansen, var i mange år fører af en lignende skonnert, HANS, som han vist nærmest var eneejer af.

Efter fars død, fortsatte mor, som korresponderende reder, for de skibe, der indtil da, ikke var forlist.

Som foran anført, lod far bygge, til min ældste broder, skonnerten MARIE, og han var fører af den, lige fra den løb af stabelen i begyndelsen af halvfjerdserne, til den forliste imellem 1902/03 sporløst med mand og mus på rejse fra Le Havre til Kalmar. Bror var heldigvis ikke med på den rejse. Han var nemlig om efteråret gået i land for at tilbringe vinteren hjemme, og styrmanden var bleven forfremmet til midlertidig »vinterfører«. Helt sporløst blev det dog ikke, eftersom vi et halvt eller måske et helt år efter skibets udeblivelse, gennem udenrigsministeriet, fik meddelelse om, at en engelsk trawler havde opfisket i Nordsøen fra havbunden en pakke indeholdende journal, samt nogle afregningsbøger tilligemed nogle mønter, tilhørende den danske skonnert MARIE af Marstal. Et par af disse mønter opbevaredes i min lille møntsamling. Af journalen fremgik i øvrigt, at skibet var sprungen læk, og de ville forsøge at nå ind til Hull, da det kneb med at holde det på pumperne. De nåede dog ikke så langt. Pakken var opfisket nogle mil øst for Spurn Head.

Da broder nu ved dette forlis var bleven uden skib og mor var død i efteråret 1897, anmodede han bl.a. min broder Martin og mig om støtte til indkøb af et andet skib, hvilket vi også beredvillig gik med til. I april 1903 købtes skonnertbrig GREVE FRIIS af Horsens og heri overtog Martin og jeg den ene fjerdedel, altså hver 1/8. Skibet blev omdøbt til MARIE efter det forliste, fik den høje rigning afkortet, samt enkelte andre forandringer. Det førtes af broder indtil udgangen af året 1911, da han i november, kom ud for en frygtelig hård tur på rejse fra Newcastle til Egersund i Norge, blev delvis slået til invalid, og på hjemrejsen til Marstal fra Norge, mistede han sønnen. August, der var styrmand på skibet. Han blev slået over bord og druknede juleaften 1911 i Skagens Bugt. Bror kom ikke mere ud at sejle, skibet blev ført af andre til det, under første verdenskrig, med en ladning props fra Norge til England, blev opbrændt af tyskerne i Nordsøen sommeren 1915.

Efter et års rekonvalecens, fik broder den 1. november 1912 en stilling som billetkasserer i Marstal, for Sydfyenske Dampskibsselskab, en stilling han beholdt til efteråret 1923, et halvt år før sin død, 23. maj 1924.

Min broder var ved sin død, 23. maj 1924, 73 år gammel. Min svigerinde overlevede ham i mange år og døde 19. februar 1942 i en alder af godt 86 år. I deres ægteskab var der 14 børn.

Af de andre foran omtalte skibe forliste omtrent samtidig med MARIE skonnert MARTHA. Den strandede under orkan ved Saffi i 1901, og WEBERS MINDE var forlist i 1900. ELNA forliste i 1906. Skonnertbriggen DE ATTEN SØSKENDE blev solgt til Fåborg 1898 og forliste året efter ved Norges kyst.

Trods deltagelse ved arbejdet i hjemmet, var der alligevel altid tid til munter leg med kammeraterne, og vi nød et herligt friluftsliv. Turede omkring i bøndernes marker, som små botanikere og ornitologer, kendte navnene på de fleste fugle, og havde om foråret og sommeren kendskab til en mængde af deres reder, uden at vi nogensinde gjorde dem fortræd, det højeste jeg dristede mig til, var en gang imellem, at tage et enkelt æg af en rede til min samling, og havde da også i min skoletid en ret pæn ægsamling, men kun med et æg af hver slags, herunder også fra

Skonnertbrig MARIE, her som nyindkøbt i Marstal Havn 1903, bygget 1870 af Chr. Schrøder, Horsens, krigsforlist 1915.

Skonnertbrig MARIE som ankerligger ved Rostock.

søfuglene, hvis reder vi fandt på de mange holme omkring Ærø. Det hændte også, at vi af disse sidste, førte enkelte halvvoksne unger, når de havde forladt reden, med hjem. Måger – eller vibeunger havde vi ikke sjældent på sti hjemme, og til dem, fangede vi i høsttiden på markerne, levende mus. Det var næsten utroligt, at iagttage den grådighed, som disse mågeunger var i besiddelse af, erindrer således et enkelt tilfælde, hvor en enkelt mågeunge i løbet af få minutter, slugte 7 levende mus, men så kunne den heller ikke mere og stillede sig hen i en krog.

I dammene fangede vi karusser, som vi under tiden solgte til kammeraterne, for nogle få ører, og ved stranden strøg vi rejer eller pilkede torsk.

Der var i min barndom en mængde rejer omkring ved Ærø. Fiskerne, der til deres kroge i almindelighed, brugte sandorme, de opgravede i det fine sand langs kysten, brugte også rejer som agn. Med vort rejenet, kunne vi ofte stryge en blikspand fuld i løbet af få timer, når vi lørdag eftermiddag var fri for skolen, men når vi da stolte kom hjem, med hele spanden fuld, blev vi undertiden noget slukørede ved, at erfare, at mor kort før vores tilbagekomst, havde købt af Mathias fra Ommel, for 5 eller 10 øre, et helt mælkefad fuld af rejer. Nævnte Mathias, fangede nemlig rejer i så store masser, at han med sit enspænderkøretøj, kørte omkring i byen og omegn med vognen fuld, faldbydende rejer fra dør til dør. Prisen var i almindelighed, 5 øre pr mål, hvormed mentes et pottemål, men det tages ikke så nøje med målet, selv om man kom med et mælkefad.

Ak, ja, det var i de tider, da man hos enhver familie, daglig sommeren igennem, så rejer på bordet. Jeg husker, at blommerne i vores hønseæg, der om vinteren var gule, efterhånden som sommeren skred frem, blev ildrød, hvilket skyldes de røde rejeskaller, som hønsene elskede, og ustandselig hakkede i på grund af skallernes kalkholdighed. Hele denne rejerigdom omkring min fødeø i mine drengeår, fik dog i begyndelsen af halvfemserne, netop som jeg var indtrådt i toldvæsenet, en ret brat afslutning. Fiskere andet steds fra, havde erfaret noget om denne rejerigdom og kom i hele flotiller, navnlig Skovshovedsfiskerne drev i fem år, ligefrem rovdrift efter rejerne, til det ikke kunne betale sig mere, men i nogle år tjente de gode penge, da auktionspriserne på Fisketorvet i København, lå omkring 3 kr. pr. pund. Rejemængden blev med dette kraftige rovfiskeri stærkt reduceret, og efter 4-5 års forløb udeblev flotillen, og rejefiskeriet gled på ny over til de hjemlige fiskere, men rejemængden er næppe siden nået op på den højde, som i min barndom.

Isvintre

Der var mange strenge vintre i min barndom bl.a. den meget hårde vinter 1892/93 hvor Dampskibsfarten indstilledes. Ålestangere var dagen igennem ude på isen, trods den hårde kulde. Når de, mod aften, kom hjem, så de, der havde fuldskæg, nærmest ud som det var istapper, der hang rundt om ansigtet. Blandt de stærkt interesserede ålestangere, mindes jeg særlig Blomberg, en finne, som vi alle kunne godt lide, og som i flere år sejlede som matros med vore skibe, og når disse var oplagte i vintrene i Marstal havn, tog pension i min søster Anes sømandshjem. Han elskede at stange ål fra isen, hadede måske også uvirksomhed, og som født i det kolde nord og opvokset under polarkulden, generede det ikke ham, der var en kraftig person, at tilbringe en stor del af dagen på isen med ålestangning, ofte i streng kulde. Selv spiste han ikke ål, kaldte dem »slanger«.

Foruden ålestangere, var der også ude på isen, jægere, der i nærheden af en eller anden strømvåge, havde, af is-stykker, lavet sig en forskansning, et skjul, bag

hvilket de lå på lur efter vildænderne og ofte nedlagde en del, når de slog sig ned i vågerne; men de fleste vildænder tages dog af nogle fiskere, der satte garn til søs langs iskanten. Der var adskillige sække fulde af vildænder, de hjembragte fra en sådan udtur, og som de så gik omkring med og solgte under betegnelsen »Firøjede skindænder« og »Havlykker« (Havlitter). Mor købte ofte af dem, og vi fik tit, i sådanne vintre, vildandesteg. Mange husmødre talte om, at de smagte så meget af tran, men dette var ikke tilfældet hos os, min dygtige moder forstod den kunst, at fjerne trannen, idet hun i stedet, for ved tam and, at fylde denne op med æbler og svesker, puttede gulerødder i vildanden, og disse gulerødder, der efter stegningen, blev udskrabede og bortkastede, opsugede under stegningen al trannen, så selv den meget trannede havlit end ikke smagte deraf. Også ålestangerne falbød undertiden den stivfrosne ål, også af disse købte mor, så vi ikke sjældent om vinteren fik ålesuppe, en herlig spise.

I disse strenge vintre opslog indehaver af de mindre havnerestauranter telte, hvorfra serveredes, her på isen, kaffe, toddyer, bajersk øl og sodavand. Jeg husker en sådan vinter en ung styrmand kom løbende hen på sine skøjter, til et sådant telt og forlangte en bajer. Han, der var noget ophedet fra skøjteløbningen, slugte denne iskolde bajer ret hurtigt, men temperaturforskellen, må have været for stor, thi da han straks efter ville fortsætte skøjteløbningen, faldt han død om, ramt af hjerteslag.

Marstal havn er jo meget stor, beskyttet mod øst af den store stenmole, der udelukkende er bygget med frivillig arbejdskraft af skipperne selv, blev påbegyndt 1825. Her har jeg oplevet at falde gennem isen, mange andre dukkerter faldt der jo af, mellem år og dag, dels når et eller flere af vore skibe var i havn eller blev oplagte for vinteren, dels da vi havde skibenes joller til disposition, og dels når vi ved begyndelsen af en frostperiode, skulle prøve om isen i dammene kunne bære, men der var aldrig nogen bebrejdelser fra far eller mor, når min broder eller jeg kom hjem med en våd trøje. Far havde intet imod, at vi, med kammeraterne, roede eller vrikkede med skibenes joller, men han holdt ikke af, at vi brugte sejl på disse, han frygtede for kæntring.

I min barndom, var der ikke noget, der hed spejdere. Baden Powell havde endnu ikke startet sin spejderbevægelse, og teltlejre kendtes således ej heller. Alligevel lavede vi noget af lignende art den gang. Som skibsreder, havde far, når skibene var til eftersyn og fortømring, ladet meget gammelt, kasseret tømmer og kasserede master og knækkede ræer, bringe hjem, ligesom dette også var tilfældet med kasserede sejl, når nye blev købt, og en del af dette gjorde min broder og jeg om sommeren og i høstferien, rigelig brug af til teltbygning o. l., til stor glæde også for vore skolekammerater.

Sejl, raps og kålorm

I denne forbindelse kan jeg ikke undlade at tilføje, at disse gamle sejl, også af voksne tit, blev benyttet på forskellig vis, navnlig ved de årlige rapstærskninger omkring på bøndermarkerne. Der dyrkedes nemlig, i min barndom, i stor udstrækning, raps på Ærø. Ja, hver større gårdmand havde både en rapsmark og en brakmark. Til dyrkning af raps krævedes nemlig, at jordstykket, året før dyrkning, henlå som brakmark. Når rapsen var tjenlig til afskæring, hvilket foregik, som håndarbejde, med store krum-knive (segl), fandt tærskning med plejl, samtidig sted på åben mark på stort udspændt sejlareal, og hertil lånte bønderne altid gamle sejl hos far. Dagen igennem førtes rapsen fra skæringsstedet på en let slæde med udspændte sejl af unge ryttere, til det store udspændte sejlareal, hvor så andre af fuld kraft,

Sejl brugtes meget til telt, her ses et slået under på Kalkovnen. Den nordlige del af den store havnemole ses, og bag den nogle af rederiet H. C. Christensens dampere som oplæggere.

tærskede kernerne ud af rapsbælgen. Det var mandskab fra flere gårde, der havde slået sig sammen om dette arbejde, som gik på skift fra den ene til den anden. Alt gik med liv og lyst, og snaps og øl skænkedes jo ud af og til, et meget fornøjeligt og interessant fortidsarbejde, som vist ikke, i vor tid, finder sted ret mange steder her i landet, i hvert fald ikke på samme ret primitive måde, som i min barndom. Der hvor mulig endnu raps dyrkes, foregår tærskning sikkert nu mere maskinmæssigt, nemlig også selve indhøstningen.

Vi var i øvrigt ikke helt glade ved, at have rapsmarker i nærheden af vort hjem. Når rapsen nemlig, ved forårstid, stod i blomst, var der over disse marker et legio af sommerfugle, navnlig af kålens Hvidsværmere, så det til tider så ud som snefog, og det varede ikke længe, før det vrimlede overalt med disse ækle slimede larver. Så pludselig, som på et givet signal, foretog disse grønne dyr i samlet flok landing en skønne nat, og alt hvad der lå på deres bane, grøft, landevej, hæk, have, hus, blev fuldstændig overstrøet og tilklistret af disse dyr, som gik helt over hustaget og om på den anden side. Det har hændet, at vi om morgenen er vågnet, hvor alt var bælgmørkt i vore stuer, hvilket skyldtes, at alle vinduer var dækket af tætsiddende kålorme, alt var irgrønt og på landevejen, hvor vogne havde kørt, så der ud, som hakket spinat, hele vores hjem græsgrønt på begge sider, ikke en plet af kalk eller maling var at se. Side om side sad de tæt også på alle ruder, stråtaget tildækket på begge sider. Ja, det lyder som eventyr, men er ikke desto mindre ren nøgtern sandhed, et ækelt svineri, og ubehagelig var den rensningsprøve man måtte gå i lag med, og det tog tid inden den blev gennemført, uh, uha!

Når det var oldenborrerår samlede vi disse skadedyr og fik en skilling herfor på de steder der havde autorisation for opkøb.

Det var for øvrigt vist nærmest de eneste penge vi, med undtagelse af »hilsepenge«, tjente som børn.

Hilsepenge

Det var jo ikke den gang således, som nu til dags, at børn skulle honoreres med en 10 øre, 25 øre eller mere. Nej, »tak« var tilstrækkelig både for den ene eller anden tjeneste. Selv voksne ydede beredvillig hinanden en håndsrækning uden vederlag.

De nævnte hilsepenge fortjener en særlig omtale. Forholdet var jo det, at hele den store Marstalflåde, med undtagelse af et par dampskibe tilhørende rederiet »H. C. Christensen«, udelukkende bestod af sejlskibe, og da disses ankomsttider var meget varierede og ofte med længsel og undertiden angst imødeså meddelelse herom, blev der, når et lykkeligt ankomsttelegram var modtaget af den korresponderende reder, altid af denne, sendt videre til besætningens pårørende, herom, og i almindelighed også til de interesserede parthavere i skibet. Ved overbringelse af sådanne, faldt der gerne en 10 øre og det kunne hænde en 25 øre, når en angstfuld venten udløstes med en lykkelig efterretning. Børn af de korresponderende redere for de større partrederier, hvor andelen i skibene var delt i mange små parter, indkasserede mellem år og dag ikke helt små beløb ved disse hilsener, og for min broder og mit vedkommende blev det også til penge, det var jo ikke så få skibe, far var korresponderende reder for, men vore skibe var nærmest familieskibe, og antallet af parthavere i disse, var derfor stærkt begrænset, og dertil kom, at far og mor havde ved deres altid smukke tænkemåde og hensyntagen, udtalt overfor os ønsket om, at vi ikke tog mod penge hos besætningens pårørende, men kun hos styrmanden og skipperen, samt hos parthaverne, et ønske, som vi selvfølgelig fuldt ud respekterede. Selv om, således min broder og mine »hilsepenge« ikke blev til store beløb, som de børn af de andre større redere indkasserede, så blev det dog til nogle penge, men de gik alle, ligesom oldenborre pengene, ubeskåret i vore respektive sparebøsser. Når vore sparebøsser hen ad juletid blev tømt udlignede far beløbene til et rundt tal, som en slags præmie på vor opsparing og indsatte pengene i Sparekassen, og den 19. december 1882, jeg var den gang lige fyldt 8 år, fik jeg min første sparekassebog med et indskud på 20 kr.

Ild

Et par gange var jeg nær ved at lave ildebrande, men det er en helt anden sag, den ene gang endda uden forbindelse med tændstikker, og den anden foranlediget af overdreven forsigtighed overfor store engelske tændstikker. Når skibene om efteråret blev oplagte i havnen, var vi drenge altid interesseret i, hos søfolkene, at få engelske tændstikker, som var helt forskellige fra de danske, nogle var ganske små, af voks og i papæsker med en lille udtrækskiap, andre var meget store af træ med et tykt lag svovl og i store æsker på størrelse med vore store husholdningsæsker. Særlig disse store tændstikker, havde vor interesse på grund af den store svovlsats, som vi skrabede af og anbragte i hængslet på vore Svaneknive, som alle drenge havde. Ved oplukning af knivsbladet smækkede det rask op og svovlet i hængslet futtede af med et lille knald, omtrent, som vore papirsknaldhættepistoler ved jule- og nytårstid.

En af mine kammerater og jeg havde en gang fået en sådan stor æske til deling, han fik sin halvdel i æsken, og jeg mine løse i lommen. Jeg var straks klar over den fare, det kunne rumme, at tændstikkerne løse i lommen kunne gnide svovlet mod hverandre, og af rent forsigtigshensyn holdt jeg derfor min hånd i bukselommen, omfattende tændstikkerne, men ak og ve, netop denne overdrevne forsigtighed forøgede faren. Mærkede pludselig en stærk varme i hånden, rev den i en fart op af lommen og alle tændstikkerne var i lys lue. Nu ville skæbnen, at jeg var midt i Strand-

stræde, hvor der på den ene side var en gårdejer Juhl, kaldet »Møller Juhl«, der tillige var præstegårdsforpagter og på gadens anden side var laden til præstegården, på hvis loft Møller Juhl opbevarede hø. Jeg var lige der ud for, og da der netop ved den tid var kørt hø ind, lå der på gaden en del løst affald herfra, som de omtalte tændstikker hurtigt fængede i.

Jeg blev rædselsslagen, thi i næste øjeblik kunne luerne fænge op ad gavlen til den åbentstående luge til høloftet, og en ildebrand kunne da ikke være afværget. Tabte heldigvis ikke hovedet, men sprang omkring som en vild, sparkede og trampede til alle sider, hvor der viste sig ild, og det lykkedes mig at få det hele slukket uden at der skete nogen som helst skade, og uden at et eneste menneske bemærkede det, da gaden mærkelig nok i det øjeblik var helt mennesketom. Det hele varede jo kun få minutter, men jeg var noget rystet ved tanken om, hvad der kunne være sket, ved min fjernt fra begrebet letsindighed, overdrevne forsigtighed; men jeg forlod ikke stedet før jeg var overbevist om, at enhver tænkelig glød var slukket.

Den anden gang var faren mindre og nærmest af nogen komisk art, og havde intet med tændstikker at gøre. Som jeg tidligere har omtalt, blev der fra skibene, når de var til eftersyn og klassificering, bragt en del kasserede sejl og tømmer hjem, men derudover også forskelligt kasseret inventar. Blandt dette var der også et par lange udtrækskikkerter, såkaldte lodskikkerter, der var tagne i land, da den dobbelte marinekikkert fremkom, og skibene blev forsynede hermed. Min broder og jeg var kommen i tanker om, at der i disse lange kikkerter var slebne linser, der kunne bruges som brændglas, fik dem pillet ud og havde megen fornøjelse af dem på forskellig måde; bl.a. ved at overraske kammeraterne ved at samle solens stråler gennem linseglasset og uventet sende den lille solprik på deres hænder, så de forskrækket skreg op over varmen.

Af papirhandler var der Emil Koch Bog- og Papirhandel samt fotografvirksomhed, desuden var der, ikke ret langt fra skolen, en anden forretning, almindeligt kaldet »Klossemandes« – formentlig fordi, der også handledes med træsko og trætøfler, – som, ligesom Emil Koch, handlede med alt muligt skrivemateriale, som grifler, tavler, blyanter, penne, stilebøger m.m..

Forretningens indehaver var vist nok ugift og noget af en original, og af lignende art var en vist også ugift søster eller tante, der passede hjemmet og tillige assisterede ved ekspedition i butikken. En dag, jeg kom forbi, var de begge ved at ekspedere forskellige kunder, der stod i forretningen, og i det ene vindue var der, foran nogle store bolcheglas, for at skærme for solens stråler, anbragt nogle store stykker gråbrunt indpakningspapir. Pludselig skyder nogle gavstriks tanker op i mig. Jeg havde brændglasset i lommen og finder, at det kunne være morsomt ved dette, at samle solens stråler på papiret, så det kunne sende røg op til dem i butikken, intet øjeblik faldt det mig ind, at det kunne slå over i flammer på den anden side af vinduet, men dette skete alligevel og pludselig stod papiret i lys lue. Havde der været nogen fare, var jeg selvfølgelig straks løbet ind og gjort alarm. Men da jeg var klar over, der var folk nok til stede til at slukke det papir, smuttede jeg hen om hjørnet af huset, det var en hjørnebutik, og netop klos op af dette, på hjørnet af Kirkestræde og Lærkegade, var anbragt en lygtepæl, og der var mellem denne og huset, netop så megen åbning, at jeg gennem denne, uset af de andre, kunne iagttage situationens videre udvikling. Efter at ilden vel var slukket, kom de alle ud for at studere ruden udefra, og der udviklede sig en vældig diskussion, hvis resultat sikkert har været, at solstrålerne – skønt

de på grund af papiret ikke kunne samles i bolcheglasset – utvivlsomt har fået skylden for antændelsen. Jeg hørte ikke senere noget derom, og der udkom på den tid ingen aviser i Marstal, ellers ville der nok have stået en interessant artikel om de stærke solstråler. Selvfølgelig er ild altid alvorlig; men da jeg var klar over det skete ikke i mindste måde rummede nogen fare, kunne jeg alligevel ikke undlade, at se komikken i det forefaldne. Ja, selv nu disse linjer nedskrives.

Nu jeg skriver om ild, er der i grunden vist kun én ildebrand jeg erindrer fra min tid på fødeøen, og som jeg derfor mener, bør nævnes i denne forbindelse, hvorimod vi om sommeren efter tordenvejr ofte fra Ærø, kunne se brande på Langeland eller på Tåsinge eller mod Tyskland. Den nævnte ildsvåde var, da den ene af Marstals møller, kaldet »Den nye Mølle«, brændte ved lynnedslag, det må vist have været omkring 1890. Min yngste søster, Petra, der på det tidspunkt var forlovet med sognefoged, Albert Carlsens søn, Frederik, var på besøg hos sine svigerforældre, da et tordenvejr trak op. Hendes svigerfader tilbød, at følge hende hjem, og da de på Møllevejen var omtrent ud for møllerne, kom der et meget kraftigt lyn, som næsten trykkede hende i knæ.

De sad netop, efter at være kommet hjem, og fortalte om dette kraftige lyn og det efterfølgende kraftige tordenskrald, da jeg så tilføjer: *»Det er da mærkelig så rød gavlen på skolen ser ud«* –

Nørremarks landsbyskole lå lige overfor vort hjem. Mor ser derover og udbryder:

Gud der er jo ildebrand! Tordenvejret var nu ved at drage forbi, og vi skyndte os alle trods regnen udenfor, og så da, at det var møllen der brændte, det havde sikkert været det kraftige lyn, der næsten havde tvungen min søster i knæ, som var slået ned i møllen, vel et par hundrede meter fra hende. Vi unge pilede naturligvis mod brandstedet, der var jo kun få minutter fra vort hjem, her var de gamle håndsprøjter i gang med vand, der hentedes fra en nærliggende dam, ved at folk frivilligt stillede sig op i rækken og lod spandene gå fra hånd til hånd. Selve sprøjtebetjeningen var vist også nærmest frivillig.

Vi, der aldrig tidligere havde været til stede ved en ildebrand, syntes vist nok det var en masse vand, der fra disse gamle sprøjter, sendtes ind i ilden, men det var jo den rene bagatel og ret betydningsløst. Møllen nedbrændte da også helt. Det var for øvrigt i al sin uhygge et ret storslået syn, at se denne høje bygning omgivet af flammer fra grunden til hatten og ud på vingerne, og da så til sidst det øverste gav efter for ilden, drejede vingerne en halv omgang og styrtede ned.

(Møllen nedbrændte d. 25. august 1890 og straks efter genopført af sten. Den nedbrændte mølle var stråtækket).

Slædeleg

I øvrigt tumlede vi også ved vintertid, når der var sne med slæderne på de store bakker ved Trappeskov. Vi havde mindre træslæder med jernbeslåede meder og tværtremmer ovenpå, og stående på disse, stagede vi os, med en is-pik mellem benene, frem i ret stærk fart, når føret var nogenlunde, og vi brugte dem ofte frem og tilbage ved vor skolegang. De nuværende kælke kendtes slet ikke dengang, Når vi f.eks. lørdag eftermiddag ville til Trappeskov, brugtes gerne vor store slæde, der var bygget som de mindre, men hvor der var plads til 4-5 drenge. Vi havde på den et langt sjippetov, som vi, for at blive slæbt dertil, stak ind om bagakselen på bøndervognene, når de kørte i den retning. Nogle af bønderne var flinke nok og lod os slæbe med, mens andre skældte ud og slog efter os med pisken. Tovet var imidlertid så langt, at vi kunne fire os længere tilbage, udenfor piskens rækkevidde, og når de så holdt, stak vi i hurtig rend med slæden.

Slæde på Marstal Havn.

Her på Trappeskov Bakken suste vi i rasende fart, styrende med ispikken, og når vi så var ved at være trætte, fortøjede ved sjippetovet bag en anden bondevogn, der var på vej hjemefter.

Fødsler

I mine skoleår blev mine fire yngste søstre gift, de ældste brødre og søstre var bleven gift på et tidligere tidspunkt. Efterhånden, som de i deres ægteskab, satte børn i verden, blev mor altid tilkaldt som fødselshjælper, når fødsel forestod. Det var jo ikke dengang almindeligt, at lægens nærværelse fandtes påkrævet ved en sådan begivenhed. Nej, der gik bud til jordemoderen, Madam Weber, gift med blikkenslager Weber og til moder, som altid var rede, hvad enten det var vinter eller sommer, regn eller slud, og ved nattetid var det næsten altid.

Langt den største del af fødselen fandt sted om efteråret, og det var tit grimt vejr. Mor blev kaldt op om natten og til fods vandrede til fødestedet, alligevel har jeg aldrig hørt mor beklage sig, og dog har hun sikkert været den trofaste hjælper ved omkring 50 fødsler indenfor familien.

Ved de to fruers assistance, begge bærende navnet Weber uden at være i familie med hinanden, så verdensborgerne, de nyfødte, første gang dagens lys uden tilkaldelse af læge, og jeg garanterer for, at alt er foregået under de, på den tid, mest hygiejniske forhold, de var jo begge meget propre mennesker, og jeg mindes ikke et eneste tilfælde, hvor efterveer er tilstødt. Det hele er sikkert foregået på den mest naturlige måde mellem sunde mennesker.

Lige før vi skulle i skole, vendte mor, ved morgenstunden, gerne hjem, og vi fik så meddelelse om at vi var bleven onkler til endnu en verdensborger.

For denne, af al sin store godhed, ydede hjælp ved disse, som ved andre lejligheder, fortjente mor den største tak og påskønnelse. I nogle tilfælde blev det vel også respekteret og med tak påskønnet, men ikke i alle. Fra enkelte sider blev det vist blot taget som en selvfølgelighed.

Så snart mor efter hjemkomsten havde fået lidt hvile, gik hun straks i gang med at

lave barselsmaden og allerede, når vi havde været hjemme for at spise til middag og skulle til eftermiddagsundervisning, fik vi, på vej til skolen, barselsmaden – sagosuppe med en masse dejlige syltede kirsebær – med til det nyfødte barns moder, som første traktement.

Proviant

En af efterårets store begivenheder var nedsaltning af flæsk til skibenes proviantering. Mine brødre og svogre ville helst, på de skibe de førte, have dansk flæsk i stedet for amerikansk tøndekød, og der var travlhed hjemme i de dage, når slagteren kom med grisene, og udskæring og nedsaltning fandt sted i de hjembragte rationsfade til proviant for skibene for kommende år.

En del blev også nedsaltet til brug i hjemmet og en del udskåret til medister. Medens hænderne tog sig af nedsaltningen, havde mor og mine søstre nok at gøre med at tilberede farser, lave rullepølser, rense tarme og fylde i disse. Efterhånden, som noget blev færdigt, blev min broder og jeg sendt af sted med kurve fyldt med gode portioner af medister og revelsben, ribbenstege til hele familien, enkelte venner og bekendte, samt til forskellige mennesker, som far og mor var vidende om sad småt i det. Ja, der udvistes megen godhed og gavmildhed præget af mange smukke tanker fra hjemmet »Stat-ene« på Møllevejen.

Nogen større selskabelighed førtes ikke, dertil var familien for stor, og det var derfor nærmest familie-sammenkomster, men det var i mange år en tradition, at mine gifte brødre og søstre og med undertiden deres voksne børn, mødtes til familiesamvær 2. juledag i det gamle hjem, men så var vi også over 30 til stede.

Til mindre sammenkomster kom der dog tit forskellige udenfor vor familie, mennesker som far og mor var stærkt knyttet til med venskabets bånd. Jeg skal

Skibsmægler H. C. Grube.

blot nævne disse, skibsmægler H. C. Grube, sejlmager Johan Kromann, sognefoged Alb. Carlsen og vor genbo skibsfører Albert Mikkelsen. Ved sådanne sammenkomster kom kortene frem, hvad ellers ikke var hyppigt i vort hjem, og der spilledes af mændene ved en romtoddy, Grog, medens damerne nød konversationen.

I de første år af sin rederivirksomhed sluttede far en del af sine fragter gennem den gamle skibsmægler Ishøj, som jeg erindrer fra den tid, jeg som ganske ung dreng af og til kom sammen med far, på hans mæglerkontor, men efter Ishøjs død, sluttedes så godt som alle fragter gennem Grube, og som vi fik stærk tilknytning til igennem en lang årrække. Far brugte ham også som rådgiver på forskellig vis, ligesom dette også var tilfældet med mor, efter at hun var blevet enke. Personlig satte jeg, denne gamle hædersmand, der efterhånden havde modtaget udnævnelse

til Cancelliråd og til Ridder af Dannebrog, meget højt. En sønnesøn er forretningsfører, Peter Grube, der samtidig er redaktør af det nye organ for Rederiforeningen af 1895 »Fragtfarten«. Peter Grube er endvidere formand for hjemstavnsforeningen »Ærøforeningen« i København og i forbindelse hermed, redaktør for foreningens blad »Ærøboen«.

En prægtig type var også sejlmager Johan Kromann. Han byggede i mine drengeår en dejlig toetagers ejendom, hvor vi som børn af og til kom på besøg med mine forældre, hvor vi altid var meget imponeret af de nydelige malerier, som den ældste søn, Albert, havde udført. Han var kunstmaler, jeg er ikke sikker på, at han havde større akademisk uddannelse, men han malede smukt, og var i det hele taget fra naturens hånd en udpræget begavelse og samtidig en flot fyr, var vist nok faderen en dyr søn, men han holdt af sin dreng, ligesom dette også var tilfældet med alle, som kom i berøring med ham, som vi i almindelighed gerne kaldte »Kunsten«.

Hos sognefoged Albert Carlsen – for øvrigt i svogerskab med sejlmager Kromann – kom vi heller ikke så sjældent. En søn, Frederik, blev gift med min yngste søster, Petra. Han afløste faderen som sognefoged, senere politibetjent i Marstal, men var forinden fører af 3m skonnert ELNA.

Med Alb. Mikkelsen, vor genbo, delte vi abonnement på »Nationaltidende«.

Men det sted vi børn holdt mest af at komme, var hos vor gamle onkel Jens og tante Marie. Her fik vi om søndagen, når onkel ikke var på arbejde i sin stilling, som skibstømrer, på H. C. Christensens Skibsværft, lov til at tumle os af hjertens

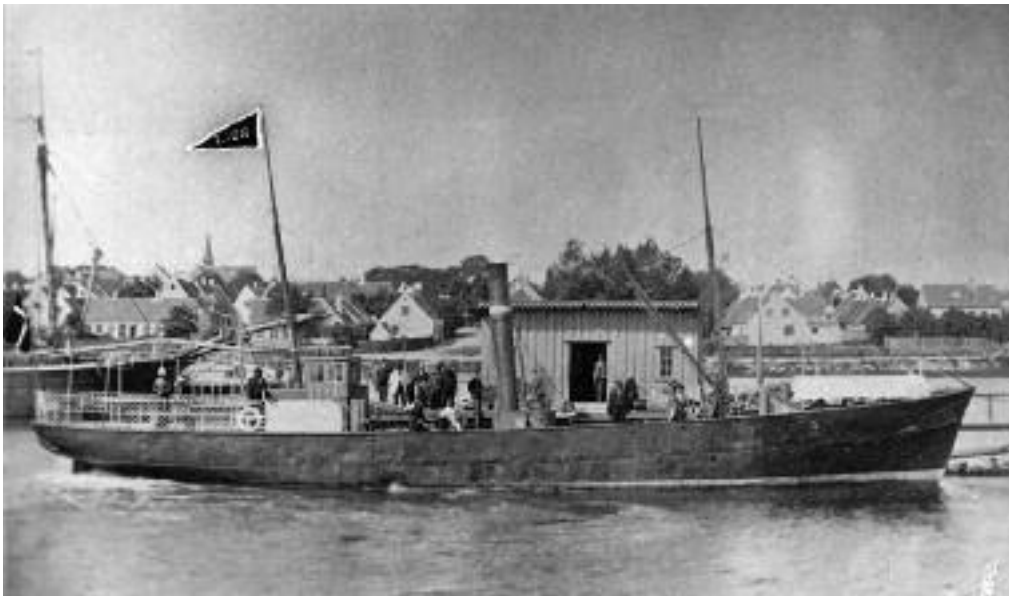
Tremastet bramsejlsskonnert ELNA, bygget 1894 af Niels Jørgen Jensen, Marstal. Skibet blevet slået læk af en svær brodsø på rejse Cadix-Bay Roberts, Newfoundland med en ladning salt den 23. maj 1906. Skonnerten kunne ikke holdes på pumperne og måtte forlades. Besætningen blev optaget af en anden Marstalskonnert NOAH, der ligeledes var på rejse til Newfoundland.

lyst og onkel var med i legen, der var ingen grænser for hans opfindsomhed for at glæde, os, hans elskede søsters to drenge. Ja, hans elskede sin søster, et skønnere søskendeforhold end mellem min onkel og min gode moder, har aldrig eksisteret, og det var en virkelig dybfølt sorg mor følte, onkel utvivlsomt også, da beslutningen, vist i 1884, endelig blev taget om, at de ville rejse til deres ældste døtre, der var gifte i U. S. A., og som ustandselig blev ved at presse på for at få forældrene derover. De længtes nok begge efter gensynet med børnene, tante pressede imidlertid på, og da så den yngste datter, Emilie, var bleven konfirmeret i Marstal, gav onkel efter. Jeg var den gang omkring 10 år, og vi var alle meget bedrøvede, da de rejste. Ja, jeg tror egentlig mor aldrig helt forvandt savnet af sin elskede broder.

På sejlads

Det havde af og til været på tale, at min broder Martin og jeg i høstferien, skulle have en udflugt med et af vore skibe, når det kunne passe, at de ved den tid kom her til landet. Far undte os gerne den fornøjelse samtidig med, at han var klar over, at vi havde godt af, at se andre forhold. Der var imidlertid noget, der ligesom holdt imod, og jeg tror, det skyldtes en tanke hos far og vel også hos mor, nemlig risikoen ved på en gang, at have tre sønner med samme skib, hvis alvor i retning af forlis, skulde indtræffe, men det var jo ved sommertid, hvor faren skulle være minimal, og da det så i 1886 skete, at broder Lars med sin skonnert MARIE lå under losning i Bogense Havn, netop som sommerferien ved skolen skulle tage sin begyndelse, og skibet var bleven sluttet til at laste props i Kragerø i Norge til Skotland og derfra laste kul til Fåborg, blev det bestemt, at vi begge skulle med på denne tur.

Den 4. juli afrejste vi med damperen ROLF til Svendborg og derfra med toget til Bogense. Lidet anede jeg dengang, at jeg 36 år efter senere skulle indsættes i stillingen som toldforvalter i denne by. Det var første gang min broder og jeg kørte med jernbanetog, og vi syntes det var en



Passagerdamperen ROLF ved Dampskibsbroen, Marstal.

rasende fart, vi suste forbi telegrafpælene og meget andet. Kl. 12 var vi i Odense, og efter 2½ times ophold fortsattes med toget til Bogense, hvortil vi ankom kl. 4 og blev modtaget af vor fætter P. Andersen, der var styrmand på skibet.

Jeg får nu lyst til i korte træk og dog nogenlunde udførlig, at nedskrive mine indtryk fra denne min første udenlandsrejse på grundlag af en lille dagbog, jeg førte under hele turen, dog bliver det ganske naturlig uddrag af denne. Vi fik nogen dages ophold i Bogense, da skibet efter udlosning skulle indtage ballast for sejladsen til Norge, og vinden var noget imod for udsejlingen af havnen. Klokken 9 den 8. juli afsejledes fra Bogense havn og en time senere passeredes Æbelø. Kl. 4 eftermiddag passerede barkentineren EDEN af Marstal og der kippedes med flaget, senere en meget stor engelsk damper EVELINE. Ved aftenstid kl. godt 9 passeredes Fornæs Fyr, og kort efter gik jeg til køjs og sov godt til kl. 7 næste morgen. Ved ellevetiden passeredes fyrskibet i Læsø rende. Kl. 2 Hirtsholmene og fyret på Nordre Røse. Kl. 4½ signaleredes ved Skagens Fyr. Mod aften kraftigt tordenvejr. Det var underligt, at ligge her i Skagerrak, og se lynene knitre rundt omkring. Vi fik under tordenvejret en fin stiv kuling fra syd og allerede næste morgen tidlig, fik vi lods om bord for indsejlingen til Kragerø. Vi opankrede lige ud for byen og efter at sejlene var fastgjorte, blev dagen helligholdt; det var søndag og regnvejr, som ikke fristede til landgang.

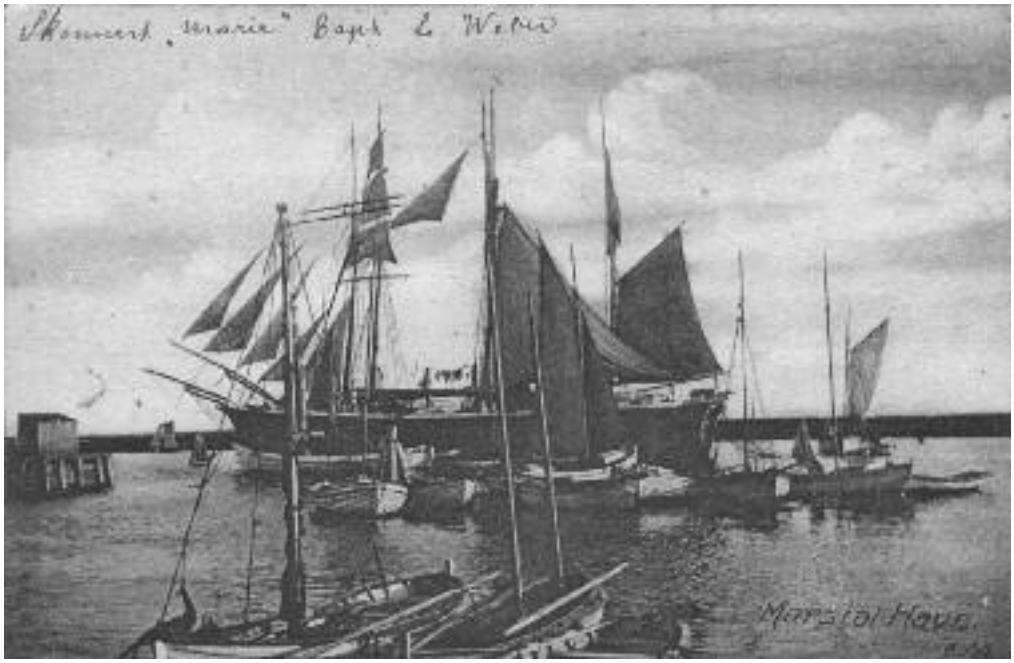
Næste morgen toges fat på udkasten af ballast, og vi roedes i land sammen med broder, der skulle have sit skib indklareret. For første gang var vi altså i udland, og det gjorde ikke ringe indtryk på os, at se hele landet af sten, både under indsejlingen, klipper og skær, og så hele byen, der næsten i sin helhed bestod af rødmalede træhuse, bygget skråt op af stensider. Overalt ses befolkningen ro omkring i små lette pramme. Forholdet er nemlig det at Kragerø ikke alene består af selve byen på fastlandet, men også af adskillige omkringliggende beboede stenholme, hvis forbindelse altså sker med disse lette pramme, som enhver, både kvinder mænd, samt børn, behandler med største lethed og sikkerhed, som var de fødte i disse pramme.

Om eftermiddagen fik vi slæbedamper for, som slæbte skibet til lasteplads længere oppe i fjorden, hvor indladningen af propsene, der sker fra store flåder, som kommer længere oppe fra fjorden, påbegyndtes næste dag og fortsattes ugen ud og ind i næste. Et par gange i ugens løb var vi med sejl på skibsjollen med broder taget til Kragerø, for at afsende og modtage breve, men om søndagen den 17. juli var det øsende regnvejr hele dagen, ligeledes næste dag, mandag, så der fandt ingen lastning sted. En ting optog vores opmærksomhed stærkt i de dage, vi lå her til indladning, nemlig, at en stor fugl, vist en ørn eller anden stor fugl, havde rede højt til vejrs, mellem granerne på klippen, der ragede højt op over mastetoppene. Hvert øjeblik så vi den komme flyvende med føde til ungerne. Vi forsøgte at kravle op til reden, men det var os umuligt at nå dertil. En anden ting , som også var nyt for os, indtraf om tirsdagen den 19. juli. En stor damper lagde til ved et udskibningssted for is, ikke ret langt fra hvor vi lå. Det var meget interessant at iagttage denne indladning fra store is huse med natur-is opsamlet om vinteren, og herfra glide de store isblokke ad lange slisker lige ned i damperens lastrum, og det går hurtigt og næppe var damperen lastet, før et stort barkskib, som lige var ankommen, indtage damperens plads. Under lastningen af vort skib, var vi af og til på lidt fiskeri fra vor skibsjolle sammen med en norsk dreng, og vi fangede også nogle hvillinger.

Lørdag, den 23. juli, var skibet med dækslast, færdiglastet med i alt 64 stander.

Broder tog om eftermiddagen til Kragerø for skibets udklarering, og vi gik i land for at plukke hindbær. Midt under plukningen høres nu en del klokkeringen, det var løsgående køer med hver en klokke om halsen, de kom hen i nærheden af os, og ganske rolig med mulen, gik de løs på toppen af hindbærbusken, der jo voksede vildt overalt, men plukningen foregik ikke så lidt hurtigere end det, vi kunne præstere. Jeg forstod nu bedre årsagen til, at jeg, der altid har holdt meget af mælk, ikke var særlig begejstret for den norske mælk. Foder af hindbær, blåbær, tyttebær o. lign. er jo ikke det samme som kløver og græs.

Det blev ikke til afsejling i dag, den 24. juli, hvorfor vi alle tre brødre, og styrmanden, vor fætter, om eftermiddagen gik i land til fortsat plukning af hindbær med syltning for øje. Kl. 7 næste morgen kom slæbedamper på siden, tilligemed lodsen, for at slæbe os til søs. Der var en ret kraftig sø, da vi stak næsen udenfor fjorden. Når slæbedamperen forude var på bølgetoppen og vi i bølgedalen, kunne vi se ind under dens køl, og når det omvendte var tilfældet, kunne vi fra roret på vort skib ikke se slæbedamperens mastetop. Kl. 9½ toges afsked med slæber og lods, og vi krydsede, da vinden var imod nu med alle sejl tilsat, langs Norges kyst, forbi Jomfruens og Lyngø fyr. Det varede ikke længe, før vi så kokken, som er fra Odense, og ikke særlig søstærk, komme farende ud fra kabyssen, og ud mod lønningen, brækkede sig rigtig regulært. Vinden holdt sig hele dagen imod og næste dag ligeledes, det gik på kryds, slag i slag. Om morgenen var vi ud for Arendal, og ved aftenstid ud for Kristiansand. Turen, fra Kragerø til Firth of Forth, tog en uge. Undervejs passeredes bl.a. to store norske hvalfangere, barkskibe med udsigtstønde i toppen af den ene af masterne. Mandag den 1. august var vi om morgenen ved indsejlingen til Firth of Forth udfor Bass-Rock, en ubeboet klippeø, der er rugeplads for talrige svøm-



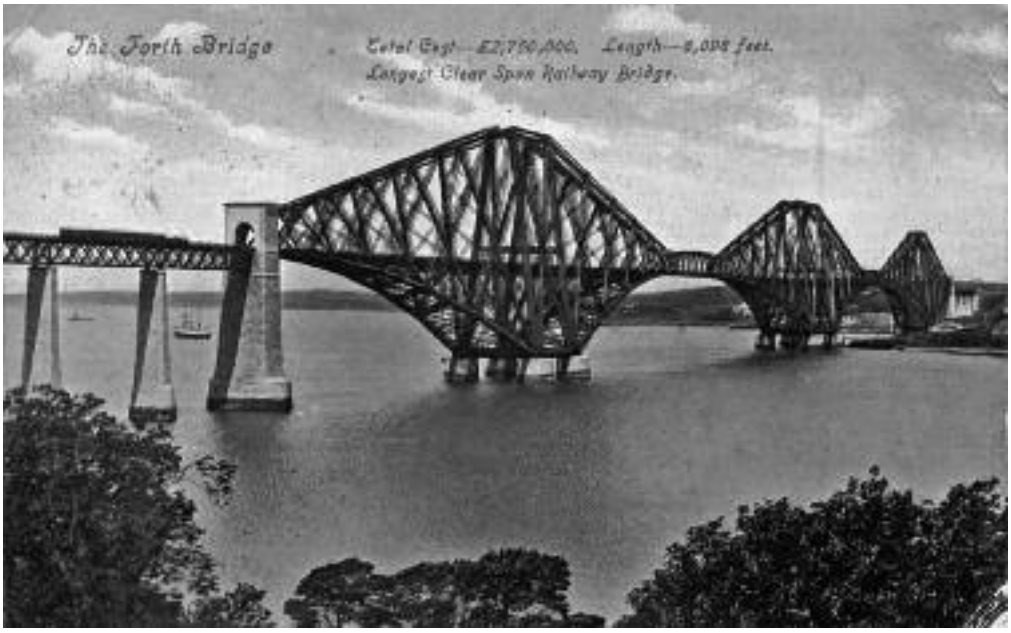
MARIE oplagt Marstal Havn.

mefugle. Her kom slæbedampere og tilbød indslæbning, bror akkorderede efter nogen parlamenteren med den ene af dem, som slæbte os til Leiths Red, hvor der ankredes. Sammen med broder, Lars, tog vi ind til Leith med slæbebåden, for hos mægler Mathiesen, der for øvrigt er født i Marstal, at forhøre om der forelå ordre om, hvor i fjorden vor ladning props skulle udlosses.

Det var for os den næste morgen interessant, at se en stor del af de engelske søstridskræfter »Man of War« manøvren i Leithsfjorden, ofte ret nær os, ak ja, det var dengang. Næppe et eneste af disse skibe eksisterer nu, og selv om enkelte gør det, er de i hvert fald ikke mere brugelige som krigsskibe. Lidt op ad formiddagen blev vi med broder roet ind til byen, for hos mægleren på ny at forhøre om losseordre. Sammen med en søn af mægleren, blev min broder Martin og jeg anbragt i en sporvogn og til vor store forbavselse, blev broder Lars og mægleren stående, da sporvognen satte sig i bevægelse mod Edinburgh, og broder Lars lige forinden stak mig nogle shilling i hånden. Det var første gang, vi prøvede at køre med sporvogn, og undervejs sludrede den engelske dreng løs, medens vi sad ret stumme og hørte på hans engelske snak. I Edinburgh besøgtes Wax-Work, altså panoptikon, og mærkeligt for os at se alle disse voksfigurer i fuld størrelse i uniformer eller civile og med navne, hvoraf vi kendte nogen fra historieundervisningen i skolen. Da vi kom ud derfra, var vi bleven sultne og søgte til en cafe, for at styrke os over en kop kaffe med brød. Efterhånden var vi kommen lidt på talefod med den engelske gut, og havde taget alle vore skolegloser i brug, og da vi lidt efter opdager en fuglehandlers vinduer med mange bure, blev vi, der altid har interesseret os for disse, meget optaget af at studere de forskellige sorter. Det endte med at vi alle tre brasede ind i butikken, hvor naturligvis englænderen førte ordet, og da han var mest optaget af kaninerne blev resultatet, at en »rabbit« blev købt, men så var også mine shilling opbrugte. Der var ikke til sporvognsbilletten for tilbageturen, så vi, med »rabbitten« i favnen, måtte tage turen til Leith til fods. Det var også meget interessant, navnlig forbavsedes vi over mange steder, at se huse med fem etager foran end bagtil, det var huse der var byggede opad en skrå klippevæg, således at lejlighederne blev større opefter. Da vi nåede drengens hjem, og han lod kaninen løbe i stuen, blev moderen rædselsslagen, det var jo ikke nemt sådan, at holde levende kaniner på 2. og 3. sal.

Efter hos mægleren at have spist middag sammen med broder Lars, førte han ved 10-tiden om aftenen os alle tre til et dansk turistskib, nemlig dampskibet KONSTANTIN tilhørende »Det Forenede Dampskibsselskab«, og som var på turist-tur med 300 turister med hvem, der tilbragtes et par fornøjelige timer. Kl. 12 midnat afsejlede KONSTANTIN med sine turister, og vi vandrede mod havnepierens yderste spids, for at komme til vort skib på reden. Broder havde regnet med at være noget tidligere tilbage, da han ikke kunne forudse besøget på KONSTANTIN, og da vi kom derud, var søfolkene med robåden væk. Vi råbte ustandselig *»Marie, ohøj«,* men der blev ikke svaret. Jo endelig kom der svar. Det var søfolkene, der efter ved pieren utålmodig, at have ventet vor tilbagekomst, så havde givet op og var roet ud til skibet. Styrmanden havde imidlertid bedt dem om at ro ind endnu en gang, og hvis vi så ikke var kommen, da straks ro tilbage. Det var på denne tur indefter, at vore råb blev hørt, ud til skibet var de ikke nået. Klokken blev over 2 inden vi nåede til køjs.

Det trak ud med losseordren, hver dag tog broder ind til mægleren, for at forhøre derom, medens vi fra vort skib interesseret iagttog, foruden orlogsskibenes ma-



Firth of Forth Bridge. Ret imponerende at sejle under.

nøvre, den vældige trafik op Firth of Forth af store og små skibe. Først fredag formiddag den 5. august kom ordren, at vor ladning props fra Norge skulle udlosses i Boness. Ved middagstid kom en slæbedamper STEPHENSEN på siden, for at slæbe os til lossepladsen. Med damperen fulgte mæglerens søn, der skulle være vor gæst i nogle dage under opholdet i Boness. Vi slæbte under den kæmpemæssige »Firth of Forth Bridge«, verdens dengang og måske endnu største bro, som da var under bygning. Dens fuldførelse kostede en mængde menneskeliv, alene under vort ophold i Skotland satte 4 mennesker livet til under arbejdet ved brobygningen. Broder havde gerne set, at losningen skulle foregå fra en af dokkerne, men vi blev anvist losseplads udenfor pieren. Her havde vi for første gang lejlighed til at iagttage ebbe og flod, endda i ret betydelig omfang. 2 gange i døgnet er der ebbe og 2 gange flod. Når der var ebbe, sank vort skib dybt ned i mudderet, og der var tørt længere end et stenkast udefter, men når floden satte ind, flød skibet atter. Hændte det, at det blæste kraftigt, når floden satte ind, blev vor gæst fem gange søsyg, og jeg måtte gå i land med ham. Jeg havde for resten, medens vi lå der en anden fast landgangstur, der ligeså regelmæssig resulterede i en omgang, når jeg kom tilbage. Det var morgenbrødet, det engelske franskbrød, kaldet »Luf«, jeg skulle hente, og jeg kom altid for sent fra bagerbutikken. Årsagen var nemlig den, at servitricen i forretningen forelskede sig i mig, ja, det er vel nok et forkert udtryk, men hun syntes, at det var morsomt at snakke engelsk med denne danske 13 års dreng med sit radbrækkede – lidt øvelse havde vi jo fået i det daglige samvær med mæglerens søn – og hver morgen, når jeg kom til konditoriet på morgenindkøb, satte hun mig hen ved et bord og trakterede mig med en kop chokolade, hvad jeg ganske naturligt ikke sagde, nej tak, til, og lige så snart, der blev en pause i kundebetjeningen var hun på siden af mig, og vi sludrede engelsk på kraft under chokoladedrikningen, og naturligvis blev jeg så

skældt ud, når jeg langt om længe nåede om bord med franskbrødet.

Den 11. august om eftermiddagen var skibet udtømt og blev forhalet ind i dokken for lastning af kul, og om eftermiddagen kl. 4 næste dag påbegyndtes indladningen, der kun tog 4 timer. Det var underligt at se den ene vogn efter den anden blive løftet op i en elevatorkran ved bolværket, få enden slået ned og så hele vognens indhold, vel en halv snes tons kul, styrtet af sliske ned i skibets lastrum. Et forfærdeligt bulder, ved de første styrt lød det som om bunden skulle slås ud af skibet. Nede i lasten gik så nogle kullempere, der var kommet fra land og af broder forsynet med hver et halvt stearinlys, som anbragtes på den ene tommelfinger, mærkeligt de under arbejdet med at fordele de nedstyrtede kul forefter og agterefter fra midterlugen, stadig kunne holde deres lys brændende. Næste dag gik arbejdet med at spule al kulstøvet bort og skurevaske skibet, der var hvidmalet indvendig, og om aftenen foretoges spadsereture i byen. Det tegnede ikke særlig godt for afsejling, da det i de sidste dage havde blæst kraftigt fra øst.

Vor gæst var nu sendt hjem, og heldigvis var i løbet af natten, vinden slået om med flov luft fra vest, så vi straks fra morgenstunden kunne gøre klar til afsejling og kl. 9 morgen, søndag d. 14. august, gled vi med hejste sejl ud af dokken på vej mod Danmark. Kl. 11 passerede vi atter under den store, under bygning værende, kæmpebro »Firth of Forth Bridge«, sammen med forskellige andre sejlere, der kom fra andre lastepladser længere oppe i den store fjord. Et pragtfuldt skue viste sig for os, efter at være kommet gennem broen. Fra alle de mange lastepladser på denne side af broen, var en mængde sejlskibe, der under den 3 dages østlige storm, havde ventet på afsejling, nu kommen under sejl, alle styrede østover. Der var sikkert mindst halvandet hundrede, og da vi kom langt oppe fra fjorden var vi blandt de bageste, men efterhånden arbejdede vi os ind i flokken. Ved middagstid passerede vi forbi

Forth Broen.

Inchkeith ud for Leith, hvor vi ved ankomsten den 1. august, havde ligget for anker i 5 dage, afventende losseordre, og ved 7 tiden om eftermiddagen, øen Bass Rock ved »Firth of Forths« munding. Og lidt senere Island of May. Efterhånden, som vi kom ud i den bredere munding, stod der en mægtig dønning fra den forudgående østlige storm, vor skonnert slingrede vældigt, og da der kun var flov luft fra vest, som knapt kunne fylde sejlene, lavede de et frygteligt bulder, ved at slå fra den ene side til den anden. Den vestlige vind holdt sig med flov luft, og da MARIE var en meget fin sejler, havde vi i løbet af nogle dage, arbejdet os igennem hele flokken, og var blandt de aller forreste. Farten, vi skød, var lige passende for makrelfangst. Snørerne var hver dag ude fra begge sider af skibet, og vi fangede mange, så der var makrel på bordet til alle måltider, stegte, kogte og i gele, så vi havde derfor ingen anledning til køb, da nogle fiskere fra de engelske kuttere, der sommeren igennem driver fiskeri i Nordsøen, en dag forsøgte at borde vores skib, vist nærmest for at få tobak og spiritus. Da styrmanden undlod at gribe den line, de fra robåden kastede om bord til os, og de gled agterud, medens vor skonnert fortsatte sin fart, blev de rasende og skældte vældigt ud. Jeg opfangede, af deres engelske, følgende, der på dansk lyder: *Gid I må strande på en klippe*.

Fredag eftermiddag kl. omkring 6, så vi på ny dansk land udfor Hanstholm, kl. 4 lørdag morgen passeredes Hirtshals og kl. 10 rundede vi Skagens Gren, styrende mod Hirsholmene. Dengang, og mange år senere, eksisterede endnu krydstoldvæsenet og ved Hirsholmene kom krydstolderne om bord og forseglede lugerne. Tidligt søndag morgen, den 21. august, passeredes Fornæs. Mandag morgen var vi ud for Tranekær Slot og kl. 12 passeredes Gulstav på Sydlangeland, og vi kunne igen se Ærø.

Udenlandsrejsen er afsluttet, vi er atter hjemme og kan på ny begynde vor skolegang. Det var ikke alene første udenlandsfærd, men – bortset fra en eller to sommerudflugter til Svendborg med skolen – altså første gang min broder Martin og jeg var udenfor fødeøen. Interessant for os, havde derfor været alt det nye vi i de forløbne 7 uger havde oplevet. Senere skulle vi, som voksne, begge opleve, at se en stor del af vor klode, min broder som sømand, styrmand og skibsfører, og jeg – selv om sølivet ikke blev mit hverv – dog både ad søvejen og landevejen, som turist se en meget stor del af Europa med dets forskellige natur.

Stabelafløbninger

Ind i minderne glider også løbe-gilderne og assurance-gilderne, valgdagene og markedsdagene.

Der var mange skibe, der i mine drengeår løb af stablen fra skibsværfterne i Marstal. Afløbningen foregik på en nogen anden måde end nu til dags; men selv om de er ret højtidelige nu, så var de dog dengang mere storslåede, idet skibene i modsætning til nu, hvor det kun er det nøgne skrog, der løber i vandet, dengang fik, før stabelafløbningen, master og rigning påsat. Fra fløjknap til dæk blev hejst signalflag og først lige før afløbningen blev spændingen om skibets navn udløst, når standeren med navnet blev hejst. Det var et skønt og imponerende skue, når sådan en flot flagbehængt tremaster gled ned ad slisken og ligesom med det samme sejlede af sted, idet den havde forenden yderst og denne således først berørte vandet.

Det var for øvrigt mærkeligt, der aldrig skete nogen ulykker ved disse afløbninger. Jeg mindes enkelte gange, hvor det kneb med at få skibene til at glide, mener det endda i et enkelt tilfælde, først lykkedes følgende dag, og da måtte ved disse lejligheder donkraft og spil til hjælp. Det hed

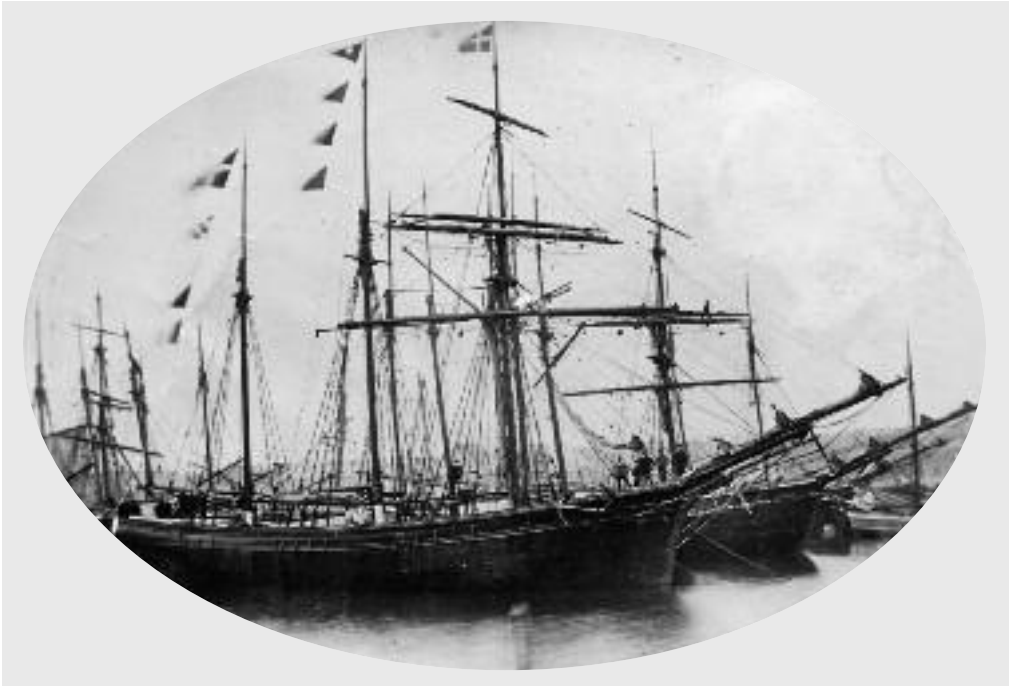
sig da gerne, at det var dårlig sæbe værftet havde fået leveret. Skibene må have været godt afbalancerede, for man skulle synes, at den mindste slinger, nemt på grund af den store opbygning med de høje master, kunne have væltet skibet om på siden og affødt en frygtelig ulykke.

Efter stabelafløbningen var der, for værftsarbejderne, bygmestrene, partrederne og andre særlig indbudte, gilde, gerne benævnt løbegilde eller rullegilde.

Efter faders død i 1888 blev der, da der ikke på Marstal Skibsværfter var byggeplads at finde, bygget på Ærøskøbing Skibsværft, der i fem år havde henligget næsten ubenyttet, hvor der i hvert fald ingen nybygning havde fundet sted, til min svoger Christen Madsen, en tremastet klipperskonnert. Også da den løb af stablen blev der på Hotel »Harmonien« i Ærøskøbing holdt et stort løbegilde. Skibet fik navnet WEBERS MINDE.

Nogle år senere, da der ved et af Marstal Værfterne, blev bygget, til min svoger Frederik Carlsen, gift med min yngste søster Petra, en jagtbygget tremastet skonnert, blev der ved stabelafløbningen holdt et stort løbegilde på »Hotel Danmark« i Marstal. Skibet fik navnet ELNA efter mor.

Når jeg er ved omtalen af skibsbyggeri,



Tremastet bramsejlsskonnert WEBERS MINDE som ny i Marstal. Skibet var bygget af R. Mortensen, Ærøskøbing 1890. Chr. Madsen, der var fører og medejer af skibet havde en sofa om bord i sin kahyt, som han tog med i land, da han fik andet skib at føre. Sofaen fra WEBERS MINDE står nu i Marstal Søfartsmuseums udstillinger. En tid var marinemaler J. E. C. Rasmussen korresponderende reder for skibet, og efter at han omkom på Nordatlanten stod hans enke, Anna Ægidia Rasmussen, som korresponderende reder, hun efterfulgtes på denne post af J. A. Kromann. Skibet afgik Brest 24. december 1899 mod Lissabon. Den nåede aldrig frem, forsvandt sporløst i Biscayen, hvor der på det tidspunkt herskede orkanagtige julestorme.

kan jeg ikke undlade at tilføje, at alt i mine drengeår var håndarbejde, solidt og meget hårdt arbejde både for høvl, økse og sav, da træet, der blev benyttet til skibsbygning, var mange år gammelt, hårdt og tørt. Der var jo ikke dengang elektrisk drivkraft. Mindes således hvorledes store egekævler, med taljer og kran, blev løftet op på meget høje bukke for gennemsavning. To mand tog fat med en meget lang sav. Den ene af dem stod højt til vejrs ovenpå kævlen eller planken, den anden under og dagen igennem trak de op og ned, for gennemsavningen, der skulle foregå meget nøjagtig efter den afsatte streg, oftest slået med et snuptag fra indkridtet sejlgarn. Den mand der stod underst var dagen igennem overdrysset med savsmuld, havde derfor store briller på.

I denne forbindelse må jeg også komme ind på rebslageriet. I min tid var der flere reberbaner, dog er de vist nu alle nedlagt, slugt af maskinfabrikkerne. Alt foregik også her med håndkraft, såvel ham, der drev hjulet, som rebslagerne, der med hampen slynget om livet, vinter og sommer, ved at gå baglæns, spandt hampetråden, der skulle danne grundlaget for det stærke og svære skibstovværk, utjæret og tjæret. Når de rigtige tykke tove skulle snos, blev der for enden anbragt slæder med store kampesten, og så tog mange folk fat at svinge, vist ikke sjældent unge søfolk fra navigationsskolen, som for hjælpen blev trakteret med en bajer. Lignende finurlig assistance benyttedes også til gangspillene, når skibene blev kølhalede. Det var først senere, at ophalingsbeddingen blev taget i brug.

Havarier

To begivenheder, af ikke helt ringe betydning, har det længe været min hensigt at nedskrive noget om. Begge begivenheder indtraf året 1886. Den ene var vor skonnert MARIES stranding ved Batterierne under orkan, den anden udslæbning fra havnen af barkskib ROLF og skonnertbrig DE ATTEN SØSKENDE.

Lad mig da begynde med den første. Et forår i slutningen af marts eller begyndelsen af april, blev vor skonnert MARIE en søndag i smukt vejr, sejlet fra havnen til Reden, hvorfra det så var broder Lars' hensigt at afsejle om tirsdagen. Ingen marstaller afsejlede efter vinteroplægning på en mandag. Da vejret var meget smukt med solskin, var både far og mor, min broder Martin og jeg, samt svigerinde Agnes og nogle af deres børn, med på denne korte sejltur. Der blev trakteret med kaffe om bord, og vi var alle enige om, da vi fra Reden, blev roet til land, at det havde været en rar lille udflugt.

Da vejret var så fint, og skibet skulle afsejle om tirsdagen, fandt både far og bror det tilstrækkeligt, at forankre skibet med ét anker, ingen tænkte sig, at det skulle rumme nogen fare. Endnu mandag morgen, da vi gik til skolen var vejret smukt, men midt på formiddagen, mens vi endnu sad i skolen, brød pludselig et frygtelig uvejr løs, en usædvanlig hård orkan fra øst satte ind, bidende kulde og hård frost.

Da vi kl. 11 kom ud fra skolen, erfarede vi, at nogle skibe var dreven fra Reden ind til kysten mod Batterierne, deriblandt vor skonnert MARIE. Vi pilede i hast mod havnen, og så da, hvorledes den østlige orkan, havde sat havet i voldsomt oprør med en rivende strøm og vældig søgang med stærkt højvande.

Det eneste skib, der lå tilbage på Reden, var H. C. Christensens store brig MIRANDA, der i længere tid havde ligget oplagt der for begge ankre. Det var til dette skib, som lå fast forankret, håbet stod om at få trosse-forbindelse, mellem dette og MARIE og så håbe på, at det kunne lade sig gøre, at hive vor skonnert flot af grunden, men først gjaldt det jo om at komme der hen til. Gang på gang forsøgte broder, Lars, yngre skippere og styrmænd og fi-

H. C. Christensens engelskbyggede brig MIRANDA, *der var rigget om til skonnertbrig 1879, ses her på marinemaler J. E. C. Rasmussens maleri liggende på Marstal Red en tidlig forårsdag med østlig vind og fortsat små isflager i vandet og med skibe på vej ud efter vinteroplægning. Det er på samme position* MIRANDA *lå, da* MARIE *blev hevet klar af grunden en tidlig forårsdag 1886 med trosser ført ud fra netop* MIRANDA. *Marinemaleriet, der er dateret 1886, kan ses i museets J. E. C. Rasmussen-samling, der tæller mere end et halvt hundrede malerier, samt akvareller og skitser.*

skere, at ro i båd derhen, men hver gang robåden lige nåede ud af havnen, blev den greben af den kraftige strøm, der løb ind fra det søndre sejlløb, »Laaen«, og af den voldsomme sø slynget ind mod stranden på nordsiden af Dampskibsbroen. Gang på gang blev der forsøgt, men ligeså ofte mislykket, og da vi igen måtte i skole, var det endnu ikke lykkedes at ro nogen båd igennem.

Far var ved havnen og lurede stærkt på hjælp, det gjaldt om at få skonnerten levende fra grunden inden højvandet trak sig tilbage.

Så snart vor skolegang var afsluttet kl. 4, ilede vi igen mod havnen og erfarede da, at det var lykkedes – vist med robåde fra den lille havn ved H. C. Christensens Skibsværft – at nå ud til MIRANDA og derfra føre trosse mellem denne og MARIE og så få den heven flot. Der var til at begynde med jo både trosser og det slæbende anker at hive i, og mandskab var der vist også tilstrækkeligt, idet foruden bådfolkene også var skonnertens menige besætning. Disse havde nemlig fuldtallig været om bord, da skonnerten uden at de anede det, var dreven i land. Forholdet var nemlig det, at da skibet var helt sejlklart, og der ikke var noget særligt skibsarbejde at udrette, var de da uvejret brød løs, tyet ned i lukafet og først, da skibet huggede i grunden, blev de klar over strandingen.

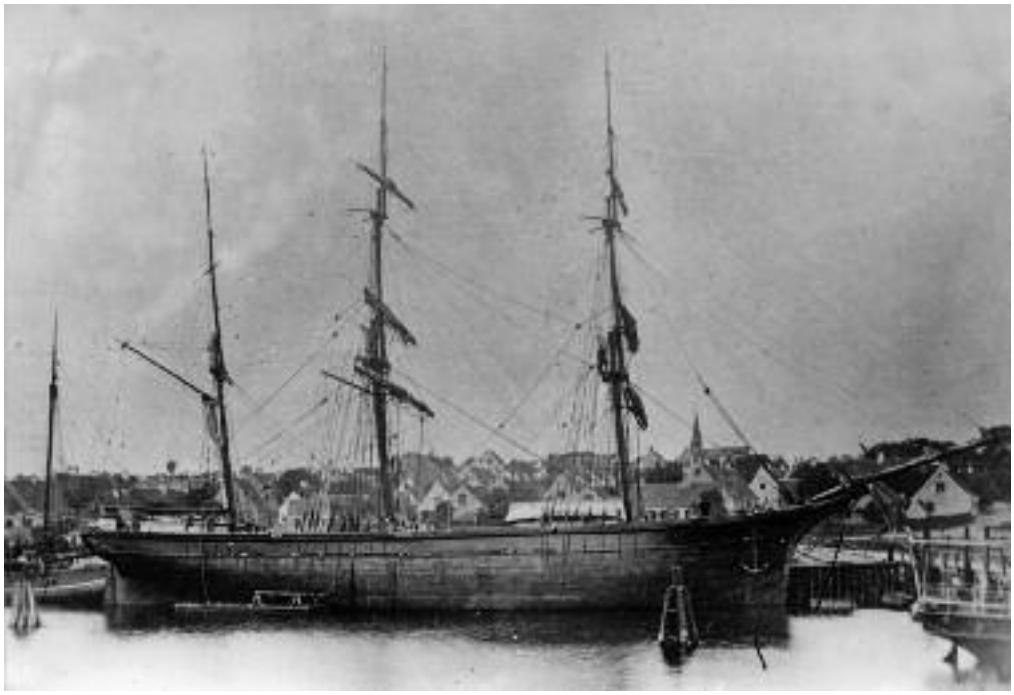
Der var vist nogle enkelte andre mindre fartøjer, der også var dreven mod land, men som det også lykkedes at få ud på Reden igen. Kun én lykkedes det ikke at få fri, nemlig en forenagter skonnert DEN GAMLE LODS. Den blev stående hele sommeren dybt nedsunken i sandet, og først

da vinteren kom og isen kunne bære, blev den gravet ud af sandet, sat på ruller og rullet ud til isen brast, og den igen var på sit rette element, men det viser hvor højt vandet havde været under orkanen, at skibet stod helt tørt, og der endog fra dette ud til vandkanten ved normal vandstand var vist henad en halv snes meter og ofte ved badning den sommer har jeg lagt mit tøj ved skibets skrog.

For redningsfolkene havde det under orkanen været en hård og kold tørn. Det var så koldt trods den fremskredne årstid, at vandet langs strandbredden frøs til is. Far gav fiskerne et honorar og de blev alle, tilligemed øvrige frivillige hjælpere, inviteret til gildefest hjemme hos os. Både far og broder var jo meget glade for, at det var endt så godt, og skibet, der havde stået på blød sandbund, havde ingen skade taget.

Den anden begivenhed var følgende:

Når vinden var kontra for udsejling fra havnen, benyttedes altid en af Sydfyenske Dampskibsselskabs dampere, ved dens normale afsejling i rutefarten. Far havde en dag truffet aftale om, at vor store skonnertbrig DE ATTEN SØSKENDE, der om vinteren havde ligget oplagt i havnen, eller måske været i havn for klassificering, skulle ved damperens afsejling næste dag tages med på slæb til Reden; men siden denne aftale, var der hændt det, at der overfor dampskibets fører, var fremsat anmodning, om også at tage det endnu større skib barkskibet ROLF, skibsfører Reventlow, der også lå for udsejling af havnen, med på slæb. Damperens fører mente, han nok kunne tage begge disse ret store skibe på én gang. De kom også godt ud af havnen med det største nærmest damperen, men da de netop var kommen i god fart, tager barkskibet grunden ud for H. C. Christensens Skibsværft og bliver stående og resultatet blev, at DE ATTEN SØSKENDE,



Bark ROLF i Marstal. Den var bygget i Finkenwärder 1866 og købt til Marstal fra Hamborg i 1885. Den strandede på Jyllands vestkyst den 25. marts 1888.

der stadig var flydende, med god fart, løb op i hækken på det faststående barkskib, fik klyverbommen knækket og spryd, samt alle forgrejer, tove og sejl sprængt, og ødelagt.

Vi måtte have vor skonnertbrig tilbage i havnen for reparation, hvad vist også var tilfældet med barkskibet, der havde fået agterskib og hæk slemt ramponeret.

Far, der ikke var til stede, da havariet indtraf, og ikke havde ringeste anelse om denne slæbningskombination, blev meget vred, da han erfarede, hvad der var sket, og erklærede, at havde han forud fået noget at vide derom, ville han under ingen omstændigheder have givet sit samtykke til, at to så store skibe skulle slæbes ud på samme tid. Foruden selve havariet blev nu også vor skonnertbrigs afsejling forsinket.

Flæsketyve

Ja, så er jeg ved afslutningen af barndomserindringer, og så dukker pludselig frem endnu et fornøjeligt minde, som jeg synes bør tages med selv om det er lige på halespidsen.

En sommer, da vor skonnert MARIE var sluttet til at føre en ladning kul fra England til Flensborg, ankrede den en dag op ud for Eghoved, altså i søen syd for Marstal. Broder Lars ville gerne tilbringe nogle dage hjemme hos familien og aftalen blev, at far påtog sig at føre skibet til Flensborg og efter udlosning tilbage til Marstal. Mor fulgte med og da de vendte hjem medbragte de tre Allike-unger.

De kendte deres to drenges interesse for dyr, ikke mindst for fugle, og vi var begge henrykte.

Alliker kendtes så godt som ikke på Ærø, formentlig på grund af mangelen på skov. Derimod var der masser af de grå sorte krager.

Efterhånden som allikeungerne voksede til, blev de meget tamme, kom når vi kaldte på dem, og ofte, når vi var undervejs hjem fra skolen, fløj de os i møde og satte sig på vores skuldre. En stor fejl havde de desværre, de var meget stjælelystne, alt hvad der skinnede, havde deres store interesse, og mor måtte passe godt på sit køkken, for kunne de se lejlighed dertil, for de straks løs på smørkrukken. På gårdspladsen var et stort piletræ, hvor de gerne opholdt sig, og en dag, hvor mor havde stegt en stor pande flæsk, som sydede og spruttede et øjeblik af mor blev sat på et lille bord på gårdspladsen, havde hun næppe sluppen håndtaget, før alle tre alliker, for ned og huggede hver et stykke af dette varme flæsk.

Det var et kosteligt syn at se allikerne i træet tumle med dette glohede flæsk, snart holdende det i næbbet og snart med tæerne, men trods de måtte have brændt sig en del, slap ingen af allikerne flæskestykkerne. Således minder fra min kære fødeby.

Mindestenen for anlæggelsen af Marstal Havn 1913-2013

Af Hans Kruse Rasmussen

Fredag den 26. september 1913 var der fest på havnen i Marstal. Det var en særlig dag for byen og dens indbyggere, for netop den dag, på Kong Christian X's fødselsdag, skulle en mindesten indvies. En sten, der for kommende slægter skulle vidne om marstallernes taknemmelighed overfor deres forfædres flid, slid og virke for at skabe en tryg og god havn til gavn og glæde for Marstal og dens beboere, samt deres skibe.

Taknemmeligheden kom til udtryk ved, at mindestenen blev betalt delvist gennem en indsamling af frivillige bidrag blandt Marstals beboere og personer med tilknytning til Ærø. Manden, der fik idéen og hvis energi og vilje drev idéen igennem til virkeliggørelse var skibsmægler Albert E. Boye.

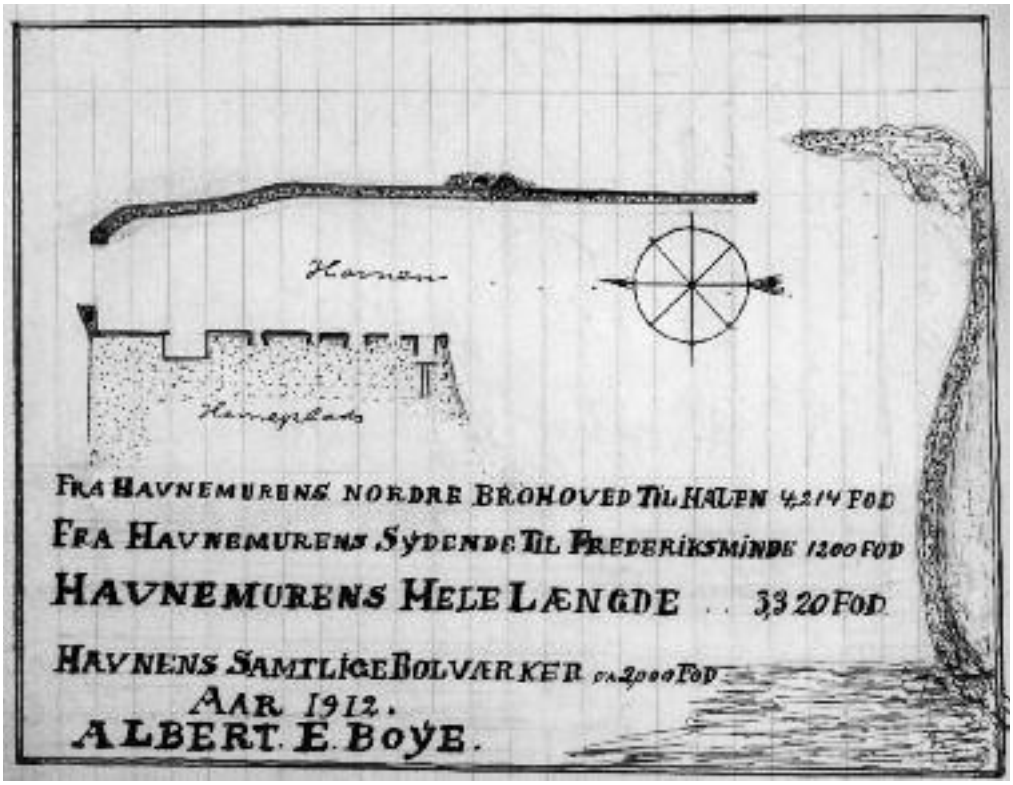
Albert E. Boye efterlod sig nedskrevne erindringer, tegninger og skitser, hvoraf en stor del i dag befinder sig på Marstal Søfartsmuseum. Når man læser hans erindringer får man et indtryk af et alsidigt menneske, der interesserede sig for sit lokalsamfund og som udover at være skibsmægler også havde tid til at tegne og male.

Hvorfra Albert E. Boye havde fået idéen til, at der netop i 1913 skulle rejses en mindesten, ved vi ikke. Det var ikke et traditionelt jubilæumsår som 50, 75 eller 100 år, men 88 år siden, at man på en kold januardag på Kong Frederik VI's fødselsdag i 1825 den 28. januar, på det tilfrosne hav, havde lagt de første sten til det, der skulle blive til havnemolen.

Fra hans erindringer ved vi, at han i 1912 havde været optaget af havnens historie og at han samme år tegnede og opmålte havnemolen.

Albert Eriksen Boye 1842-1924. Efter at have sejlet i en del år som skibsfører gik Albert E. Boye i land i 1890 og nedsatte sig i Marstal som skibsmægler og skibsreder.

Hvorfor ville Albert E. Boye rejse et monument? Vi kender hans overvejelser fra hans erindringer. For at minde hans samtid om de værdier, der i ældre tid havde været fremherskende blandt beboerne i Marstal, ville han rejse et synligt minde. Samtiden havde godt af at blive mindet om de værdier, som tidligere slægter havde haft: enighed og offervillighed. De to værdier havde ført til store resultater for byen, og det var værdier, som Albert E. Boye så positivt på og gerne så, at hans samtid tog til sig igen.



AEB-tegning af havnemole 1912. Tegning fra et bind af Albert E. Boyes erindringer.

Marstal 1913

Året 1913 var et godt år for Marstal. Byen var i fremgang, der boede 3.500 mennesker i byen, og for første gang i nyere tid havde en regerende dansk konge aflagt besøg i byen. Kong Christian X havde i maj besøgt Marstal. Staten havde indledt uddybning af Det Søndre Løb ind til havnen. Firmaet H. C. Christensens værft var i gang med at blive omlagt fra træskibsværft til stålskibsværft. I sin dagbog noterede Albert E. Boye, at fragtraterne var på vej op, og der var gang i byggebeddingerne langs havnen i Marstal.

Især besøget af kong Christian X var et højdepunkt. Da Christian IX i 1904 havde besøgt Ærø, var det en stor skuffelse i Marstal, at han ikke havde besøgt byen på sin tur rundt på øen, men kun nået forbi Ærøskøbing, Dunkær, Store Rise og Lille Rise. Glæden var desto større da den nye konge med sin familie kom på besøg i maj 1913.

Komiteen starter

Den 2. juni 1913 udsendte Albert E. Boye, sammen med H. J. Christensen, H. Clausen, L. J. Bager og N. J. Ohlsen, en invitation til en række foreninger og skibsredere om at indtræde i eller udpege medlemmer til en komite, der skulle have til formål at rejse et mindesmærke for de mænd, der ved frivilligt arbejde havde bygget havnen.

Invitationen indeholdt også Albert E. Boyes forslag til mindesmærke, nemlig den kæmpesten, der i 1829 var blevet anbragt på Eriks Hale. Gennem årene havde Halen bevæget sig indad, og stenen lå nu ude i vandet og var synlig fra stranden ved lavvande.

At kongeparret var populære i Marstal kan ses ud af mængden af folk, der ledsager landaueren med kongeparret og deres ældste søn, den senere Frederik IX, på kuskebænken, rundt i Marstals snævre gader. Billedet er taget fra hjørnet af Kirkestræde og Kongensgade.

De fem initiativtagere var bekymret for finansieringen af mindesmærket. Det var klart for dem, at det var dyrt at hæve en sten, der lå 40-50 meter ude i vandet og på 1-2 meters dybde med en betragtelig vægt. Albert E. Boye tænkte, at økonomien i projektet skulle sikres ved hjælp af private bidrag.

Da komiteen for første gang den 19. juni 1913 mødtes i Søassurancen Ærøs lokaler for at sætte handling bag ordene, var der 18 medlemmer af den:

Albert E. Boye, skibsmægler.
L. J. Bager jun., skibsreder,
formand for havnekommissionen.
H. J. Bager, skibsreder,
medlem af havnekommissionen.
Hans Boye, fisker,
medlem af havnekommissionen.
C. W. Clausen, skibsreder,
medlem af havnekommissionen.
F. Hansen, navigationsskolebestyrer,
formand for kommunalbestyrelsen.
Chr. Kromann, læge,
kommunerepræsentanternes formand.
H. J. Christensen, navigationsskolelærer,
formand for
Søassuranceforeningen Ærø.
C. K. Hansen, skibsreder,
bestyrelsesmedlem for
Søassuranceforeningen Ærø.
H. Clausen, bankbestyrer,
formand for Marstal Skipperforening.
Hans Christensen, købmand,
kasserer for Håndværker- og
Industriforeningen.
S. Reventlow, købmand,
formand for handelsforeningen.
G. C. O. Hansen, navigationsskolelærer,
formand for Marstal Fiskeriforening.
N. J. Ohlsen, forretningsfører for
firmaet H. C. Christensen.
H. H. Petersen, mægler & skibsreder.

Hans Petersen, sejlmager & skibsreder.
H. Marius Petersen, sejlmager & skibsreder
Emil Holm, forretningsfører for Søassuranceforeningen Ærø.

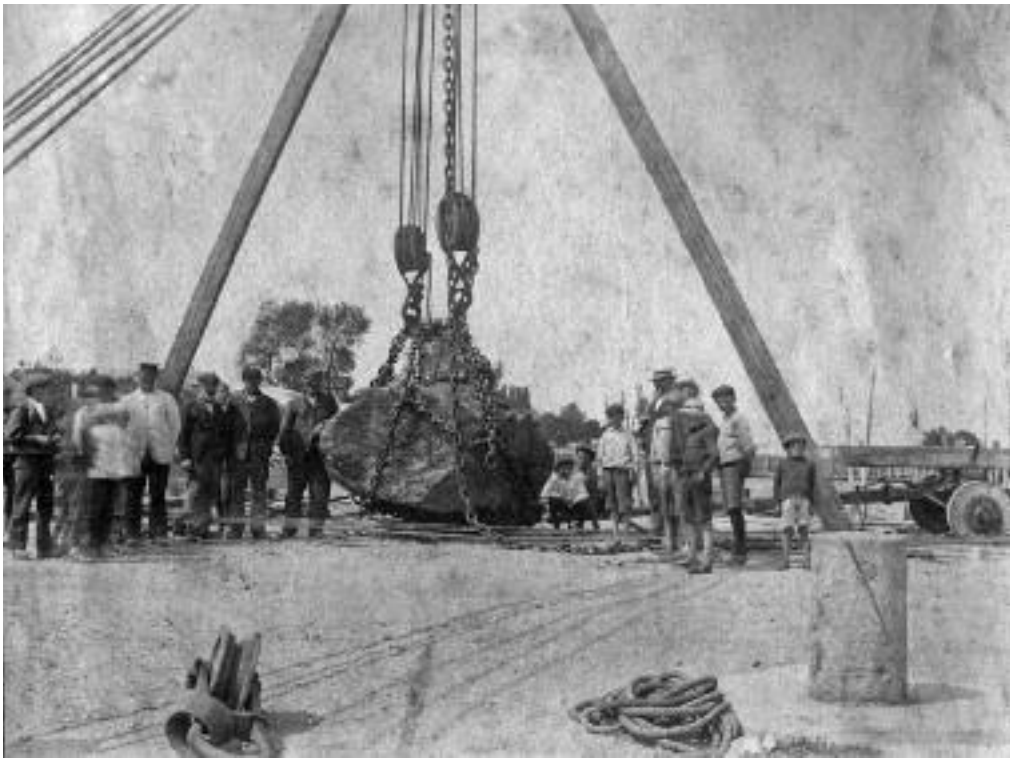
Albert E. Boye indledte mødet i komitéen og gav en historisk fremstilling om baggrunden for at rejse et sådant monument. Albert E. Boye talte om, hvordan beboerne i Marstal efter statsbankerotten i 1813 selv i 1825 tog initiativ til at forbedre deres kår ved at bygge en havn, der kunne sikre deres skibe.

Efter fremstillingen indstillede han, at komiteen tiltrådte forslaget om at bruge den store sten som mindesten og anbringe den på den nordre havneplads ud for sejlmager Lohse og Hansens boliger ved skipperforeningens flagstang. Forslaget blev vedtaget, og der blev nedsat et arbejdsudvalg, der bestod af Albert E. Boye som formand, L. J. Bager, Hans Clausen, H. J. Christensen, og Emil Holm.

Arbejdet skrider frem

Vi kan gennem Albert E. Boyes erindringer følge komiteens arbejde hen over sommeren. Igennem resten af juni og frem til 14. juli 1913 lå arbejdet stille. På grund af ustadigt vejr var det ikke muligt at begynde arbejdet med at få løftet stenen væk fra sin position ud for Eriks Hale og ind til sin nye position.

Om morgenen den 14. juli 1913 tog et arbejdshold ud til stenen for at få fisket stenen op. Under ledelse af L. J. Bager arbejdede skipper Marius Hansen, skibsriggerne Raahauge, Vennerstrøm og Jørgensen, samt havnefoged Chr. Folmer på at



Stenen godt fastgjort i kæder og lige løftet ud af vandet. Det er solidt grej, der løfter stenen på land i Marstal Havn. Til højre i billedet med hvid hat og fipskæg står Albert E. Boye.

løfte den tunge sten op fra havbunden. Lidt efter middag var stenen fri af havbunden og forsvarligt gjort fast mellem flåderne.

Det var en tung sten, der var blevet fisket op. Vægten var enorm, så det krævede god planlægning og forberedelse at få løftet stenen op på kajen i Marstal

Den 16. juli gik man i gang med at forberede løftet. Komiteen havde rekvireret en stor blokvogn fra Svendborg, der kunne transportere stenen. Der blev anbragt to gangspil og rejst en svær træbuk med wire til at løfte stenen. Torsdag den 17. juli var alt klar til at få stenen bragt op på land og kørt på plads. Ved hjælp af bukken og de svære blokke blev stenen hevet op og anbragt trygt på blokvognen, inden den blev trukket på plads ved Dampskibsbroen af cirka to hundrede mennesker.

Albert E. Boye skildrede flytningen af stenen fra havnekajen, hvor den var kommet i land som en fælles opgave, hvor: *i alt vel hen imod 200 mennesker spændte sig for vognen og på den måde blev stenen transporteret hen i nærheden af det sted hvor den skulde have sin plads.*

Fra Svendborg kom billedhugger Johannes Simonsen rejsende til Marstal. Han skulle besigtige stenen og komme med et forslag til et monument.

Om tirsdagen den 22. var der igen møde i komiteen, hvor det fremsendte forslag fra billedhugger Simonsen blev gennemgået, og Albert E. Boyes kritik af Simonsens forslag var hård:

...jeg kritiserede de på tegningen anførte omgivelser, hvilke forestillede en af søsten bestående stenrække forbundet med en ketting, hvilke til omgivelse af mindesmærket virkede råt og koldt, ja uæstetisk.[1]

Albert E. Boye havde sine egne idéer til, hvordan anlægget omkring mindesmærket skulle se ud. Han fik komiteen til at forkaste Simonsens forslag og i stedet vedtog komitéen Albert E. Boyes eget forslag, hvor der skulle være en stensætning af flækkede granitsten omkring stenen, hvorpå der skulle anbringes et jernstakit.

Men uagtet kritikken af billedhugger

Anlægget som færdigt.

Simonsens forslag til monument antog komitéen ham til at udføre billedhuggerarbejdet på mindestenen.

Komitéen vedtog endelig, at placeringen skulle være på pladsen ved Dampskibsbroen, lige ved sejlmager Lohse og Hansens ejendom. At få tilladelse til at sætte en mindesten op på havnens grund var ikke svært, da formanden for Havnekommissionen, L. J. Bager, også var medlem af komitéen.

Efter at udformningen af anlægget var blevet godkendt i komiteen blev det vedtaget at udsende et opråb til befolkningen både i Marstal by og på Ærø til at bidrage til udgifterne til mindesmærket.

Offentliggørelsen af opråbet om bidrag til indsamlingen

I *Ærø Adresse-Tidende* fredag den 25. juli 1913 var der nederst på forsiden indrykket et opråb fra komiteen:

Det vil være Publikum bekendt, at man agter at rejse et Mindesmærke for de Mænd, der i Aaret 1825 anlagde Marstal Havn, og at hertil vil blive anvendt den store Søsten, som for nogle dage siden blev bragt i land.

Alle fornødne Arbejder vil nu hurtigst muligt blive påbegyndt.

Det er imidlertid en Selvfølge, at ved Opførelsen af et saa anseeligt Arbejde vil ret så betydelige Udgifter blive en Følge, disse mener man bør dækkes ved frivillige Bidrag af Marstal og Omegns Beboere samt enhver, der paaskønner Fædrenes store Arbejde; thi det er en Kendsgerning, at ved Havnens Tilbliven har Byen naaet sin nuværende Udvikling…[2]

I det bevarede regnskab udarbejdet af Albert E. Boye fra komiteens afslutningsmøde den 11. november 1913 fremgår det, hvornår Albert E. Boye og de andre komitémedlemmer har modtaget bidrag til mindestenen.

Anlægget færdiggøres

Mødet i arbejdsudvalget den 19. juli havde sat gang i en masse aktiviteter med at få gjort mindestenen og området omkring den færdigt. Dagene efter flytningen gik med at få gravet ud til fundament for stenen og få støbt. Et stort hul 3 alen dybt, dvs. 1,8 meter, skulle der til for at sikre, at stenen stod sikkert fremover. Cementen blev leveret af købmand Hans Christensen og kostede 111,57 kroner. Arbejdet med at grave hullet blev udført af arbejdsmand Herman Hilscher og hans medhjælp, der i alt for 56 timer à 40 øre i timen fik 22,60 kroner arbejde med at grave hullet og andet jordarbejde omkring stenen.

De lokale smedemestre blev bedt om at komme med tilbud på et jernstakit omkring mindestenen, men Albert E. Boye var kritisk over for smedemestrenes tegninger af forslag til jernstakit. I hvert fald var han ikke tilfreds, men han og komitéen endte med at acceptere forslaget fra smedemester Clausen i Bondebyen.

Den 4. september var fundamentet støbt, stenen løftet på plads og jernstakittet opsat rundt om stenen. Ved en lille højtidelighed nedlagde N. J. Bager på vegne af komitéen et blyrør med et stykke pergament under stenen. På pergamentet havde Emil Holm kopieret en *kortfattet historisk tekst* af Albert E. Boye om, hvordan Marstals mænd i 1824 havde taget initiativ til at bygge en beskyttende havn for Marstallernes skibe, og hvordan de i 1825 på kong Frederik VI's fødselsdag påbegyndte arbejdet med at anlægge den store stenmole:

Denne Sten, der nu er rejst som et varigt Minde til Tak og Paaskønnelse for Fædrenes energiske og store Arbejde ved Havnens Anlæg…[3]

Albert E. Boye havde til denne forpremiere på indvielse af mindestenen skrevet en tekst han i sine erindringer kaldte »Prolog over Mindestenen«, en kort sag

Herman Hilscher med hest og arbejdsvogn, ved Tværgade og Sølvgade.

på 14 vers, hvori han beskrev stenens omskiftende beliggenheder og brug. Hvordan stenen selv havde forventet at kunne finde evig hvile på havbunden, men kom til at ligge i vejen for indsejlingen til Marstal havn og derfor som straf blev hævet i 1829 og i stedet skulle stå på vagt på Halen og beskytte land og havn mod elementernes hærgen:

Her staar Du Kæmpe, nu paa høien Tinde,
Du som i fordums Tid kom hid fra høie Norden,
Det var din Agt, en evig Hvile her at finde,
mens Tiden ilsom henfarer over Jorden
…

Saa skal da dette hædersminde gennem Slægtled staa
Og vidne om det Værk, som Fædrene os bragte
Ja altid minde, om, hvad kræfterne formaa,
Naar Arm ved Arm, i Enighed er lagde.
Enighed gør stærk.
AEB

Undervejs i digtet ændrer stenen betydning og går fra at være et problem til at være en værdsat mindesten. Den beskyttelse, som forfædrene troede stenen gav ved at ligge på Eriks Hale, ydede den ikke på grund af elementernes uvilje til at gå på akkord, og i stedet mente Albert E. Boye, at stenen kunne beskytte byen på en ny måde ved at minde om vigtigheden af samarbejde og enighed.

Stenen overfaldes

Ikke alle i Marstal viste lige stor respekt for mindestenen og arbejdet omkring den. Det fik stenen at føle. Natten mellem den 7. og 8. september blev stenen »*overfaldet*« af en flok jernværftsarbejdere, der brugte arbejdspladsen omkring stenen som samlingssted for deres drukgilde, alt imens de ødelagde plankeværket og omgivelserne omkring stenen. Dagen efter, den 8. september, skrev Albert E. Boye et brev til herredsfoged Iver Krabbe i Ærøskøbing, hvori han bad herredsfogeden gribe ind og sætte en stopper for jernværftsarbejdernes hærgen i Marstal.

Krabbe reagerede hurtigt på Albert E. Boyes brev, og allerede den 12. september fik Albert E. Boye svar på sin henvendelse. De ti skyldige var den 11. septem-

ber i Ærøskøbing ret blevet idømt bøder på mellem 20 og 60 kr. for *drukkenskab og gadeuorden.* Krabbe gav dem samtidig en alvorlig advarsel om at opføre sige bedre fremover. Krabbe fortsatte i brevet til Albert E. Boye, at han håbede: *at Marstal dermed skal være fritaget for flere spektakler*. I alt skulle de ti uromagere og svirebrødre betale 315 kroner i bøde for deres optøjer ved mindestenen.

Mindestenen indvies

Vejret på Christian X's fødselsdag i 1913 var koldt, klart og blæsende fra sydøst. Lidt før kl. 16 begyndte flere hundrede mennesker at forsamle sig foran mindestenen. Omkring mindestenen var rejst flagstænger behængt med løvguirlander og farvede bånd. På begge sider af stenen stod kvinder klædt i hvide kjoler. Hen over stenen var lagt et dannebrogsflag. Kl. 16.30 ankom komitéen ledsaget af herredsfoged Krabbe og hans hustru til anlægget, og på tegn fra Albert E. Boye brød de hvidklædte kvinder ud i sang. På melodien til »Jeg vil værge mit land«, havde Albert E. Boye skrevet en sang, hvor femte og sidste vers lød:

Lad det mane til Flid
og til Enigheds Daad
hos hver i sin Stand iblandt Store og Smaa.
Den stensatte Skrift
lad den aldrig faa Rift
af Slægt efter Slægt i hver kommende Tid.

Efter sangen henvendte han sig til for-

I sine erindringer noterede Albert E. Boye om vejret på dagen, at: »himlen var klar og skyfri, solen strålede i sin fulde glans, vinden var S.O. med stærk blæst og meget koldt«. At det blæste, er tydeligt at se på flagene på flagstængerne. At kvinderne i koret, komitéen og borgmesterparret efter afsløringen gik på Sømandshjemmet (det nuværende Hotel Marstal) og fik en kop chokolade til at varme sig på, var sikkert meget velkomment.

samlingen ved mindestenen, hvor han gav en fremstilling af forholdene før og efter havnemolen blev bygget og fremhævede det store frivillige arbejde, der lå bag byggeriet af havnemolen.

Til sidst i talen afslørede Albert E. Boye mindestenen ved at fjerne flaget, der dækkede dens inskription og tilføjede:

I Guds Navn, Kongens Navn og i Fædrelandets Navn, afslører jeg da denne Mindesten, (flaget borttages) idet jeg samtidig vil tilføje: Der er ingen af Fædrene nævnet ved navn. Alle, som lagde hånd og kræfter til Skabelsen af Marstal Havn skal de stensatte Ord ligelig belønne, og det skal være mit Haab at dette Mindesmærke må stå her til de seneste tider.

Og så ofte de i Stenen skrevne Ord:
Fædrenes flid ved havnens anlæg 1825
Belønner Slægten med dette Minde 1913.
Enighed gør stærk
læses de da må mane til Alvor og Flid, Enighed og Dåd hos de opvoksende Slægter, i hver kommende Tid.

Dermed overdrog Albert E. Boye mindestenen og dens anlæg til Havnekommissionen, hvis formand, L. J. Bager, modtog gaven og på havnens vegne lovede *altid at holde det i en sådan Stand, så det stedse skulde blive et ærerigt Minde for dem hvorfor det er rejst*.

Efter overdragelsen af stenen var det blevet tid til endnu en sang skrevet af Albert E. Boye til lejligheden. Begge sange rummede meget klart Albert E. Boyes livssyn og den symbolik han lagde i den rejste mindesten. Den første sang handlede om forholdene i Marstal før og efter forfædrenes arbejde med at anlægge havnemolen, mens den anden sang handlede om de værdier som Albert E. Boye mente stenen skal værne om: Forfædrenes minde, konge og fædreland, alvor og flid, virke og stræben.

Afsløringsfesten på Hotel Ærø om aftenen den 29. september 1913

Til festen om aftenen var der 90 gæster til spisning på Hotel Ærø. Middagen startede præcist kl. 19, og menuen bestod af haresteg, brød, smør og ost, samt kage og punch. Efter middagen var der musik, indtil festen sluttede kl. 2.

På komitéens møde den 19. september var det blevet besluttet at invitere herredsfoged Iver Krabbe og hans hustru til at deltage i både festlighederne ved afsløringen af mindestenen, samt den efterfølgende middag og fest på Hotel Ærø om aftenen. Invitationen var både en tak for hans resolutte indgriben over for uromagerne ved stenen den 7.-8. september og et ønske om, at øens øverste embedsmand deltog i festlighederne og kastede et skær af officiel billigelse over festlighederne.

Den anden inviterede gæst var den 92-årige Hans Hermansen, der som 7-årig tilbage i 1829 og som den eneste endnu levende havde set stenen blive anbragt på Eriks Hale.

Aftenens middag startede festligt med, at musikken spillede en march, hvorunder parrene gik til bords, og så bød Albert E. Boye velkommen. Efter middagen kom kagen og punchen på bordet, og igen tog Albert E. Boye ordet. Han talte om årets store begivenhed i Marstal, nemlig kongeparrets besøg på Ærø og i Marstal den 25. maj 1913, hvor byen havde stået på den anden ende, og han bad selskabet rejse sig og udbringe 3 x 3 hurra for Hans Majestæt Kong Christian X. Efter at hurraråbene var klinget af, blev »*Kong Christian stod ved højen mast*« afsunget af forsamlingen. Herefter fik han forsamlingens tilslutning til at afsende et telegram til kongen, hvori der stod:

Under festlig Stemning er i dag af Marstals Beboere rejst en Mindesten for de Mænd der på Kong Frederiks Fødselsdag 1825

ved frivilligt Arbejde paabegyndte Anlægget af Marstal Havn. Ved denne Anledning er det os kært paa Deres Majestæts Fødselsdag at frembære vor undersaatlige Lykønskninger for Deres Majestæt og hele det kongelige Hus.

Allerunderdanigst Komiteen.[4]

Efter telegrammets afsendelse fortsatte festen, og der blev holdt flere taler. Herredsfoged Krabbe holdt en meget smuk tale for Marstal, og købmand S. Reventlow takkede på vegne af komitéen herredsfogeden og hans frue. Desuden holdt fru Valborg Kromann en tale for Albert E. Boye, som hun takkede og roste for hans poetiske åre, hvilket førte til, at de 2 sange fra eftermiddagens arrangement blev afsunget igen. Kl. 22 blev middagen afsluttet og salen ryddet, så der kunne gøres klar til bal, som Albert E. Boye indledte med en vals med herredsfoged Krabbes frue.

Kongens svar på lykønskningstelegrammet indløb kl. 23.30, og var noget kortere end komiteens:

Takker alle for den venlige Lykønskning.

Christian R[5]

Måske var det Albert E. Boyes ønske om at binde fortid og nutid sammen, der drev ham til at sætte et minde for forfædrene netop i 1913. At havnen var påbegyndt på Frederik VI's fødselsdag i 1825, at Marstal i maj samme år havde haft besøg af Kongen, og at man kunne indvie et mindesmærke for bygningen af havnemolen på Christian X's fødselsdag må have appelleret til Albert E. Boyes historiske sans, og indholdet i komitéens telegram taler for, at der er en sammenhæng imellem de to begivenheder.

Ved midnat brød herredsfoged Krabbe og frue op, gamle Hans Hermansen tog hjem, mens resten af gæsterne dansede og morede sig til klokken var 2.

Indsamlingen til mindestenen

På komitémødet den 22. juli var det blevet vedtaget at indrykke et opråb om bidrag til mindestenen i øens aviser, og efter offentliggørelsen af komiteen begyndte der langsomt at komme bidrag ind til mindestenen. Gennem komiteens afsluttende regnskab og bevarede lister over bidrag fra flere af komitémedlemmerne kan vi følge med i, hvem der gav, hvor meget de gav og til en vis grad, hvornår de gav.

I regnskabet er det tydeligt at se, det var familie og omgangskredse, som komitéens medlemmer gik til for at finde givere og bidrag til mindestenen. Den eneste, der i stort omfang fik bidrag fra en bredere skare var Albert E. Boye, som indsamlede 83 bidrag. Den, der fik næstflest bidrag, var købmand Hans Christensen, men hovedparten af hans 25 givere var hans nevøer og niecer. I gennemsnit modtog hvert komitémedlem bidrag fra 18 givere, men hvis vi ser bort fra Albert E. Boyes overvældende 84 bidrag fra givere, så ender vi på 12 personer i snit som hvert komitémedlem modtog bidrag fra. Det understreger igen, hvor stor en drivende kraft bag projektet Albert E. Boye var, og at det uden hans indsats næppe var blevet realiseret.

Albert E. Boyes indsamlede bidrag

Det første bidrag modtog Albert E. Boye før offentliggørelsen af komiteens opråb. Den 7. juli noterede han, at han modtog 2 kroner fra skibsfører Valdemar Petersen, Marstal. De næste bidrag modtog Albert E. Boye ifølge sit regnskab først 29. juli og der var hans to børn Alfred og Marie Boye, samt hans søn, Albert C. Boyes forlovede Karen Andresen, der bidrog til indsamlingen med hver 2 kroner.

Albert E. Boye modtog bidrag fra 83 forskellige personer, der i gennemsnit gav 2 kroner til indsamlingen. Det mindste bidrag kom fra styrmand H. Kromann, Marstal, der gav 50 ører, mens det største

bidrag kom fra Herredsfoged Iver Krabbe, der den 3. oktober blev noteret for et bidrag på 10 kroner.

Andre komitemedlemmers indsamlinger
I gennemsnit indsamlede hvert komitémedlem 45 kroner, men det dækker over store forskelle. Albert E. Boye var energisk og fik samlet 176,50 kr. ind, mens C. K. Hansen kun fik samlet 16 kroner ind og H. H. Petersen kun fik samlet bidrag ind for 17 kroner. H. H. Petersen har kun samlet ind fra fem personer, hvoraf det største bidrag kom fra J. Petersen, der gav 10 kroner.

Hans Petersen har kun modtaget bidrag fra fem personer, men når bidragene var på i alt 65 kroner, blev gennemsnittet meget større end for resten af indsamlingen, nemlig over 13 kroner og hans eget bidrag på 20 kroner trak også godt op.

De anonyme
Enkelte af giverne optræder som anonyme, enten hvor der bag navnet på listen er en parentes med angivelse af personens initialer eller hvor der ikke er noteret andet end en persons initialer. Fx har N. J. Ohlsen 2 bidrag hvor giverne gemmer sig bag initialerne H., samt C & J. Købmand Reventlow har 5 anonyme givere blandt hans 11 givere. Mærkeligt nok har Albert E. Boye slet ikke modtaget anonyme bidrag, selv om han har haft kontakt med flest givere.

Udenøs bidrag
Det var ikke kun marstallere i Marstal, der bidrog til indsamlingen. Der kom også bidrag fra marstallere i det store udland. Fra telegrafstationer i Kina indløb der 2 bidrag på 5 kroner fra Sophus Black og hans ældre bror Rasmus Black. Siden 1902 havde Sophus Black været ansat i Det Store Nordiske Telegrafselskabs afdeling i Kina og fra 1907 i Beijing. Han blev i løbet af sine små 30 år i Kina en stor kender af kinesisk kunst og i 1913 havde han besøg i Beijing af den danske digter Johannes V. Jensen, der var på en jordomrejse.

I København sad tre toldkontrollører med rødder på Ærø, Albert C. Boye, der var søn af Albert E. Boye, H. F. Hansen og R. Kromann, der også ville hædre deres forfædres hårde slid. De gav hhv. 3, 2 og 5 kroner til indsamlingen. H. Marius Petersen var god til at hente bidrag i København, for af hans i alt 14 bidrag var ikke mindre end de tre hentet blandt personer i København.

Børns bidrag
Også børn har på eget initiativ bidraget med mindre beløb til indsamlingen. På Albert E. Boyes liste over bidragydere er der to, der angives som børn, John Levinsen og Svend Aage Rasmussen. Begge bidrag blev givet den 24. september og var på 1 krone fra hver. På hjemmesiden www.marstallere.dk er der en John Levinsen, der i 1913 er 5 år gammel. Han er søn af Ellen Rasmussen og Hans Rasmussen Levinsen. Svend Aage Rasmussen er født i 1907 og er fætter til John, da hans far Carl Johan Rasmussen er lillebror til Ellen Rasmussen. Begge drenge var børnebørn af den kendte ærøske maler Jens Erik Carl Rasmussen.

Stillingsbetegnelser
Langt de fleste af dem, der bidrog via Albert E. Boye til indsamlingen, blev forsynet med navn og stillingsbetegnelse. De fleste af stillingsbetegnelserne har en maritim relation, fx skibsfører, kaptajn, skibsreder, gammel sømand og ung sømand. Ud af de 84 bidragydere på Boyes liste er det de 22, der angav skibsfører eller tidligere skibsfører som deres stillingsbetegnelse.

Ellers var det en broget samling af stillingsbetegnelser som garvemester, gasværksbestyrer, købmand, fisker, postmester, sognepræst, smed, lærer, læge, bød-

ker, boghandler, toldkontrollør og toldassistent, der var noteret på listerne. Blandt H. Marius Petersens givere finder vi en enkelt gårdejer fra Stokkeby, R.E. Petersen, men han er også den eneste af dem hvor vi kan se en stillingsbetegnelse, der har det erhverv.

Stort set ingen almindelige lønmodtagere optræder på listerne over bidragydere. Værftsarbejdere, skibstømrere og andre typer af lønmodtagere man ellers skulle tro, der var mange af i en by med Marstals erhvervssammensætning, var fraværende. Det var skibsførere, styrmænd, selvstændigt erhvervsdrivende og embedsmænd som toldere og lærere, der optrådte på listen. Komitéens sammensætning af mænd fra byens bedrestillede kredse kan være medvirkende til, at man ikke har fået kontakt med lønmodtagerne.

Firmaet H. C. Christensen

Blandt komiteens 18 medlemmer var 3 af firmaet H. C. Christensens ejere, N. J. Ohlsen, H. H. Petersen og Hans Christensen, der i alt samlede 127 kr. ind. Af de 3 var det Hans Christensen, der stod for størstedelen med 80 kroner. Ikke mindst da han fik et bidrag fra den fjerde medejer af firmaet H. C. Christensen, broderen J. O. Christensen, der gav 30 kr. til indsamlingen. Det var af stor betydning for projektets økonomi, at familien bag Marstals største virksomhed var så godt repræsenteret i komitéen.

Blandt købmand Hans Christensens 25 bidragydere er de fjorten anonyme og kun opgivet med initialer. En person med initialerne A. D. C, der i virkeligheden er Anna Dorthea Christensen, gift med købmand Hans Christensen, bidrog med 10 kr. Ligeledes har ægteparrets niece Maren Christensen givet 5 kroner, under initialerne M. C. Bag mange af initialerne på Hans Christensens liste var der nevøer og niecer fra familien Christensen / Ohlsen / Petersen.

N. J. Ohlsen samlede ind blandt firmaets kaptajner på dampskibene. Kaptajn H. Lauritzen på S/S ENIGHEDEN gav 3 kroner, Kaptajn P. Nielsen på S/S ERINDRING gav 6 kroner, mens kaptajn Svane på S/S EMANUEL bidrog med 5 kroner. Det lader ikke til, at den øvrige besætning på firmaets skibe er blevet spurgt, hverken som enkeltpersoner eller som samlet gruppe.

H. H. Petersen var den, der bidrog mindst af de 4, da han kun havde 5 bidrag på i alt 17 kroner.

Komiteens sidste møde

Komiteens sidste møde blev holdt i Søassuranceforeningens lokaler den 11. november, hvor regnskabet blev gjort op og Albert E. Boye gennemgik det reviderede regnskab for indkomne bidrag og afholdte udgifter.

Der kom mange små bidrag, i alt har Albert E. Boye i det afsluttende regnskab for komitéen opgjort antallet af bidrag til 263, der i alt gav 682 kroner. De fleste bidrag var på 1-2 kroner. Selv om der var undtagelser, og der kom større beløb ind på 10-30 kroner, var gennemsnittet på de i alt 263 bidrag på cirka 2,6 kroner.

Udgifternes størrelse varierede også, dyrest var jernstakittet rundt om mindestenen. Det var leveret af smedemester Clausen, der skulle have 275 kroner for stakittet, mens den mindste udgift var på 15 øre for en cigar til herredsfoged Krabbe. Samlet var der udgifter for 981,51 kroner i forbindelse med at opsætte mindestenen.

Indtægterne i form af indsamlede bidrag kunne beløbe sig til 777,51 kroner. De indsamlede midler var altså ikke nok til helt at dække omkostningerne med mindestenen. Underskuddet blev dog dækket ind gennem firmaet H. C. Christensen, der lukkede hullet mellem indsamlingens indtægter og udgifter, ved at give 204 kroner.

1/3 af pengene til mindestenen kom fra

firmaet H. C. Christensen og familierne bag. Både økonomisk og med familiens engagement i komitéen og indsamlingen til mindestenen bidrog de til at sikre, at Albert E. Boyes idé om en mindesten blev virkeliggjort. Især da underskuddet skulle dækkes ind.

Både som initiativtager til og som formand for komitéen til mindestenens rejsning var Albert E. Boye det, vi i dag kalder for en ildsjæl. Hans betydning for, at mindestenen blev rejst, er uvurderlig, og da man året efter i 1914 ville opsætte et mindesmærke for de faldne fra Marstal i de slesvigske krige 1848-1850 og 1864 på Marstal Kirke, var Albert E. Boye med, så man kunne udnytte hans erfaringer.

Afslutning

Over hele Danmark findes der i dag store mængder af mindesten, monumenter eller samlingssteder, eller erindringssteder, som Inge Adriansen fra Museum Sønderjylland kalder dem. I sit værk *»Erindringssteder i Danmark – Monumenter, mindesmærker og mødesteder«* gennemgår hun på baggrund af en kortlægning fra Det Kulturhistoriske Centralregister en række mindesmærkerejsninger af national, regional og lokal karakter og redegør for, hvordan brugen af mindesmærke skifter over tid og sammenhæng.

Landboreformer, de slesvigske krige, genforeningen, 1. og 2. verdenskrig, grundloven, betydningsfulde personer, kongelige og meget andet mindes rundt om i Danmark med hver sit monument, rejst som regel på lokalt initiativ og for at sikre erindringen om begivenheden i lokalsamfundet. Erindringsstederne er et udtryk for, hvordan vi bruger fortiden i en samtidig kontekst.

Albert E. Boyes mindesmærke for de mænd, der byggede havnemolen, er det første mindesmærke på Ærø, men ikke det sidste. Året efter, i 1914, fik Marstal et mindesmærke mere, da menighedsrådet opsatte et mindesmærke for de faldne i de slesvigske krige på Marstal Kirkes østside. Mindepladen var betalt ved hjælp af indsamlede midler og blev opsat på østsiden af Marstal Kirke på 50 årsdagen for slaget ved Helgoland.[6]

Senere skulle der komme flere mindesten på havnen i Marstal, men på en mere dyster baggrund med to verdenskrige og over 100 døde marstalske søfolk.

Mindestenen står stadig på havnen, og når vi går forbi, minder Albert E. Boyes indskrift os stadig om den fremsynethed og den vilje, som byggeriet af havnemolen var.

Litteratur

Adriansen, Inge: *Erindringssteder i Danmark – Monumenter, mindesmærker og mødesteder,* København 2010.

Boye, Albert E.: *Fra skibsdreng til mægler. Marstalleren Albert E. Boyes erindringer.*

Jensen, Carsten: *Vi, de druknede.* København 2006.

Gjelstrup, Torun: *Skulpturer og mindesmærker på Ærø,* Ærø Natur- og Energiskole, hæfte 13, 1999.

Hermansen, Karsten: *Ved fælles hjælp…, Søassuranceforeningen »Ærø« G/S 1876-2001,* Marstal 2001.

Kroman, Erik: *Marstals søfart indtil 1925,* København 1928.

Rasmussen, R. H.: *Spare- og Lånekassen i Marstal gennem hundrede Aar 1822-1922,* Marstal 1922

Kilder

0135A0003, Søassuranceforeningen Ærøs arkiv, Albert E. Boyes materiale vedr. mindestenen for Marstal Havn.

0246A001, Personlige erindringer, Albert E. Boyes erindringer

Hjemmesider

http://www.kulturarv.dk/monument

http://www.marstallere.dk

http://www.marmus.dk

Noter

1. Boye, Albert E.: *Fra skibsdreng til skibsmægler,* s. 43.
2. *Ærø Adresse-Tidende,* fredag den 25. juli 1913.
3. Personlige erindringer, 0246A001 Albert E. Boyes erindringer.
4. Mus.nr. 0135A0003-014.
5. Mus.nr. 0135A0003-001.
6. Gjelstrup, 1999.

Ærøskibe under Første Verdenskrig

Af KARSTEN HERMANSEN

Danske krigsforlis

Inden vi ser os om, er vi i 2014. Det er på mange måder et markant år for historisk interesserede med sans for runde tal. Marstal blev første gang nævnt i 1514, Norge gik tabt i 1814, Hertugdømmerne blev taget af preusserne i 1864, og endelig udbrød Første Verdenskrig i 1914. Tabet af Norge øgede konkurrencen på Norgesfarten, så det påvirkede naturligvis alle, der levede af søtransport. Da Ærø kom ind under kongeriget i 1864, blev den danske flåde påvirket væsentligt i positiv retning. Det var skibene, der kendetegnede Ærø. Da Første Verdenskrig brød ud, var Danmark en neutral stat, men minerne på havet kendte som bekendt ikke forskel på ven og fjende, og da den uindskrænkede ubådskrig for alvor brød løs i 1917, var søfarten forvandlet til en grusom leg med døden. Det ramte selvsagt Ærøskibene hårdt.

Men vi behøver ikke at gå helt frem til 1917, før problemerne var åbenbare. Verdenskrigen begyndte ved indgangen til august 1914. Ingen havde forudset det, men mordet på den østrig-ungarske tronfølger, ærkehertug Franz Ferdinand i Sarajevo den 28. juni 1914 virkede som benzin på et ulmende bål. Ærkehertugen døde for en serbisk nationalists hånd, og skuddet blev hørt viden om. Først var Østrig-Ungarn i krig mod Serbien, men stille og roligt udvidedes kredsen af involverede parter. Et skud i Sarajevo skulle sætte verden i brand, og der blev kæmpet både til lands og til vands. Tyskerne gik med på Østrig-Ungarnsk side, og den 4. august erklærede England tyskerne krig. Tyskerne stillede omgående Danmark et forslag, som betød, at der blev udlagt miner i dansk farvand. Eftersom forslaget reelt var et ultimatum, var Storebælt allerede den 10. august spærret af tyske kabelminer.

Men de danske farvande var naturligvis kun en lille del af tyskernes aktionsområde. Nordsøen og farvandet ned til Den engelske Kanal var vigtigere, og det var i dette område, at de to DFDS-dampere MARYLAND og CHR. BROBERG blev de første ofre for tyskernes miner i slutningen af august 1914. Men de skulle få følge af mange andre, for truslen kom ikke alene fra minerne, men også fra torpedoer fra de tyske ubåde. I maj 1915 blev damperne BETTY og SØBORG torpederede, men da begge skibe havde en tydelig markering af deres danske – og dermed neutrale – identitet, blev tabet af begge skibe erstattet af de tyske myndigheder.

Alle kan tage fejl, og det blev trods alt accepteret, selv om det havde skæbnesvangre følger. Da den tremastede bramsejlsskonnert SALVADOR af Marstal den 2. juni 1915 blev sænket i Nordsøen, skete det imidlertid med fuldt tysk overlæg. SALVADOR var på vej fra Göteborg til Bideford i England med en trælast, da skonnerten ved halvtolvtiden om natten blev prajet af en tysk ubåd. Skibets papirer og skibsfører J. O. Sand skulle om bord på ubåden, så sagen kunne blive afklaret. Kun et kvarter senere meddelte en tysk officer, at SALVADOR skulle sænkes, eftersom ladningen – 95 stander træ – var kontrabande. Ja, alt gods til England var kontrabande, så skonnertens besætning kom om bord i ubåden, medens fire tyskere satte ild til SALVADOR. Da det beskidte arbejde var gjort, blev SALVADORS besætning sat i sin egen redningsjolle, som kom på

Tremastet bramsejlsskonnert SALVADOR *var det første marstalskib, som tyskerne fik has på under første krig. Skibet var bygget 1892 af Niels Jørgen Jensen, Marstal. Her gengivet i skibsportrætmaler Reuben Chappells kendte penselstrøg.*

slæb efter ubåden i en times tid. Herefter blev besætningen overladt til sin egen usikre skæbne, men heldet var med SALVADORS besætning, som næste dag blev reddet af en engelsk trawler.

Den tyske regering måtte indrømme, at der var tale om en uberettiget sænkning, så reder A. H. Petersen fik en erstatning på 27.500 kr.[1]

Selv om sagen endte uden tab af menneskeliv og med en erstatning, var SALVADORS krigsforlis ikke desto mindre et smerteligt eksempel på den tyske krigsmarines vilkårlighed.

Men SALVADORS forlis var kun begyndelsen, og ingen havde på det tidspunkt kunnet forestille sig, hvad søkrigen skulle udvikle sig til. I første omgang vedblev der at være spredte angreb på danske skibe, men til forskel fra SALVADOR forsvandt erstatningsudbetalingerne næsten helt.

I 1921 blev der på Handelsministeriets foranledning udgivet en *Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914-1918*. Bogens neutrale titel dækker over en menneskelig og i øvrigt også økonomisk tragedie af uhørte dimensioner for dansk søfart. Hele landet blev ramt, men søfartsbyerne blev naturligvis særligt hårdt ramte.

År	København	Øvrige Sjælland samt Bornholm	Lolland og Falster	Jylland	Svendborg med Thurø Troense	Øvrige Fyn	Langeland	Ærø	I alt
1914	4			1	1				6
1915	9	1	1	1	4			6	22
1916	28	2	2	15	6		2	2	57
1917	71	5	3	22	4	1	2	21	129
1918	19	2	1	6	5	2		6	41
I alt	131	10	7	45	20	3	4	35	255

Hvis man medregner ni færøske skibe, krigsforliste i alt 264 danske skibe under Første Verdenskrig. København led afgjort det talmæssigt største tab, men det hører naturligvis med, at langt den største del af flåden var hjemmehørende der. Sjælland i øvrigt blev kun moderat påvirket af krigen til søs, selv om et skib og et menneskeliv altid er et for meget. Det ene sjællandske forlis i 1915 var fra Bornholm, som derefter undgik yderligere krigstab. Jyderne måtte betale en betydelig told for den krig, som Danmark ikke var en del af. Skibene var hovedsageligt hjemmehørende i Aarhus og Esbjerg. Svendborg, Thurø og Troense mistede 20 skibe, og det var et stort antal, som imidlertid bare sætter Ærøs tab af hele 35 skibe i så meget kraftigere relief. Ærøstatistikken dækker over et enkelt krigsforlis af et Ærøskøbingskib i 1915, medens resten var Marstalskibe. Med andre ord: intet andet sted i landet blev så forholdsvis hårdt ramt som Marstal. Ved sammenligningen mellem Ærøskøbing og Marstal skal det retfærdigvis siges, at Ærøskøbings flåde ikke var ret stor. I 1915 havde byen 15 hjemmehørende skibe. I Søby var der fire, medens Marstal med 230 hjemmehørende skibe var en maritim mastodont på landsplan.

De københavnske skibe var næsten alle dampere eller motorskibe. Kun 15 af 131 krigsforliste skibe fra København var sejlskibe. Blandt de 59 sydfynske, langelandske og ærøske skibe var kun et enkelt Svendborgskib dampdrevet. Det skal dog her bemærkes at i disse tal er ikke medregnet de skibe, der forsvandt sporløst under krigen, formodentlig krigsforlist. Tæller vi disse med, mistede Marstalflåden 42 skibe, hvoraf det ene var en af H. C. Christensens dampere.

Ud af de 264 krigsforliste skibe var de 102 sejlskibe. Over halvdelen var som nævnt fra området omkring Det sydfynske Øhav, og Marstal står med 34 skibsforlis for præcis en tredjedel af de krigsramte danske sejlskibe. 58 Marstalsøfolk mistede livet i en krig, der ikke var deres. Det er en trist rekord, som i sagens natur satte sit præg på byen på flere måder.[2]

Ærøskøbings krigstab

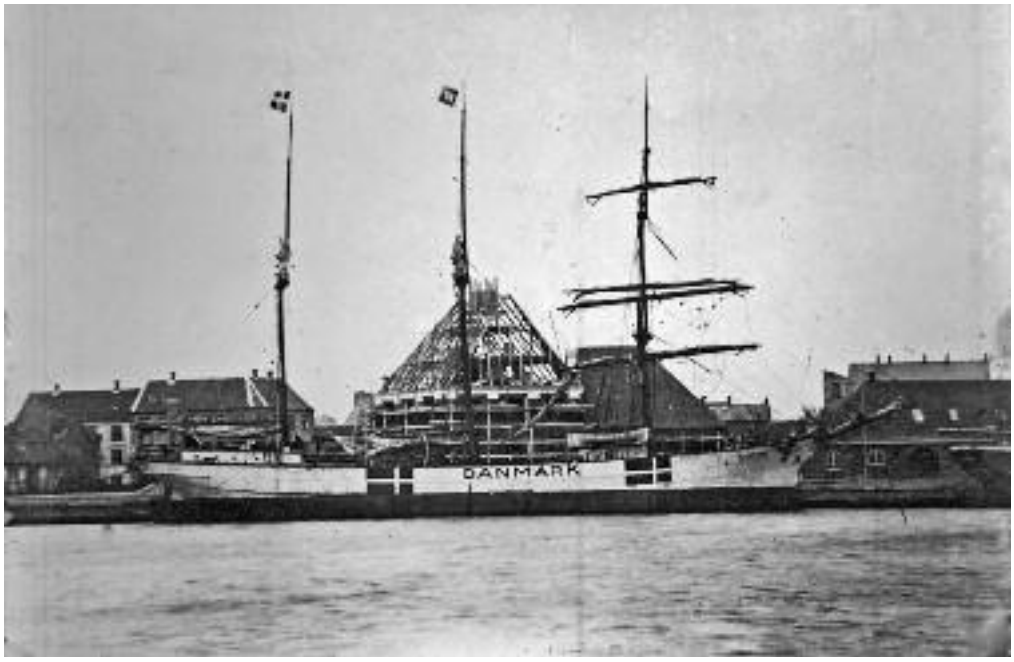
Tremastet skonnert ELNA af Ærøskøbing blev den 26. juli 1915 opbragt af en tysk undervandsbåd. ELNA var på rejse fra Christiania (Oslo) i Norge til Leith i Skotland med en trælast. Den 64-årige skibsfører Albert Lauridsen Pedersen bemærkede først en hvidlig røg fra ubåden, men inden den nåede frem til ELNA, havde den prajet skonnertbrig NEPTUNUS af Svendborg, som inden længe var sat i brand. Skipper Pedersen kunne nok læse skriften på væggen og sørgede for at få ELNAs båd sat i vandet. Da ubåden nærmede sig ELNA, kom den imidlertid så tæt på, at skibets jolle blev knust. Derfor fik ELNAs besætning lov at komme om bord i NEPTUNUS' jolle, medens ELNA blev sat i brand ved hjælp af petroleum. Snart var skibet omspændt af flammer, og skipper Pedersen var rasende, da han og besætningen kom om bord på ubåden. Der var desværre bare ikke noget at gøre, oplyste ubådschefen, idet alt træ fra Norge var kontrabande. ELNAs besætning blev nu anbragt på ubådens dæk, som sejlede hen til skonnert MARIE af Marstal, som lå en kvart mil væk. MARIE måtte lide samme skæbne, og besætningerne fra NEPTUNUS, ELNA og MARIE blev efter en times sejlads med ubåden anbragt om bord på Marstalskonnerten KATINKA. Efter et døgns sejlads blev de forulykkede besætninger sat om bord på den norske damper HABILE, der landsatte alle mand i Blyth. Herfra sejlede besætningerne med den danske damper KAJ af København til Karrebæksminde.[3]

Som beretningen viser, var ELNAS skæbne ikke unik. Den var nærmest forudsigelig. Mere overraskende var det i grunden, at KATINKA af Marstal undgik samme skæbne, selv om forklaringen naturligvis

var, at der var brug for et skib, der kunne overtage besætningerne.

Krigsforlis fra Marstal

Rederiet H. C. Christensen fik hurtigt krigens konsekvenser tæt ind på livet,[4] da den tremastede bramsejlsskonnert ELLEN mødte en tysk ubåd tirsdag den 6. juli 1915 på rejse fra Tønsberg til Liverpool med 94 stander træ. Skibet var afsejlet Tønsberg fire dage inden og havde haft en god rejse. Den 6. juli udviklede der sig en kraftig tåge, men da den lettede ved femtiden om eftermiddagen, viste det sig, at der lå en ubåd langs siden af ELLEN. Skipperen, Niels Larsen Nielsen, fik besked på at gøre skibets papirer klar og få redningsbåden sat i vandet. Det blev klaret i løbet af ti minutter, og i mellemtiden var der kommet en officer og nogle matroser fra ubåden om bord på ELLEN, og de medbragte en dunk benzin. Ubådsfolkene havde travlt, for medens ELLENS besætning var ved at gå i båden, var der allerede sat ild til kahytten og den midtskibs dækslast. Da ELLENS fem mands besætning få øjeblikke senere sad i båden, drev tågen ind over skibet igen, og fem minutter senere kunne besætningen ikke se noget til ELLEN. De nødstedte blev enige om at ro mod nordøst i retning mod Lindesnes i Norge, og de roede hele natten igennem. Tidligt på morgenen begyndte det at blæse op, og så blev sejlene sat. Det var stadig tåget op ad formiddagen, men ved ti-tiden kom der lidt opklaring og ikke længe efter dukkede en damper op. Besætningen fik sat et nødsignal på masten, og kun tyve minutter senere var damperen så tæt på, at ELLENS besætning kunne se, at redningsmanden var et svensk skib ved navn NAUTIQ af Helsingborg. Torsdag eftermiddag blev



Stålbarkentineren H. B. LINNEMANN, bygget Arendal 1902 og indkøbt til Marstal 1916 ses her i Nakskov 1917 med neutralitetsmærker påmalet skibssiden. Dette værnede dog ikke imod de tyske søstridskræfters bestialske beskydning af skib og ikke mindst besætning – en skamplet på de tyske ubådsfolk.

ELLENs besætning sat i land i Helsingborg. Heldigvis havde alle overlevet de dramatiske døgn, men hjemme i Marstal ventede en betragtelig regning til skibsrederen, som ikke havde forsikret det tyve år gamle skib.[5]

Den 1. februar 1917 indledte tyskerne den uindskrænkede ubådskrig mod alle handelsskibe. Målet var selvsagt at ødelægge enhver form for sejlads, og langt hen ad vejen lykkedes forehavendet. Tabstallene gik omgående voldsomt i vejret, og hvor fem danske søfolk havde mistet livet ved sænkning i 1916, steg tallet i 1917 til 133. I alt steg tabet af menneskeliv fra 158 i 1916 til 263 i året 1917. Året efter faldt tabstallet til 161, men på det tidspunkt var der allerede ryddet så kraftigt ud i den danske handelsflåde, at der nødvendigvis måtte blive tale om en nedgang i tabstallene.[6]

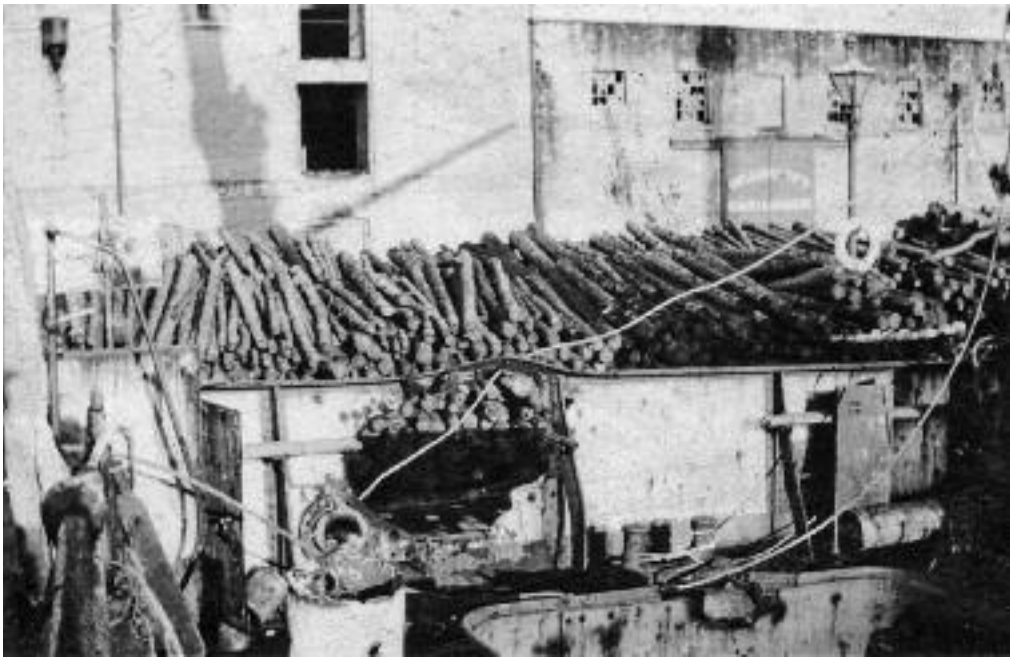
En af de mest nådesløse begivenheder fandt sted den 4. april 1917, da tremastet bramsejlsskonnert H. B. LINNEMANN af Marstal beskudt på Atlanterhavet af en tysk ubåd. H. B. LINNEMANN var på vej med træ fra Göteborg til Casablanca, da ubåden dukkede op uden nationalitetsflag eller nummer. Fra ubåden blev der omgående indledt en beskydning af den marstalske skonnert, hvis ene jolle blev skudt i stykker, medens den anden ville kræve reparation, før den kunne sættes i vandet. Nogle af besætningsmedlemmerne firede sig udenbords for at komme i ly for kugleregnen, men der var grænser for, hvor længe denne dækning kunne praktiseres på grund af det kolde vand. H. B. LINNEMANNs vandtætte skodder og sågar roret blev skudt af. Både skibsfører Lauritz C. Hansen fra Marstal og bådsmand Arthur Christian Christensen fra Nakskov blev skudt gennem hovedet. Efter halvanden times beskydning forsvandt ubåden igen, og medens H. B. LINNEMANN holdt sig flydende på sin trælast, blev den utætte jolle repareret, så den overlevende besætning

Skibsfører Lauritz Christensen Hansen, der blev dræbt af skud gennem hovedet af tyske ubådsfolk, da han og den øvrige besætning forsøgte at skærme sig mod beskydningen, der også blev rettet mod redningsjollerne!

kunne forlade skibet. Fire mand var imidlertid hårdt sårede, og to matroser døde i løbet af de næste timer. De var ved fuld bevidsthed stort set hele tiden, men der var intet at gøre.[7]

Den uindskrænkede ubådskrig var ikke gammel, da rederiet H. C. Christensen fik de barske konsekvenser at føle. Hele fire sejlskibe blev sænket af tyske ubåde i april og maj 1917.

Den første i rækken var barkentineren ANSGAR, som på en skæbnesvanger 11. april 1917 mødte en tysk ubåd klokken syv om morgenen lidt nordøst for Cap San Antonio. Skibet lå stille grundet helt flovt vejr, men pludselig hørtes et skud, som faldt lige foran skibets stævn. Nogle minutter senere fulgte et nyt skud, og først da opdagede besætningen, at en ubåd var på vej hen til ANSGAR, hvor der blev brasset bak, sat nationalflag og varskoet be-



H. B. LINNEMANN flød på trælasten og blev indbjærget til Galway, Irland, hvor fotoet af skudhullerne er taget, efter at trælasten er oplosset på kajen. Skibet blev solgt til udenlandsk køber 1920.

sætning, som straks kom på dækket. Kort efter fik mandskabet sat en jolle i vandet, og den 50 år gamle skipper Rasmus H. Knudsen blev roet over til ubåden, hvis chef efter en halv times tid og gennemgang af skibets papirer vedtog, at alt var i orden. Og så alligevel ikke. ANSGAR var nemlig lastet med pitchpine fra Jacksonville i Florida til Valencia, og mon ikke ladningen skulle til en fjendtlig spansk købmand, funderede ubådschefen. Men rigtigt i tvivl var ubådschefen heldigvis ikke, for ANSGAR fik lov at fortsætte sejladsen.

Der blev glæde og lettelse om bord på ANSGAR, og sejladsen blev genoptaget. Men glæden skulle ikke vare længe. Blot en halv time senere vendte ubåden nemlig tilbage, kom på prajehold og varskoede, at ANSGARs besætning nu fik en halv time til at komme i redningsbådene, inden skibet ville blive sænket.

Da hele besætningen var kommet i redningsjollerne, som blev roet hen i nærheden af ubåden, gik fem medlemmer af ubådens besætning om bord på ANSGAR med to bomber og satte ild til kahytten og storlugen. Medens ANSGAR brændte, blev besætningen taget på slæb af ubåden, som sejlede omkring to kilometer væk, kastede los og forsvandt i dybet. Ved ellevetiden om formiddagen, da besætningen havde tilbragt omkring tre timer i redningsbådene, dukkede den spanske damper MARQUES DEL TURIA op og tog ANSGARS besætning med til Barcelona, som blev anduvet næste morgen.[8]

Blækket til søforklaringen var knapt nok tørt, før en ny, tilsvarende episode indtraf. Denne gang var offeret tremastet røjlskonnert ANNE, som var på vej fra Savannah med en last bomuldsfrøkager til Odense. Skibets fører, P. Thomsen Mikkelsen, var ved afsejlingen ikke klar over,

Barkentineren ANSGAR, bygget 1893 af Jørgen Olsen Christensen, H. C. Christensens Værft, Marstal, ses her skudt i brand af tysk ubåd.

at krigsblokaden var blevet yderligere skærpet, så han regnede som udgangspunkt ikke med, at hans neutrale skib og ladning var i nogen særlig fare. Men han skulle blive klogere.

Det blæste meget, og skiftende, men i reglen nordlige, vinde bragte skibet en del længere mod syd end sædvanligt. Fredag den 13. april blev ANNE uden varsel beskudt af en undervandsbåd, hvorfor skibet straks brasede bak og satte flaget på toppen, så ubådsfolkene kunne se, at der var tale om et skib fra det neutrale Danmark. Signalet påvirkede imidlertid ikke ubåden, som vedblev at skyde, men heldigvis blev ingen af ANNES besætningsmedlemmer ramt af de ca. tyve skud, der faldt.

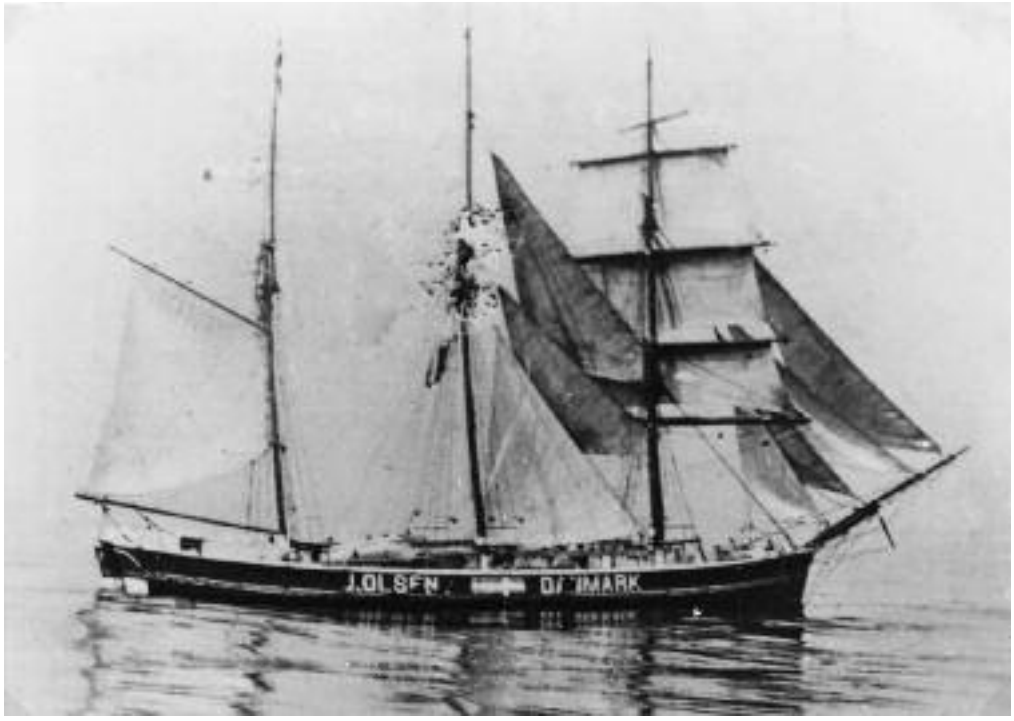
Efter denne skudepisode forsvandt ubåden igen, og om bord på ANNE blev der straks sat sejl, og kursen blev lagt vestover. Mandag aften den 16. april hørte ANNES besætning på ny varselsskud fra en ubåd. Ligesom sidst blev der straks braset bak og sat flag og kendingssignaler. Ubåden kredsede nogle gange om skibet og signalerede, at ANNES skipper skulle komme over på ubåden med papirerne. Jollen måtte i vandet, og skipperen og tre mand roede over til ubåden med skibets målerbrev, konnossementer og bemandingsliste. På ubådschefens spørgsmål om, hvorfor ANNE befandt sig i farezonen, meddelte skipper Mikkelsen, at de hårde, nordlige storme nærmest havde presset skibet derind og tilføjede så, at han heller ikke havde vidst, at det ville udsætte skib og mandskab for overhængende fare. Det svarede ubådschefen naturligvis ikke på, men bad skipperen og de tre besætningsmedlemmer om at vente i ubådens kahyt. En times tid senere kom ANNES styrmand Sonne og de sidste to besætningsmedlemmer også om bord på ubåden. Styrmanden underrettede skipperen om, at tyskerne havde

været om bord på ANNE og anbragt bomber både for og agter. ANNE stod ikke til at redde, men besætningen fik lov at blive om bord på ubåden, indtil der dukkede et andet skib op.

Det skete næste eftermiddag, da den tremastede sletskonnert AMI af Marstal dukkede op og fik lov at passere, hvis ANNES besætning kunne komme med. Det var der selvsagt ikke noget i vejen for, alle var jo dybest set i samme båd. Men AMI var på vej til Færøerne, så da den norske damper ESTRELLA passerede AMI lørdag den 21. april på vej mod Bergen, kom ANNES besætning med. De var reddet.[9]

Det gik stærkt i de dage, og den 4. maj 1917 forliste endnu et af rederiets skibe af samme årsag. Denne gang var det barkentineren JØRGEN OLSEN, som var på vej fra Florida til Liverpool med 110 stander træ. Også denne gang lykkedes det at redde besætningen, hvorimod skibet blev ødelagt og senere bjærget af et engelsk krigsskib, som bugserede det til Berehaven, Irland, hvor det blev kondemneret.[10]

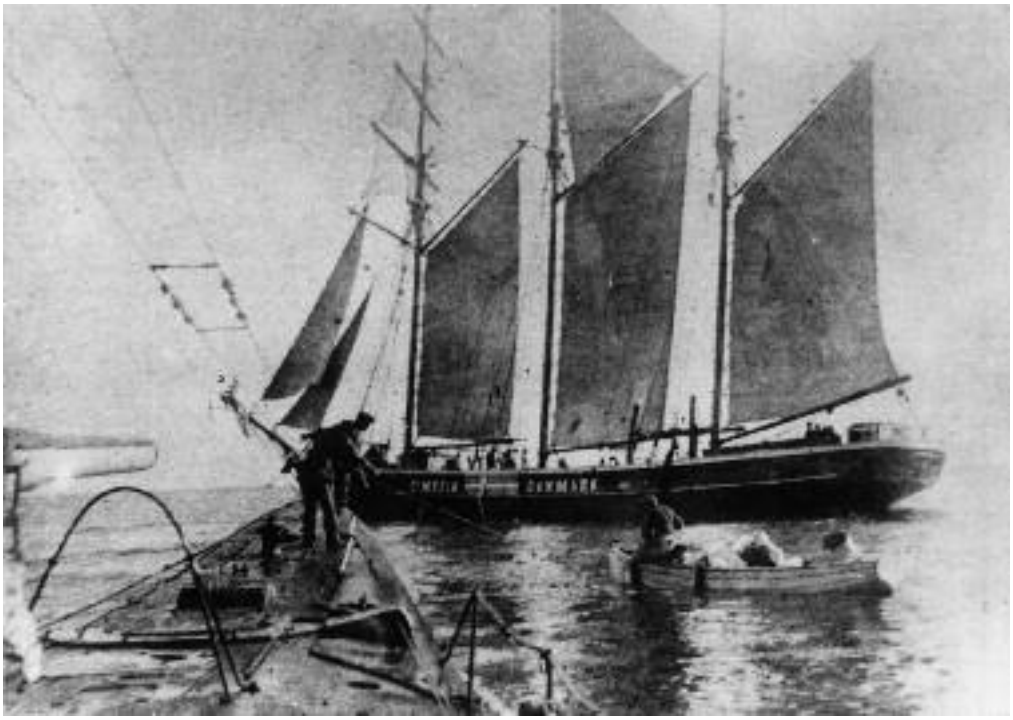
Tremastet bramsejlsskonnert H. H. PETERSEN var på vej fra Skotland til Danmark med 300 tons kul, da den mandag formiddag den 7. maj observerede en tysk undervandsbåd, som umiddelbart derefter begyndte at beskyde H. H. PETERSEN. Der faldt tre skud: det første gik gennem klyveren, det næste ødelagde skanseklædningen midtskibs, og det tredie fløj tæt hen over hækken. Allerede ved det første skud blev der braset bak, og redningsbåden blev firet af. Hele besætningen roede over til ubåden, hvor skibets papirer blev over-



Barkentineren JØRGEN OLSEN, bygget 1887 af Jørgen Olsen Christensen, H. C. Christensens Værft, fotograferet fra den tyske U-62, der skød skibet i brand. JØRGEN OLSEN var den største af rederiets Rio Grandefarere og samtidigt det største jagtbyggede skib i Marstalflåden.

draget til ubådens kaptajn, som uden tøven meddelte, at H. H. PETERSEN skulle sænkes. At der var tale om en last kul til det neutrale Danmark, ændrede intet som helst, for ubådschefen havde en ordre at følge, og den sagde, at alt, hvad der flød på vandet, skulle sænkes. Men skipperen og besætningen kunne få lov at gå om bord på H. H. PETERSEN for at hente brød, vand, kort og kompas, medens styrmanden og to besætningsmedlemmer måtte vente om bord på ubåden så længe. Skipperen og besætningsmedlemmerne var ikke de eneste, der kom om bord på H. H. PETERSEN, for sammen med dem fulgte også en tysk officer og to tyske marinesoldater, som placerede bomber på det dødsdømte skib. Da alt var klart, roede besætningen over til ubåden for at hente styrmanden og de to andre tilbageholdte besætningsmedlemmer, og så begyndte en længere rotur til St. Kilda.[11]

Rederiet E. B. Kromann led også svære tab under den uindskrænkede ubådskrig.[12] Kromann var blandt andet bestyrende reder for tremastet bramsejlsskonnert CIMBRIA, som den 3. juli 1917 var på vej til Thorshavn med en last salt. Uden varsel begyndte en tysk ubåd pludselig at skyde mod skibet, besætningen gik i bådene, men blev snart efter indhentet af undervandsbåden. Skibets fører, Kristian Albertsen, blev beordret om bord på undervandsbåden, medens tyskerne først udplyndrede skibet og derefter overhældte det med petroleum og satte ild til det. Forbrændingen gik imidlertid langsomt, så der blev anbragt to udvendige bomber



Tremastet bramsejlsskonnert CIMBRIA, bygget 1903 i Bregninge Skov, Taasinge af H. C. Poulsen og Chr. P. Jensen, købt til Marstal 1916. Fotoet er taget fra den tyske ubåd, der sænkede skibet, og hvis besætning udplyndrede CIMBRIA og også tilegnede sig nogle af besætningens personlige ejendele.

Tremastet topsejlsskonnert HYDRA, *bygget 1901 af Johan Arnt Petersen, Marstal. Fotoet er det sidste vidnesbyrd om skibet og dets besætning, og samtidigt bevis på at skibet beskydes af den tyske ubåd, hvilket bl.a. ses af skudhuller i det neutralitetsbemalede skibsskrog. Sejlene er tilsyneladende firet af i en ruf på grund af overfaldet. Hvad der skete med besætningen, ved vi ikke, de nåede aldrig i land. Måske blev redningsbåde og søfolkene beskudt i lighed med, hvad der skete på H. B.* LINNEMANN*?*

på CIMBRIAS bagbord side. Efter sprængningen sank skibet straks. Kristian Albertsen blev frigivet, og endelig kunne besætningen fortsætte sejladsen i redningsbåden, som halvandet døgn senere nåede Suderø.[13]

Meldingen om CIMBRIA havde endnu ikke nået Marstal, da endnu et af rederiets skibe blev ramt af samme skæbne. Sidst på eftermiddagen den 4. juli 1917 – præcis et døgn efter CIMBRIA – dukkede en ubåd op på siden af KODAN og forlangte, at besætningen skulle forlade skibet straks og gå i redningsbåden. Skipperen protesterede, men det var nytteløst og få øjeblikke senere var tyskerne gået om bord på KODAN, som blev forsynet med dynamitpatroner nede i lastrummet, som var fyldt med kul fra Fleetwood bestemt for Reykjavik. Omkring 20 minutter senere sprang skibet i luften. Der var ikke mere at vente på, så KODANS besætning satte redningsbådens sejl og styrede sydover. Tre dage senere blev alle mand taget op af en engelsk patruljebåd, som landsatte alle i Oban i Skotland.[14]

I de nævnte tilfælde var der trods alt overlevende. I tremastet topsejlsskonnert HYDRAS tilfælde forsvandt alle. Ingen hørte nogensinde et ord fra besætningen efter, at skonnerten havde forladt Swansea bestemt for København med en last kul den 4. september 1917. Alligevel ved vi, at skibet blev sænket af en tysk ubåd, og det gør vi på grund af et utroligt tilfælde: Mekaniker Knud Ravn fra Nyborg stammede fra Haderslevområdet og havde i 1917 været med den tyske U60 på togt. Ubådsbesætningen fik udleveret trofæer i form af billeder af de sænkede skibe, og da Ravn et par år efter krigen sidder på en restaurant og fremviser billederne, får en af de tilstedeværende øje på billedet af C. W. Clausens HYDRA. Ravn kunne oplyse, at HYDRA var blevet sænket af granater omkring 200 mil vest for Irland, og han gentog det hele i retten i Ærøskøbing den 25. november 1920. Hvad vi aldrig får at vide er, hvordan HYDRAS besætning med skibsfører Eli Rasch og de fem andre endte deres dage.[15] Det kan vi kun gisne om, og det er skræmmende.

Med så mange forliste skibe fra Marstal kan der kun blive tale om et udvalg. Beretningerne ligner hinanden, men ikke alle.

Undtagelsen fra reglen

H. L. Hansen – også kaldet Mølleborg-Hansen – var fører af tremastet bramsejlsskonnert NORDSTJERNEN, der i juni 1918 lå i Göteborg og lastede træ til Casablanca, da der kom telegram fra rederiet om at blive liggende indtil videre, eftersom krigsforsikringen hverken ville forsikre skib eller ladning.[16]

Det blev nu regnet for en Kendsgerning, at et fast undersøisk Minefelt var udlagt tværs over Kattegat.

Vi laa ventende i ca. 3 Uger sammen med andre danske Skibe. Da endelig kom der Tilladelse [til] at afsejle paa følgende Betingelser: Sejladsen maatte foregaa indenskærs op til Paternoster, derfra holde sig indenfor 3 miles Grænsen til vi var paa Højde med Bergen, og først da sætte Kurs vest over udenom Farezonen nord om Færøerne. Ved Afsejlingen modtog jeg fra det engelske Konsulat en forseglet Konvolut at overgive til Admiralitetet i Gibraltar. Denne indeholdt det frie Lejde, der gav Tilladelse til at gaa til Gibraltar for Inspektion og derved undgaa at blive bragt ind til britisk Havn. [Vi] undgik saaledes at komme indenfor den Farezone, hvor tyske U-Baade sænkede ethvert Skib uden forudgaaende Varsel. Endvidere fik jeg en lukket Konvolut med fortrolig Sejlanvisning og med bestemte Signaler at hejse, hvis vi mødte engelske Søstridskræfter, disse var da bekendt med, at man havde free License.

Fra Rederiet blev sendt mig et Brev til

tyske U-Baade, om vi mødte nogle. Hvad dette indeholdt, fik jeg aldrig at vide, men jeg var tilbøjelig til at tro, at jeg med dette var sikret, naar jeg holdt mig udenfor Zonen, men det viste sig senere at være værdiløst.

Det blev en streng Rejse at holde sig indenfor 3 miles Grænsen den lange Vej i al Slags Vejr med et Sejlskib helt op til Bergen. Vi maatte flere Gange søge ind i norske Fjorde for haardt Vejr. Godt det var Sommer og lyst næsten hele Natten. Endelig naaede vi op, saa vi kunde sætte Kursen vest over nord om Færøerne og helt ud til 20 Grader vestlig Længde, inden vi maatte sætte Kursen syd over.

Her udenfor Zonen følte vi os ret trygge. Mødte vi tyske U-Baade her, fik vi dog Varsel enten ved Skud eller Signal, naar de vilde foretage Visitation. Vor Last var desværre vel ikke helt neutral. Modtagerens Navn paa vort Konnossement var en Franskmand, det lød paa Nie & Co, Paris, til Filialen i Casablanca.

Efter et Par Døgns Sejlads vest over ved 8 Tiden om Aftenen dukkede en U-Baad op i Læ og affyrede 2 Skud. Det ene Projektil faldt lige foran Skibet, det andet tæt agten om.

Vi brasede øjeblikkelig bak, firede den Redningsbaad i Vandet, som hang i Davi-derne udsvinget, med 4 Mand ved Aarerne roede vi over til U-Baaden, jeg medbringende alle Skibspapirerne samt det engelske Licensbrev, dette stak jeg dog ind i Brystlommen, da jeg ikke uden Opfordring havde til Hensigt at fremvise det. Chefen paa U-Baaden modtog mig ret venligt. Han spurgte først, om jeg talte tysk, jeg svarede, at jeg talte bedre engelsk. »Saa taler vi engelsk,« var hans Svar.

Han gennemgik nu alle Papirerne, aabnede Brevet og sagde: »Skibet skal sættes i Brand. Lasten er Kontrabande«.

Det var et haardt Slag for mig. [Det var] min første Rejse med et næsten nyt dejligt Skib, hvori jeg havde en ret stor Part, saa jeg forsøgte at forklare, at Marokko maatte være neutralt Land. Det var ikke en fransk Koloni, men kun et Protektorat,. »Og hvad med Brevet,« sagde jeg, idet jeg virkelig troede, at det var til min Hjælp. »De tror da ikke, det kan redde Dem«, sagde han, idet han rev det midt over og kastede det over bord. Dernæst gav han en Ordre ned, og et Par Bøger blev sendt op – den ene ret stor. Nu begyndte et helt Krydsforhør, og paa alle mine Svar slog Næstkommandøren op i den lille Bog og svarede hver Gang Chefen paa tysk: »Det passer.« Jeg blev spurgt om alt vedrørende Skibet, hvornaar det var købt af nuværende Rederi, hvad der var betalt for det, og hvor det havde opholdt sig fra 1914, da det var nyt, og til Efteraaret 1917. Det havde nemlig ligget i Petersborg beslaglagt af Russerne, men blev frigivet ved Revolutionen. Alt passede med, hvad der stod i Bogen. Saa blev den store Bog slaaet op, og bladet i. Der var Fotografier af alle Slags danske Skibe, baade Damp og Sejl. Endelig midt i Bogen kom et dejligt Fotografi af NORDSTJERNEN. *»Der har vi den«, sagde han. Da dette var overstaaet, siger Chefen: »Hvor er det engelske Licence? Det vil jeg se.« Jeg drog Konvolutten frem, han tog den, skar den op og læste, hvad der stod, tog sin Fyldepen og skrev noget, forseglede det derefter med 3 store Laksegl [og] derpaa et Stempel »D.U.«, overrakte mig det sammen med Skibspapirerne og sagde: »Saa faar De Lov at fortsætte for denne Gang, og paa Licensbrevet kan engelske Støvere (?) da se, at vi ikke sover. Men: prøv nu ikke mere paa at indtage Last til ikke-neutralt Land.« Jeg var selvfølgelig saa lykkelig over Frigivelsen, at jeg bedyrede, det skulle ikke ske, og saa havde jeg nær faaet et Chok, da han paa godt dansk siger: »Sikken Løgnhals.« Hvor har jeg ofte senere tænkt paa, om ikke denne humane Chef var Sønderjyde.*

Vi roede saa ombord og fortsatte vor Sejlads til lidt før Midnat, da der igen lød Skud, og en U-Baad dukkede op. Denne

Gang var det en ægte Prøjser. Han skældte og svor, at det ikke gik raskt nok med at komme over, og blev rasende, fordi jeg havde sendt Styrmanden først, men der kom nok Besked, at jeg havde at komme selv, naar et Krigsskib stoppede os. Han saa Skibets Papirer igennem og gav Ordre at gøre Brændstof klar. De ville bruge vor Baad til at gaa ombord i NORDSTJERNEN.

Jeg forklarede, at det var uforstaaeligt, da jeg var bleven visiteret af en tysk U-Baad for ikke længe Siden, og denne lod mig passere. »Og det vil De søge at indbilde mig?« sagde han. Jeg drog mit engelske License frem og rakte ham det, idet jeg sagde: »Her er Beviset,« og hvor var jeg nu glad for, det havde været aabnet, [for] heri saa jeg nu vor Redning. Han skar det op, skrev ogsaa noget, 3 Laksegl igen med Stempler, gav mig Papirerne med Ordene: »Vær De glad for, at De ikke traf mig først. Forsvind!« Og han begyndte allerede at dykke med det samme, inden vi var kommen klar af Skibssiden.

Atter tilbage til NORDSTJERNEN at fortsætte Rejsen. Kl. ca. 3 om Morgenen [var der] igen en U-Baad og Varselsskud. Hele Gentagelsen om igen, yderligere Laksegl og Stempler, saa Bagsiden af den gule Konvolut med License var nu fyldt med store Laksegl, 9 i alt, alle stemplet »D.U.«.

Kl. ca. 5, et Par Timers Sejlads fra hvor vi havde haft den sidste U-Baad – med vor Fart ca. 8 Sømils Distance – saa vi Røg og Skorstene i nordlig Retning. Vi var klar over, at det var engelske Krigsskibe og store Skibe. Jeg samlede hele Besætningen og spurgte dem, om nogen af dem havde noget imod, at jeg søgte Kontakt med Krigsskibene og gav dem Rapport om det passerede. Jeg gjorde Mandskabet bekendt med, at der var en vis Risiko, hvis det blev opda-

Tremastet bramsejlsskonnert NORDSTJERNEN blev leveret 1913 fra Z. Jacobsens værft i Troense og erhvervet til Marstal november 1917. Skonnerten var på Thuleekspedition i 1932, og var i engelsk tjeneste under II. Krig. Den mødte sit endeligt på klipperne ved øen Foula, Shetlandsøerne 1948.

NORDSTJERNEN fotograferet i fransk tørhavn ved ebbe.

get af tyske U-Baade. Ingen af Besætningen havde noget imod mit Forslag, og jeg hejste med det samme de internationale Signaler for »kom nærmere, jeg har vigtige Meddelelser«.

Det varede ikke længe, før Signalet blev opfattet, og den ene – en stor Krydser – kom med stor Fart ned mod os, lagde bi lidt fra NORDSTJERNEN, firede en stor Vedetbaad i Vandet, bemandet med ca. 30 Mand, 2 Officerer og en Signalgast. Denne sidste blev placeret oppe paa Taget af Hytten, og alt, hvad jeg fortalte blev signaleret over til Krydseren. Derefter gik Officererne og jeg ned i Kahytten, hvor de fik noteret op sidste Position for alle tre U-Baade – jeg havde udsat disse i Søkortet.

Derefter gik de fra Borde med Ønsket om heldig Rejse og Tak for Oplysningerne. De var synligt nervøse ved at ligge stille ret længe. Jeg sagde ogsaa: »Det maa jo vrimle med Tyske U-Baade,« naar jeg havde haft 3 i Løbet af 6 Timer. Vi fortsatte nu vor Rejse. Vi saa at alle tre Krigsskibe begyndte en Krydsning i [den] Retning, jeg havde angivet.

Resten af Rejsen til Gibraltar forløb uden særlige Begivenheder.

Da vi ankom til Gibraltar for Inspektion, blev Skibet beslaglagt af Admiralitetet, og jeg blev forbudt at gaa i Land, for som de sagde [lød] dette her med U-Baadene, at disse havde ladet mig passere, […] jo noget mistænkeligt. Det kunne tænkes, at jeg havde givet dem visse Meddelelser af Betydning, eller at min Reder havde ydet Tyskerne en Tjeneste, saaledes at Prisen herfor var fri Sejlads. Det var maaske et fornuftigt Ræsonnement paa en Tid af Krigen med megen skærpet Søkrigsførelse. Der blev holdt Forhør over os, og vore Forhold blev undersøgt gennem Efterretningstjenesten, Undersøgelse om det forholdt sig rigtig med vor Kontakt med de engelske Krigsskibe. Jeg havde nemlig intet som helst Bevis for dette i Modsætning til, hvad jeg havde fra U-Baadene gennem det forseglede og stemplede Licensbrev. I Løbet af 4 Dage laa alle Forhold klart belyst, jeg blev hentet ind paa Admiralitets-Kontoret, hvor de meddelte mig, at alle Oplysninger vedrørende mig og mit Rederi var tilfredsstillende. Jeg fik endog en Kompliment af selve Admiralen, fordi jeg havde tilkaldt de engelske Krigsskibe. Han ønskede mig god Rejse til Casablanca, jeg fik Skibets Papirer, og vi fortsatte Rejsen og kom heldig frem.

Et Par Dage efter Ankomsten til Casablanca kom den danske Konsul om Bord tilligemed en fransk Marinekaptajn. Jeg blev bedt om at komme med dem til Hovedkvarteret for det franske Militær i Marokko. Dette laa et godt Stykke fra Byen, en Bil stod til Raadighed for os.

Da vi kom derud og i et Kontor havde gennemgaaet nogle Formaliteter, blev jeg sammen med den franske Kaptajn ført ind til Generalen. Konsulen maatte ikke komme med derind, Kaptajnen var med som Tolk, da Generalen ikke var saa bevandret i det engelske Sprog.

Da vi var bleven anvist Stole, siger Generalen: »Jeg er i korte Træk bekendt med Deres Kontakt med tyske U-Baade i det nordlige Atlanterhav, men jeg vil meget gerne høre hele Historien fortalt af Dem selv.« Han fik saa alt fortalt om Rejsens Begivenheder, [og] da jeg var færdig, spurgte han, om jeg kunde tegne. »Ja,« svarede jeg. »Enhver Navigatør kan tegne lidt om end begrænset.«

»Kan De tegne mig et Rids af den Type De mødte,« sagde han, hvortil jeg svarede: »Ja, det kan jeg, for jeg bed godt Mærke i alle ovenbords Enkeltheder, og de var alle 3 af samme Type.«

Et Bord med Tegnepapir, Lineal og et mere fyldigt Tegnebestik, end jeg nogensinde havde været i Forbindelse med, blev sat frem, og jeg tegnede saa U-Baaden, efter min egen Mening rigtig godt.

Da jeg var færdig, siger Generalen: »Ja, den er udmærket. Det er en Type, vi er

meget interesseret i at vide en Del om. Vi kalder dem Undervandskrydsere. De opererer i Atlanten, og vi er særlig interesseret i disses Aktionsradius.«

Han fremtog saa et Kort, rullede det ud foran mig – det var et stort Fotografi af en U-Baad, og siger: »Saa var det altsaa denne Type?«

»Ja,« svarede jeg, »nøjagtig saadan var de.«

Jeg saa, at Fotografiet var stemplet med fransk Marinestempel og paategnet Kurkshafen [Cuxhaven] i Maj. Det var tydeligt at kende Kurkshafen i Baggrunden. Altsaa et Spion-Fotografi forstørret og kopieret, sendt ud til, ja hvem ved hvor mange Steder, men her fandtes det helt nede i Marokko, ca. 3 Maaneder efter det var taget. Det fortæller en Del om Efterretnings-Tjenesten.[17]

En national sag

Selv om det lyder skånselsløst, var de mange forliste skibe et vilkår i krigen. Det var ikke rimeligt, men der fandtes ingen dispensation, og Danmark kunne intet stille op. I det lys kan skonnert GLORIAS sag måske virke underligt ufarlig, men rent faktisk blev sagen opfattet som en krænkelse af Danmark, og derfor blev hele historien betragtet med stor alvor.[18]

Den 10. oktober 1916 kunne man i *Ærø Avis* læse følgende:

Skonnert Gloria.
Sejlmager Th. Lohse, der er Reder for Sk. »Gloria«, har fra Capt. Kromann modtaget U[d]drag af Skibs-Dagbogen, hvoraf fremgår følgende:

Skibet forlod Halmstad den 17. September Kl. ca. 10 Formd. og fortsatte uhindret Rejsen til Fredag Formd. den 22. Kl. ca. 8, da Sk. »Gloria« paa Rejse fra Halmstad til W.-Harthlepool med en Ladning Brædder og Planker befandt sig paa 57 Gr. 12' N. Brd. og 5 Gr. 31' Ø. Lgd., fik vi Ordre af en tysk U-baad til at lægge Skibet til Vinden og komme om Bord paa samme med Skibspapirerne.

Skibet blev lagt til Vinden, halede Jager, Klyver, Gaffeltopsejlene ned og Stagfokken bak, satte en Baad i Vandet, og Captajnen og en Mand roede hen med Skibspapirerne til U-baaden, saasnart de havde efterset disse kom der en Officer med 4 bevæbnede Mænd, som gik med i Baaden tilbage til Skibet og undersøgte samme og forlangte at faa 6 Kasser at se, som de sagde, der stod i Papirerne skulde være om Bord i Skibet, hvilket dog ikke fandtes, hverken i Papirerne eller om Bord.

De tyske Søfolk gik straks i Gang med at kaste Dækslasten over Bord og gav Skibets Mandskab Ordre til at gøre det samme, hvilket Captajnen protesterede imod og samtidig viste han Officeren en Fortegnelse fra den danske Krigsforsikring, hvori der staar at skaaren Last er betinget Kontrabande. Officeren svarede da, at hvis det havde været absolut Kontrabande var Skibet blevet brændt, men da det var betinget vilde de nøjes med at faa Lasten kastet over Bord denne Gang, men hvis de oftere traf Skibet lastet med Kontrabande, vilde det blive brændt.

Der var ikke andet at gøre end at underkaste sig den tyske Ordre, hvorfor hele Besætningen gik i Gang med at kaste overbord paa Dækslasten. De tyske Søfolk kastede flere Dele af Skibets egne Sager over Bord, bl. a. tog de vor Baadmast, hvorpaa det danske Flag var hejst og kastede begge Dele over Bord. Masten havde været rejst i Baaden, men da den blev sat i Vandet, blev Masten taget ud og lagt hen paa Ruftaget. Styrmanden protesterede og spurgte, om det danske Flag ogsaa var bleven Kontrabande, men der svaredes kun med at pege paa Revolveren. De kastede ligeledes en Baadshage samt ca. et Dusin Dæksbrædder over Bord. Imidlertid blev der signaliseret fra U-baaden, at Tyskerne skulde forlade Skibet, hvorpaa de gav Ordre paa at blive sat tilbage til U-baaden og samti-

Den velsejlende skonnert GLORIA *var bygget 1902 af Nis Petersen, Marstal. Her ses den endnu uden styrehus i nedrigget udgave som motorskonnert i hjemhavnen i 1940'erne med neutralitetsmærker påmalet, idet en ny krigs svøbe nu igen trak sine dybe ar i Marstals sømandsbefolkning og handelsflåde.* GLORIA *blev for øvrigt kølhalet på gammeldags vis i 1942, antagelig den sidste af sin slags.*

dig gav Officeren den Ordre, at vi skulde vedblive med at kaste Lasten over Bord, da de vilde opholde dem i vor Nærhed, til vi var færdig.

Da Baaden kom tilbage fra U-baaden havde den alle Skibspapirerne med.

U-baaden laa derefter stille et Øjeblik, derefter styrede han op under os og raabte over, at han vilde komme tilbage om 2 Timer og hvis Dækslasten ikke var kastet ud til den Tid, vilde Skibet blive brændt. Derefter styrede han Kurs Nord efter, Kl. var da ca. 9½ Fmd. Man hejsede Baaden igen og fortsatte derefter med at kaste ud paa Dækslasten. Kl. ca. 11½ Fmd. var man færdig med at kaste Dækslasten over Bord. U-baaden var imidlertidig forsvunden. Man gik derefter i Gang med at klare Dækket op, saaledes at Sejlene kunde bruges. Derefter tilsattes fulde Sejl igen, styrede fuldt og lod Stagfokken gaa og fortsatte Rejsen Vest efter, Vinden SV., let Bris, skyet Luft, Kl. var da ca. 12 Middag.

Blandt Skibets Papirer findes ligeledes en Erklæring fra Toldboden i Halmstad, at der ikke findes andet end Planker og Brædder af svensk Oprindelse om Bord.

Hverken Navn eller Num[m]er saas paa U-baaden.

– – –

Hvis ikke den radikale Regerings »Presse-Mundkurv« eksisterede, kunne vi have Lyst til at ofre den tyske »Bedrift«, der blev udvist overfor vort ældgamle Nationalflag, da det af det tyske Mandskab blev hevet over Bord fra det danske Skib i Nordsøen, den Omtale, det fortjener; men i Øjeblikket – – – vi maa gemme det til bedre Tider.

Red.[19]

Rederen led et fragttab på omkring 800 kroner – 50 kroner pr. stander – selv om lasten var lovlig, da skibet kom fra Halmstad med trælast af svensk oprindelse. Men tabet af dækslasten var trods alt til at leve med. Udenrigspolitisk set var det noget værre, at tyskerne havde ladet det neutrale Danmarks flag kaste over bord.

GLORIAS reder, sejlmager Th. Lohse, var stærkt indigneret over tyskernes behandling af Dannebrog. Derfor bad han om, at der blev indsendt et uddrag af skibsdagbogen til Krigsforsikringen, og at Udenrigsministeriet blev underrettet om sagen.

Krigsforsikringen var helt på det rene med, at Udenrigsministeriet burde underrettes, men forsøgte samtidig at undskylde tyskernes handling. Den omstændighed, at der var tale om en menig og ikke en officer, blev tillagt stor betydning. Matrosen havde muligvis ikke været klar over, at det var det danske flag, han forlangte smidt over bord. Sagen var med andre ord en ren misforståelse.

Krigsforsikringen bad meget indtrængende om, at sagen ikke kom i aviserne, da det kunne vanskeliggøre sagen temmelig meget. Uheldigvis var sagen allerede grundigt omtalt i *Ærø Avis*, og det kunne jo ikke trækkes tilbage. Til gengæld var både reder, kaptajn og besætning indforstået med, at der ikke måtte komme noget ud om sagen, bortset fra det nødvendige under søforhøret i Frederikshavn og i West Hartlepool, England. En anden sag var, at Søassurancens Emil Holm naturligvis ikke kunne garantere, at andre aviser ikke huggede *Ærø Avis'* historie. Men dét skete tilsyneladende ikke, og i *Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1916* var episoden med flaget da heller ikke nævnt, så den historie blev ikke længere.[20]

Krigens økonomiske perspektiv

For Danmark i almindelighed og søfarten i særdeleshed spillede Første Verdenskrig en betydelig rolle for livet i det lille neutrale kongerige. Søfarten er jo altid international, og selv små politiske eller økonomiske krusninger på overfladen satte sig hurtigt spor i det internationale fragtmarked.

I 1915 blev der tjent millioner, selv om mange skibe gik tabt. Det var i første række damperne, der red på den økonomiske bølge, men sejlskibene havde i høj grad også glæde af tidens høje fragtrater. I skibsmægler Albert E. Boyes øjne var det imidlertid ikke kun krigsfaren, der gav sejlskibene problemer. For det første var der lodstvang i alle engelske og skotske fjorde og havne, og intet skib fik lov at stå til søs før solopgang. Lodspriserne var skruet voldsomt i vejret, og det samme gjaldt bugserpriserne. For det andet skulle alle de krigsførende landes indgående ladninger afregnes i disse landes egen valuta, men valutakurserne gik kun en vej, og det var nedad. Endelig nedlagde englænderne forbud mod udførsel af egne varer, primært kul. Der skulle derfor i hvert tilfælde søges tilladelse til en udførsel, og da behandlingen typisk tog 14 dage og tilladelsen kun gjaldt en måned, gik der i sagens natur mange laster tabt i rent og skært bureaukrati.

Men det ændrede dog ikke ved den grundlæggende kendsgerning, at skibene sejlede mange penge hjem. Stille førkrigsår blev afløst af travle krigsår. Uheldigvis havde marstallerne brugt nedgangsårene til at sælge ud af tonnagen – og ofte til de rene spotpriser – så da fragtraterne atter steg, blev de foregående års store skibssalg pludselig en særdeles følelig dumhed.

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

og, som tiden gik, til både dobbelte og tredobbelte priser i forhold til fredstid.[21]

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

Det kunne næsten se ud som om, Marstals maritime æra sang på sidste vers, og sandt var det da, at byens samlede tonnage faldt drastisk. I 1916 kulminerede nedgangen med et fald på mere end 50 skibe, og heraf var godt 40 skibe solgt. I 1917 var nedgangen også betydelig, men da bar den uindskrænkede ubådskrig en betragtelig del af ansvaret, om end et frasalg på knap 30 skibe stadig må betegnes som stort.[22]

Men krigsårene bød ikke kun på salg. Der blev også foretaget mange køb af skibe, og blandt de særdeles aktive investorer befandt den unge skibsreder E. B. Kromann sig.[23] Et halvt år inden krigsudbruddet havde Kromann og de øvrige parthavere afhændet TH. LOHSE. Til gengæld var tremastet bramsejlsskonnert HUSAVIK kommet til – også med E. B. Kromann som bestyrende reder.[24] Men det var endnu kun begyndelsen. Inden krigsudbruddet var Kromann nemlig også blevet bestyrende reder for skonnerterne HAABET, ELIEZER, FREM og den stålbyggede tremastede topsejlsskonnert L. J. BAGER,[25] og krigsårene hæmmede ingenlunde investeringslysten.

Kromanns køb af parter var særdeles omfattende, og i mange tilfælde blev han samtidig bestyrende reder for skibene. Det gjaldt GERTRUD, FREDEN, VALKYRIEN, SOPHIE og ALTHÆA i 1915.[26] I 1916 blev han bestyrende reder for FREYA, ALTA, ELISABETH, EMANUEL, CIMBRIA, MARIANE, JOHANNE og ERIK.[27] I 1917 fulgte

Tremastet topsejlsskonnert L. J. BAGER, bygget Lødøse, Sverige 1903 med nationalitetsmærker.

NATHALIA og FELIX,[28] og i 1918 HEJMDAL, HERTHA, CONSTANCE, EMANUEL og ESTHER.[29] En hel del blev atter solgt – ikke mindst til udlandet – men som allerede nævnt var der også adskillige forlis. Konsekvenserne af Tysklands uindskrænkede ubådskrig i 1917 var mærkbare i Marstals rederiverden, men krigen gav alligevel Kromann økonomisk fremgang.

Inden krigsudbruddet havde Kromann købt tremastet topsejlsskonnert L. J. BAGER sammen med syv andre parthavere. L. J. Bager stod selv for 35 hundrededele, medens Kromann stod for 20. Rasmus Albertsen, der havde trukket sig tilbage, havde 10 hundrededele, og det samme havde smedemester I. C. Jacobsen og sejlmager H. M. Petersen. Købmand Martin Christensen, skibsreder E. A. Schmidt og grosserer Kaj Hvilsom stod hver for 5 hundrededele. Den 5. juni 1914 indbetalte parthaverne 44.000 kr. til rederiet, som straks brugte kapitalen til den nyerhvervede skonnert, der kom fra Antwerpen under navnet CIRCE. Skibet havde flere lønnende rejser – blandt andet på Maracaibo – og to år senere blev skibet solgt for 100.000 kr. Når man tillægger de jævnlige udbetalinger til parthaverne, så viser det sig, at skonnert L. J. BAGER var en udmærket investering, som efter salget i 1916 havde indbragt 72.000 kr. til fordeling blandt parthaverne.[30]

Historien var stort set identisk for barkentinen FREYA, som blev erhvervet i februar 1915 og solgt et år senere,[31] men man kunne også nævne de tremastede bramsejlsskonnerter VALKYRIEN og ALTHÆA, barkentinen KODAN og til dels GALATHEA, om end sidstnævnte først blev købt i november 1917, hvor priserne var nået så højt op, at de virkelig store fortjenester ved salget i 1919 var forsvundet.[32]

Selv om det for enhver pris skulle undgås, kommer man ikke uden om, at et forlis rent økonomisk kunne være en guldrandet forretning. Det gjaldt i det mindste for galeasen MARIANE og den tremastede bramsejlsskonnert EMANUEL, som trods forlis gav en fortjeneste på omkring 60-70 procent af den investerede sum.[33]

Rederiet H. C. Christensen var også en betydelig deltager i den sydfynske og ærøske skibsfart og kunne til forskel fra Marstals øvrige rederier virkelig skumme fløden takket være dampskibsflåden.[34]

År	Antal sejlskibe	Antal dampskibe	Antal motorskibe	Fortjeneste fra sejlskibe	Fortjeneste fra dampskibe	Fortjeneste fra motorskibe	Fortjeneste i alt[35]
1914	16	4	–	31.381	49.475	–	81.356
1915	16	4	-	107.622	522.058	–	629.680
1916	14	3	1	444.152	1.007.000	50.000	1.501.152
1917	12	3	1	-5.871	692.800	30.000	716.929
1918	8	3	1	-6.502	784.400	150.000	927.898
1919	7	3	1	171.503	513.900	?	685.403

Tabellen viser med al ønskelig tydelighed, at krigsårene åbnede for meget betragtelige indtægter, når blot man havde den rigtige tonnage til rådighed. Det ses også klart, at sejlskibene ikke bidrog til rederiets overskud i de to sidste krigsår, men det er der en udmærket forklaring på, for netop i de år mistede rederiet som tidligere nævnt adskillige skibe på grund af den uindskrænkede ubådskrig.

Det store rederis fire ejere blev da også hovedrige i løbet af Første Verdenskrig. Tabellen taler for sig selv:

S/S EMANUEL, bygget Helsingør 1907, i neutralitetsmaling. Damperen blev ved frasalg 1951 det sidste skib i den store tidligere så driftige og initiativrige H. C. Christensens rederivirksomhed, idet foretagendet havde mistet lysten til at drive såvel værft som rederi.

År	Hans Christensen	Hans Hermansen Petersen	Niels Jensen Ohlsen	Jørgen Olsen Christensen
1914-1915	420.000	425.000	380.000	325.000
1919-1920	1.460.119	1.385.937	1.400.000	1.126.723[36]

Selv om de gunstige økonomiske vilkår primært gavnede byens større maritime aktører, så dryppede det også på de mindre. Brødrene Jørgen Henning og Anton Stegmann udnyttede eksempelvis de økonomiske vilkår til at blive eneejere af nogle skibe, og det tillod dem at blive i land i krigsårene. De blev til skibsrederne, som blev hjemme hos familien, og det var virkelig et privilegium, når man betænker de fleste andres vilkår i de år.[37]

Det er svært ikke at tænke på udtrykket »den enes død, den andens brød«. Medens søfolkene var under konstant pres og i livstruende situationer på havet, blev der grundlagt formuer hjemme i Marstal takket være gode fragtrater, men også på grund af et markant frasalg af skibe. Der er ikke fuld overensstemmelse mellem *Danmarks Skibsliste* og E. Kromans opgørelse i bogen om *Marstals Søfart indtil 1925*, men udviklingen er ikke til at tage fejl af. Frasalg og forlis havde i 1919 reduceret Marstals handelsflåde til godt og vel halvdelen af udgangspunktet ved krigens udbrud i 1914.

År	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Skibe	256	261	246	211	162	141	137[38]

Marstalsøfart under Første Verdenskrig

Danmark som helhed tænkte måske ikke så meget på det, men 264 krigsforliste skibe over fire år er mange, og når en tredjedel af de forliste sejlskibe var hjemmehørende i Marstal, bliver der tale om en horribel overrepræsentation, som giver minder om det rene myrderi af uskyldige folk. Skonnert H. B. LINNEMANNS historie giver frem for nogen denne fornemmelse. Det fortælles endda, at der efter hvert skud lød hånlig tysk latter fra ubåden.[39]

Man skulle tro, at det fornemmedes som det rene selvmord at sejle på havet, men søfolkene gjorde det alligevel. Hvad skulle de ellers gøre? Det var deres erhverv og levebrød. Marstal kunne ikke undvære deres indsats.

Visse forhold ændrede sig undervejs, og ikke mindst den omfattende sejlads med kul fra England blev reduceret til noget nær et minimum. Man fristes til at tro, at der er en forbindelse til den uindskrænkede ubådskrig. Det var muligvis sikrere at befinde sig langt ude på Atlanten end inde langs den fastlandseuropæiske kyst. Men forklaringen gemmer sig måske snarere i den omstændighed, at England havde brug for importvarer og derfor stillede krav om pligtrejser, hvis et neutralt land ønskede at importere engelsk kul. Takst, bestemmelsessted og ladning var fastsat på forhånd, og englænderne kunne komme af sted med det, for alle havde jo brug for kul. Resultatet blev ikke desto mindre et markant fald i de engelske kulrejser, hvad angik skibene fra Marstal.[40]

Marstals flåde blev næsten halveret i løbet af Første Verdenskrig. At det både skyldtes salg og forlis, ændrer ikke ved, at det var et helt andet søfartserhverv, der tegnede sig efter krigsårene. De små parthavere – primært byens handlende – forsvandt, medens branchens egne folk holdt fast. Partrederne så ingen anden mulighed, og derved blev investeringerne samlet på færre hænder, som i højere grad end før var direkte knyttet til søfarten. Marstalsøfarten blev med andre ord professionaliseret.[41]

Det blev åbenbart for alle, at sejlskibsæraen sang på allersidste vers. Indtjeningen på dampskibe var markant bedre, og det var i sig selv med til at indsnævre kredsen af aktive investorer i søfart.

Både H. C. Christensens og E. B. Kromanns rederier viser med al ønskelig tydelighed, at der var endog meget store penge at tjene under Første Verdenskrig. Der skulle nødvendigvis sejles. At der så kom penge ud af det, gør vel ingenting? Men opfattelsen vil selvsagt afhænge meget af øjnene, der ser. Det er vigtigt at huske, at den brede ejerkreds, som solgte skibene, nærmest repræsenterede hele byen, så indtægterne var ikke alene forbeholdt en snæver gruppe af redere.

De penge, der blev tjent i krigsårene, blev fundamentet, som hjalp rederierne igennem den store afmatning, der meldte sig et lille stykke inde i 1920'erne. Det blev til gavn for alle, som skulle have et udkomme inden for søfartserhvervet.

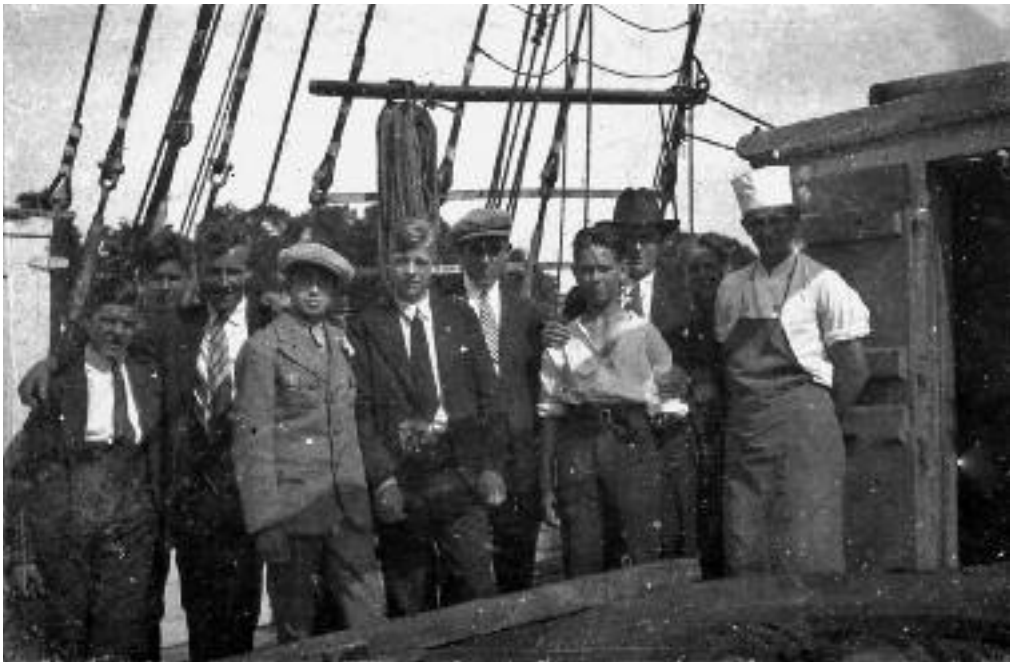
Og der var virkelig store penge at tjene for dem, der havde modet. I Svendborg blev rederiet »Falken« stiftet i 1917 og udbetalte samme år 85 procent i aktieudbytte! Året efter var tallet ganske vist faldet til 35 procent, men det var stadig et godt papir. Skibene fulgte med aktionærerne ind i rederiet, og det forklarer de skyhøje udbytter. Men allerede i 1919 åbenbarede der sig en alvorlig krise, som var forårsaget af forretningsfører A. C. Rasmussen, der angiveligt havde tegnet flere certepartier for samme skib på samme tidspunkt. Det udløste store erstatningskrav, som Rasmussen blev kraftigt bebrejdet for. Rent faktisk blev han af generalforsamlingen pålagt at tage ansvaret for hele situationen og tilmed underskrive sin egen umyndiggørelse! Han gjorde det, men over for E. B. Kromann, som afløste ham som forretningsfører, afslørede han det

umenneskelige pres, der havde hvilet over ham. Investorerne ville nemlig ikke erkende, at rederiets skibe var købt for dyrt, da verdenskrigens stridende parter sluttede fred. Der manglede laster og tilstrækkeligt gode fragtrater til at holde forretningen kørende. Rasmussen følte sig presset og begik nogle fejl.

Kromann havde handlet klogt under krigen og forøget sin formue betragteligt. Derfor kunne han selv gå ind i rederiet »Falken«, hvor han tegnede sig for ikke mindre end 600.000 kr. og fik både slægt og venner til at bakke op.[42] Sejlskibenes tid var ikke omme endnu, må Kromann have tænkt. Medens alle andre forlod sejlskibene som fragtfartøjer, holdt Kromann ud helt frem til 1941. Han mente det alvorligt. Takket være hans investeringer under Første Verdenskrig kunne det lade sig gøre – ellers havde kapitalen manglet og dermed en betydelig del af Marstalsøfarten.

Der var virkelig brug for kapitalen. De små redere måtte på havet igen, da krisen meldte sig i begyndelsen af 1920'erne. De store måtte også se i øjnene, at hvad der kommer let går let, men dog ikke helt. Havde man slået sig sammen og satset på dampskibe, havde indtægterne nok været større, og havde krigsårenes økonomiske klima været mere jævnt voksende i stedet for nærmest at koge over, havde økonomien nok også set bedre ud. Men det var et spil, der skulle spilles uden regler.

De, der blev derude, ofrede sig i en krig, som ikke var deres, men de gjorde det for en nødvendig opgave. Havde marstallerne



Besætningen fra HELGA i landgangstøjet klar til at gå i land efter en hård dravat på søen. Det er – og har altid været – søens folk, der må holde for, når der er krige og andre uroligheder rundt i verden, også i dag – og det har kostet dyrt. Firmastet bramsejlsskonnert HELGA var bygget som firmastet motorskonnert i Nordby, Fanø 1920 og kom med rederiet Falken til Marstal, hvor den blev til ren sejler. Den udgik af flåden ved salg til Portugal 1935.

ikke taget den på sig, havde andre måttet gøre det, for sejles skulle der. Statistikken er blot tal, men beretningerne sætter kød og blod på de søfolk, der måtte gennemleve umenneskelige timer og dage eller ofre livet i den uindskrænkede ubådskrig. Tabene var massive, men marstallerne blev ved, for der var simpelthen ikke andre overlevelsesmuligheder.

Henvisninger

1. *Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914-1918 med et Tillæg*. Udgivet efter Foranstaltning af Handelsministeriet, København 1921, s. 38-44. Se også: Anders Monrad Møller m.fl.: *Dansk søfarts historie. Bind 5. 1870-1920. Sejl og damp*, København 1998, s. 116.
2. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. XI-XVII. *Danmarks Skibsliste* 1915.
3. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 53ff.
4. Karsten Hermansen: *Marstals matadorer. H. C. Christensens rederi og værft i årene 1842-1952*, Marstal 2011, s. 115-119.
5. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 47ff.
6. Møller m.fl., 1998, s. 117.
7. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 292-295.
8. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 316-319.
9. Samling af Søforklaringer, 1921, s. 323ff.
10. *Samling af Søforklaringer,* 1921, s. 373ff. F. Holm-Petersen: *De sejlede ud fra Marstal,* Marstal 1988, s. 40f.
11. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 388-393.
12. Karsten Hermansen: *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007, s. 36ff.
13. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 507.
14. *Samling af Søforklaringer*, 1921, s. 513.
15. Karsten Hermansen: *Ved fælles hjælp. Søassuranceforeningen »Ærø« G/S 1876-2001*, Marstal 2001, s. 30.
16. Hermansen, 2007, s. 38-44.
17. Marstal Søfartsmuseums skibskartotek: Nordstjernen 02 (OUYR).
18. Hermansen, 2001, s. 31ff.
19. *Ærø Avis*, dat. 10/10-1916.
20. Marstal Søfartsmuseum: Søassuranceforeningen »Ærø«s arkiv. 135A24. Under Gloria: brev fra E. Dreyer, Krigsforsikringen til Søassurancen, dat. 12/10-1916. Søass. 135A32. Kopibog for Krigsforsikringen 1916-1917, s. 11; 45; 49; 64; 70; 80; 83; 106. Søass. 135A33-1. Breve fra Krigsforsikringen til Søassurancen, dat. 19/9-1916; 2/10-1916; 8/11-1916. Der kom ved søforhøret også engelsk protest over episoden. Se endvidere: *Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1916*, s. 68f, nr. 219 (Gloria).
21. Marstal Søfartsmuseum: Albert E. Boyes erindringer. 246A1, bind 2, s. 209-223. E. Kroman: *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928/ Marstal 2001, s. 212. Kulrejserne faldt også voldsomt blandt mæglerfirmaet H. C. Grubes skibe; jf. Karsten Hermansen: *Søens købmænd. H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998*, Marstal 2005, s. 59f.
22. Mikkel Kühl: »Marstallerne solgte væk. Marstals handelsflåde 1914-1918«; i: Erik Gøbel (red.): *Maritim Kontakt* 26, København 2004, s. 75-92.
23. Hermansen, 2007, s. 29-32.
24. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 1, 1914, s. 8 (nr. 102) og s. 11 (nr. 156).
25. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 2, 1914, s. 17 (nr. 215), s. 23 (nr. 295); og nr. 3, 1914, s. 27 (nr. 333) og s. 29 (nr. 344).
26. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 1, 1915, s. 4 (nr. 47 og 48); nr. 2, 1915, s. 13 (nr. 170) og nr. 4, 1915, s. 42 (nr. 547 og 554).
27. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 1, 1916, s. 4 (nr. 48), s. 6 (nr. 75) og nr. 13 (nr. 180); nr. 2, 1916, s. 21 (nr. 297) og s. 26 (nr. 364); nr. 3, 1916, s. 43 (nr. 588) og s. 56 (nr. 770) og nr. 4, 1916, s. 74 (nr. 990). I 1916 købte Kromann parter i stort omfang i kompagniskab med købmand Martin Christensen. Se bl.a. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret* nr. 3, 1916, s. 52f (nr. 709-729).
28. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 1, 1917, s. 2 (nr. 14) og nr. 3, 1917, s. 56 (nr. 767).
29. *Samling af registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret*, nr. 1, 1918, s. 2f (nr. 23); nr. 2, 1918, s. 30 (nr. 398) og nr. 4, 1918, s. 39 (nr. 494), s. 43 (554), s. 44 (nr. 564).
30. Marstal Søfartsmuseum. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 345A0230: 1914-1917. Kassebog for tremastet skonnert L. J. Bager af Marstal. Marstal Søfartsmuseums skibskartotek: L. J. Bager (NSVK).
31. Marstal Søfartsmuseum. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 345A0230: 1915-1917. Kassebog for tremastet skonnert Freya af Marstal.
32. Marstal Søfartsmuseum. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 345A0230: 1915-1919. Kassebog for tremastet skonnert Valkyrien af Marstal. 1915-1917. Kassebog for tremastet skonnert Althæa af Marstal. 1916-1918. Kassebog for tremastet skonnert Kodan af Marstal. 1918-1920. Kassebog for tremastet skonnert Galathea af Marstal.
33. Marstal Søfartsmuseum. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 345A0230: 1916-1918. Kassebog for

galease Mariane af Marstal. 1916-1918. Kassebog for tremastet skonnert Emanuel af Marstal.

34. Hermansen, 2011, s. 115 og 129.
35. Marstal Søfartsmuseum. Rederiet H. C. Christensen 186A001-001. Årsopgørelser 1904-1952. Årsopgørelsen oplyser, at rederiet i 1918 og 1919 har henholdsvis syv og tolv sejlskibe, medens *Danmarks Skibsliste* oplyser, at tallene er otte og syv. De officielle tal er benyttet i tabellen. Opgørelsen har ikke specificeret Alfas indtjening for året 1919, men tallet er inkluderet i fortjenesten fra dampskibene.
36. Marstal Landsogn Kommunes arkiv 30/18, 30/19 og 30/20. Kommuneskatteligningslister. Martin Østergaard: *Livsformer og maritim identitetskonstruktion i Marstal*, upubliceret konferensafhandling fra Københavns Universitet, 2009, s. 61.
37. Karsten Hermansen: »Sejlskibsfart i krig og fred – familien Stegmann i Marstal«; i: Erik B. Kromann (red.): *Marstal Søfartsmuseum Årbog 2006*, Marstal 2007(A), s. 14-19.
38. Kroman, 1928/2001, s. 294f.
39. Hermansen, 2007(A), s. 6.
40. Hermansen, 2005, s. 57-60.
41. Martin Østergaard: »Småsparere og skibsredere – parthavere i Marstal Handelsplads 1896-1922«; i: Erik B. Kromann (red.): *Marstal Søfartsmuseum Årbog 2007*, Marstal 2008, s. 28-37.
42. Hermansen, 2007, s. 45ff.

Pax – et husnavn og skibsnavn

Af LEIF ROSENDAHL

Hvad betyder PAX?

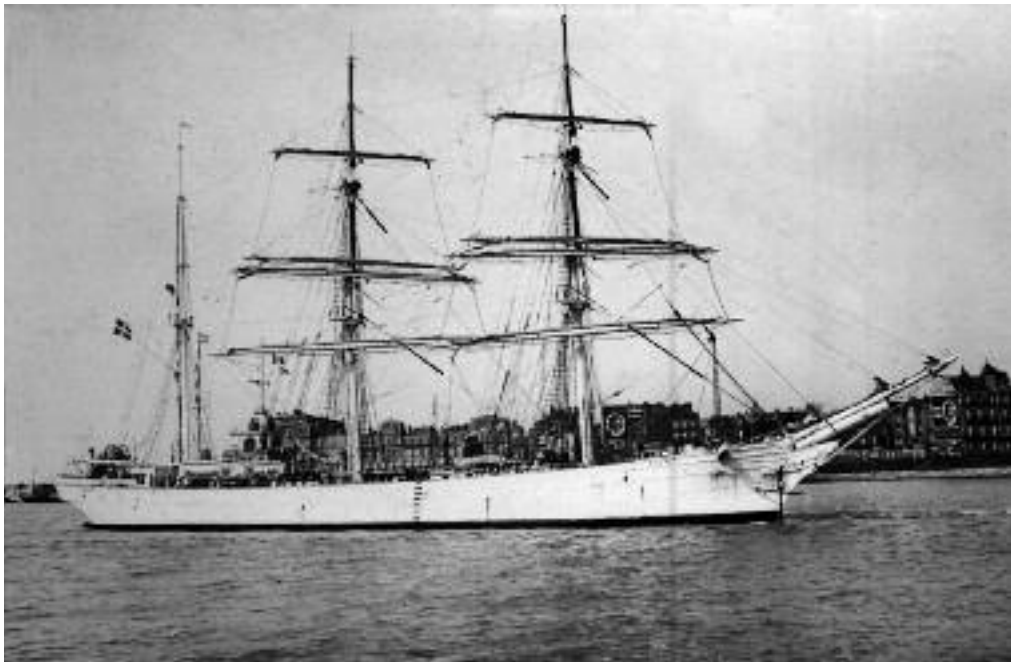
Pax er det latinske ord for fred som et begreb eller billedlig talt navnet på frihedens gudinde, men bruges også som personifikationen af romernes fredsherredømme – Pax Romanum. Den romerske gudinde Pax svarer til grækernes gudinde Eirene (eller Irene på dansk).

Det romerske senat besluttede i år 13 at vie et alter til Pax på Marsmarken for at ære kejser Augustus. I kunsten fremstilles Pax som en ungdommelig, til tider vinget, kvindeskikkelse, som bærer oliegren og fredsstav eller overflødighedshorn.

Efter afslutningen af 1. verdenskrig blev en del huse navngivet PAX for at hylde freden. Det var også tilfældet i bl.a. Marstal, ligesom tre skibe kom til at bære navnet PAX.

Huset PAX

Et af de huse, der har navnet PAX, er beliggende i Bondebygade 1 og bebos af fhv. gartner og skovmand Johannes Lauritsen. Huset har ikke forbindelse til skibet PAX, men der er alligevel maritim historie forbundet med huset. Det blev bygget i 1918 af skibsfører Sophus Friis, der på det tidspunkt var gået i land. Sophus Friis var født i 1881 i Marstal som søn af skibsfører Mads Hansen Friis, så en karriere til søs lå ligefor. Han kom i 1895 ud at sejle som fjortenårig med galeasen ENIGHEDEN og begyndte i 1901på navigationsskolen i Mar-



Havrebarken PAX, bygget Whitehaven 1877 – en af Marstalflådens storsejlere.

stal, hvorfra han fik styrmandseksamen i 1902. Allerede i 1903 blev han som 22-årig fører af eget skib, galeasen MARIE. Formentlig som følge af 1. verdenskrigs barske vilkår for sejlskibene – men vi kender faktisk ikke grunden – gik han i land i 1916.[1] I 1918 giftede han sig med Albertha Christensen, og de byggede huset PAX. Sophus Friis ville gerne være forretningsmand og havde erhvervet grundene ud til Bondebygade mellem Møllevejen og Grønnegade. Foruden villa PAX byggede han også en forretningsejendom på hjørnet af Møllevejen og Bondebygade. Herfra drev han butikken »Messen«.[2]

Skibene PAX

Tre skibe fra Marstal kom til at bære navnet PAX. Det ene var »Havrebarken« PAX, som er udførligt omtalt i Finn Ole Boye's bog »Havrebarkerne fra Marstal – de sidste storsejlere under dansk flag«. Bogen kan stadig erhverves på Marstal Søfartsmuseum. Det andet skib, som kom til at bære navnet PAX og som denne artikel vil handle om, var en tremastet skonnert. Det sidste skib var coasteren PAX, som var et skib af den såkaldte »Ringkøbing-type«. Den var ejet af et partsrederi med deltagelse af bl.a. Hans Fabricius, Aage Grube og Holger Hansen.[3]

Den tremastede skonnert PAX var på 130 brt. og havde en lastevene på 235 tdw. Den blev bygget i 1919 hos skibsbygger J. Bager og tilhørte F. H. Eriksen m.fl. i Marstal. Den blev senere solgt til kaptajn Rasmus Boutrup Groth (1872-1970). I mange år blev skibet befragtet af Rederiet E. B. Kromann.[4]

PAX var som nybygning et rent sejlskib, som alle skibe var det den gang, men i 1931 fik PAX installeret en hjælpemotor på 98 HK. I 1944 skiftedes maskinen ud med motor af mærket Vølund på 113 HK.

Sejlads på Island

PAX deltog blandt andre sejladser også i den traditionelle sejlads på Island. I efter-

Tremastskonnert PAX var bygget 1919 i Marstal af J. P. Bager til newfoundlandsfarten. Her ses den under bugsering i fransk havn.

året 1932 kom PAX på sin første rejse til Eyrarbakka på Islands sydkyst. Igen i 1933 sejledes der på Island, og PAX kommer en gang om måneden. Skibet fik derfor kælenavnet »Troskabsjætten« på grund af sine regelmæssige sejladser, som fortsatte i et helt årti. Man talte ligefrem om »PAX-perioden«. På en af rejserne havde PAX lastet en ladning stortømmer i Kalmar. På grund af tømmerets størrelse var det ikke muligt at losse det på sædvanlig vis, så skibet ankrede op uden for revlerne. Beboerne fra Eyrarbakka lavede så tømmerflåder af træet og flådede det i land. Det specialhuggede træ skulle bruges til fundamentet i broen over Markarfljót. I 1935 kom PAX med sildemel fra Akureyri. Den 9. august samme år afgik den mod Kalmar og var allerede tilbage 11. september med tømmer. Det var ret sent på året at ligge på den åbne kyst, men kaptajn Groth måtte tage chancen og ankrede op for at få losset. I 1938 kom PAX igen fra Kalmar og efter losning lastede den sej i Torlákshøfn til Leith. Den returnerede med kul fra Leith og gik derefter tom til Keflavik. I september kom PAX igen med træ fra Kalmar. Efter fem dages losning sejlede den i ballast til Leith.[5]

Nu afdøde skibsfører Knud Møller sejlede med PAX i 1938 og han fortalte om en meget dramatisk rejse, som han gjorde med skibet. Her er hans egne ord, som de blev trykt i bladet *Coasterfarten*:[6]

Det blæste som bare pokker. Det var sidst på efteråret, at vi fik en last kul fra England til Ærøskøbing. Vi havde ellers ligget og rodet mellem Island og Europa hele året, og så kom sådan en last næsten hjem til. Det kunne næsten ikke være bedre, så vi tog af sted. Vinden var vestlig, altså god vind, når man skal nordøstover med en skonnert. Den hed PAX af Marstal og vi var i 1938.

Jeg havde vagt den aften og stod til rors. Styrmanden ville dreje til, men den snak det ville skipper ikke høre. Der var god vind og det betyder: AT MAN SEJLER. Om aftenen ved vagtskifte lænsede vi for klosrebet skonnertsejl, men med ét blæste det ud. Vi lænsede videre på riggen alene og et lille stormstagsejl. De påstod bagefter, at vi loggede 12 mil, og det er vist det hurtigste PAX nogensinde har løbet.

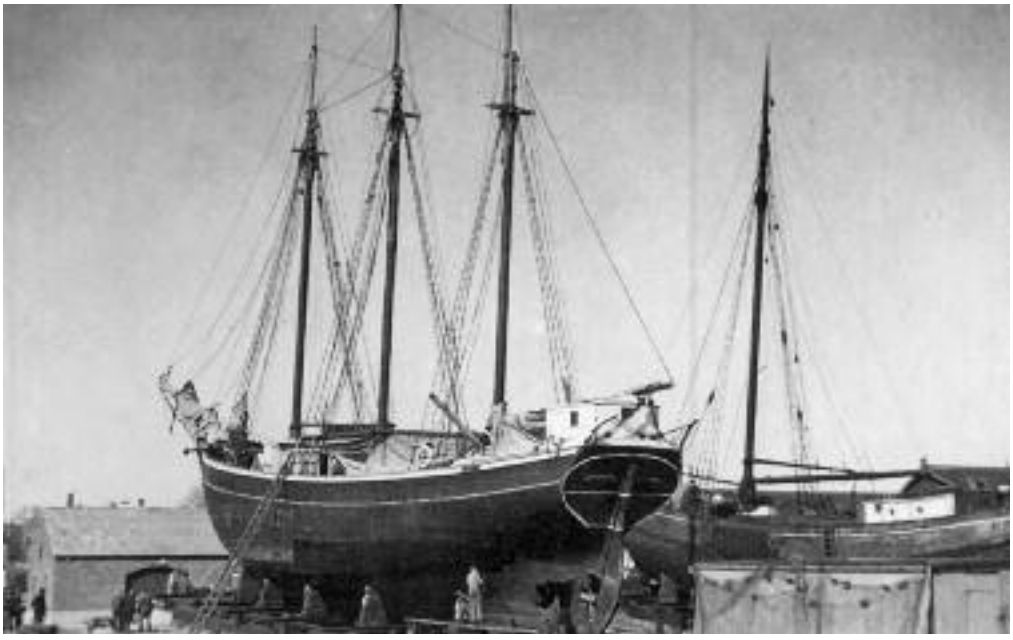
Lige efter midnat brækkede en kæmpebølge over agterdækket over agterenden. Den tog styrehytten, jollen, davider i begge sider og alt, hvad vi havde af løst gods på dækket. Skipper blev slået ned mellem et par pullerter på agterdækket og fik knust højre lårben. Matrosen røg over siden, men var så heldig at hænge fast i noget tovværk, der var skyllet over bord. Styrmanden var lige ved at drukne nede i kahytten, så det kan nok være, at han tørnede ud og purrede kokken og mig. Vi var i hvert fald ikke glade for det. Jeg var i hvert fald bange. Men vi fik da slæbt skipperen hen i lukafet og matrosen indenbords. I mellemtiden var PAX faldet tværs i søen. Vand fik vi også, også mere end man helst drømmer om. Det var jo ikke noget stort skib, lastede kun 180 tons, men vi skulle have et eller andet rigget til. Det lykkedes da også at få sat lidt af et klosrebet storsejl, så vi kunne få hende op mod vinden. Da rattet og styregrejerne var væk, fangede vi rorpinden, der slog fra side til side. Da den blev surret og vi fik drejet til, lå PAX som en svane på havet.

Normalt var skibet meget tæt, så vi pejlede vandstanden indenbords og pumpede for fuld kraft. Da vi pejlede igen, var vandstammen svundet et par tommer. Så mente styrmanden, at vi godt kunne gå til køjs, for nu var der ikke noget for os at gøre. Vi troede ærlig talt, at han var blevet tosset – at gå til køjs fra sådan et skib. Men kokken blev sat på vagt og vi andre til køjs.

Nu skal det lige fortælles, at styrmanden fik skipperen syet sammen, mens kokken og jeg pumpede. Han, altså skipperen, fik den fineste sejlmagerstopning fra den ene kind og op til øret, og den fulgte ham da

også resten af hans dage. Bedøvelsesmidlet til denne operation bestod af en flaske rom og en pose sukker, og så måtte han ellers ligge.

Matrosen blødte indvendig, men skipper sagde, at han ikke var rigtig syg, for han havde ikke brækket noget. Næste morgen måtte vi se at komme videre hjem til Ærøskøbing. Vinden var flovet lidt af i løbet af natten, og søen havde lagt sig noget, men der var nok af den alligevel. Vi fik slået sejl under, og så sejlede vi. Jeg ved godt, at sømandsromanerne bruger udtrykket »at man sejler så masterne står som flitsbuer«. Men vi gjorde det, for det var ligegyldigt, om riggen kunne holde eller ej. For enten sejlede vi som død og djævel, så vi kunne få hjælp, eller også døde skipper og matros for os. Vi havde naturligvis sat nødsignaler, og hen på dagen mødte vi en lille tysk damper, der hurtigt blev klar over, at den var gruelig gal hos os. Vi har sikkert heller ikke set godt ud i den forfatning, skibet befandt sig i. For vor mesanmast havde også fået sin bekomst. Den var smidt ned i læsiden, og resten af skibet lignede ikke længere den stolte PAX af Marstal. Damperen drejede til og forsøgte at sætte en båd i vandet, men den blev omgående slået i stykker. Det så ud ovre fra os, som om de ville vende om, og vi troede et øjeblik, at de ikke ville have noget med os at gøre. Men pludselig dukkede der en båd frem fra læ med nogle fyrbødere om bord. Vi kunne se dem – sorte som kul – med svedeklud og det hele. Det var nogle gutter, der ville noget. Nogle store stærke tampe var de. De kom om bord, og så rev de ellers skipper ud af lukafet, for han kunne ikke være i kahytten for vand. De surrede ham på en lejder og så ellers ud over siden med ham til de andre i redningsbåden. Matrosen kom også ud over siden. Men han røg i vandet. De fiskede ham op heldigvis. Det må have frisket med den dukkert, for vi var i oktober måned. Vi så dem sejle tilbage til damperen. Så kom vi i tanker om, at vi ikke rigtig vidste, hvor vi egentlig befandt os. Det havde vi glemt at



PAX på slip i hjemhavnen 1934 med opkortning af toppene som sejlskib med hjælpemotor.

PAX i frisk luft og med dækslast.

spørge om. Senere fandt vi ud af, at de var taget til Stavanger for at få de tilskadekomne på hospitalet. Derfra blev der telegraferet hjem, at vi var på vej. Det var vi også. Skipper havde ganske vist forlangt, at vi tog ind til Frederikshavn, men styrmanden mente, at den skipper i forvejen havde sagt for meget, så styrmanden afgjorde, at vi skulle direkte til Ærøskøbing. Vi havde god vind til Skagen, men så vendte vinden til sydvest, så vi måtte krydse hele vejen hjem. Det tog otte dage, og da vi endelig kom hjem, var vi meget trætte. Vi havde jo intet grej til styring, så vi styrede med nogle taljer, vi havde rigget op. Vi kunne hverken rebe eller sætte mere sejl. Sejlene måtte stå, for de var for tunge at hale op uden grej. Og så var vi faktisk kun to. Joh, kokken var der også, men han blev tosset, da han så Hanstholm Fyr, for han ville hjem. Det var der ikke noget at sige til. Det ville vi andre også gerne. Styrmanden nåede lige at gribe kokken, da han stod på lønningen og skulle til at springe. Han blev låst inde. Derved behøvede han ikke så meget føde. Det havde vi heller ikke for meget af i forvejen.

Da vi kom til Ærøskøbing var det nat. Vi lod ankeret gå og tog selvfølgelig sejlene ned. Så lagde vi os til at sove. Vi sov så fast, at vi ikke hørte, der kom folk om bord for at hale ankeret og få PAX fortøjet ved kajen. Vi hørte ikke spor, før en tosset mand fra Fyns Kuls skreg op om, at nu skulle vi losse. Det mente styrmanden nu ikke, at vi skulle. Vi kunne nemlig godt sove et døgns tid, før vi riggede lossegrej til. Det blev manden meget fortørnet over, men sådan blev det. Efter udlosningen sejlede vi til Marstal for at blive lagt op for vinteren.

Den 26. maj 1944 ankom PAX til Stubbekøbing på en rejse fra Stettin til Odense med en ladning brunkulsbriketter, som der ved selvantændelse var gået ild i. PAX havde ligget til ankers på Bogø Flak, da der var blevet observeret røg fra forlugen, samtidig med at der også trængte røg ind

i lukafet. Skibet sejlede ind til Stubbekøbing for ved oplosning af ladningen at få konstateret brandens omfang. Da ca. 10 tons af ladningen var losset, blussede ilden kraftigt op. Straks efter ankomsten var brandvæsenet tilkaldt, og de kom til stede og begyndte at bekæmpe ilden, men flammerne havde allerede så godt fat, at de var begyndt at trænge gennem dækket i forskibet. Den eneste udvej for at slukke ilden var derfor at sænke skibet uden for havnen, og man fyldte det hurtigst muligt med vand. Da ilden var kvalt, blev vandet pumpet ud, skibet hævet og det afsejlede derefter mod lossehavnen. PAX havde lidt betydelige skader og kom efter udlosning til Marstal for reparation.[7]

I juli 1952 gik Rasmus Groth i land og fik nu titel af skibsreder. Som ny skibsfører tiltrådte K. B Petersen, og skibet fortsatte med sejlads hovedsageligt i nord- og østersøfarten. Mens det i 1930'erne havde svært at finde lønnende fragter til skibet, var forholdene nu her midt i 50'erne så gode, at mægleren, Herman C. Boye & Co., skrev til skibsføreren*:…Der er i øjeblikket stort udbud af ladninger, og fragtraterne er stigende, så det haster vist ikke med at slutte lige nu…*

Filmstjerne på Grønland

I marts 1955 blev PAX købt af kaptajn Rasmus Stærke-Pedersen for 75.000 kroner. Stærke-Pedersen havde i rederiet E. B. Kromann bl.a. sejlet på Grønland, og han var derfor kendt med sejlads i de grønlandske farvande.

Skibet sejlede fortsat med traditionelle ladninger for småskibene – korn, kul, cement, træ osv., men ind i mellem var der også mere usædvanlige ladninger. I marts måned 1956 var PAX således på rejse med en ladning bestående af 2609 kasser æg fra Rønne til Hamborg. På grund af is var det nødvendigt at sejle nord om Sjælland. Om morgenen den 24. marts passerede man Gilleleje og satte kursen ret vestpå. Efter at have instrueret bedstemanden om sejladsen, gik Rasmus Stærke-Pedersen ned og lagde sig, efter han havde haft en lang nat på sejladsen op gennem Øresund. Ca. klokken ti blev han vækket ved, at skibet tog grunden på Hesselø SØ-rev. Formentlig var årsagen kraftig strømsætning sammenholdt med, at der manglende sømærker, som var forsvundet som følge af isdrift. Man kunne ikke få skibet af grunden ved egen hjælp, så man satte signaler om at få hjælp, og lidt efter kom fyrmesteren ud om bord, og han kunne meddele, at Svitzers slæbebåd BIEN ville komme til assistance. PAX blev uden problemer trukket fri og en dykker konstaterede, at der ikke var nogle nævneværdige skader, så rejsen kunne fortsættes. Den 26. ankom skibet til Hamborg, hvor man straks begyndte losningen, og da der var udlosset, kunne man konstatere, at der ikke var nogen skade på ladningen. Altså ingen knækæg![8]

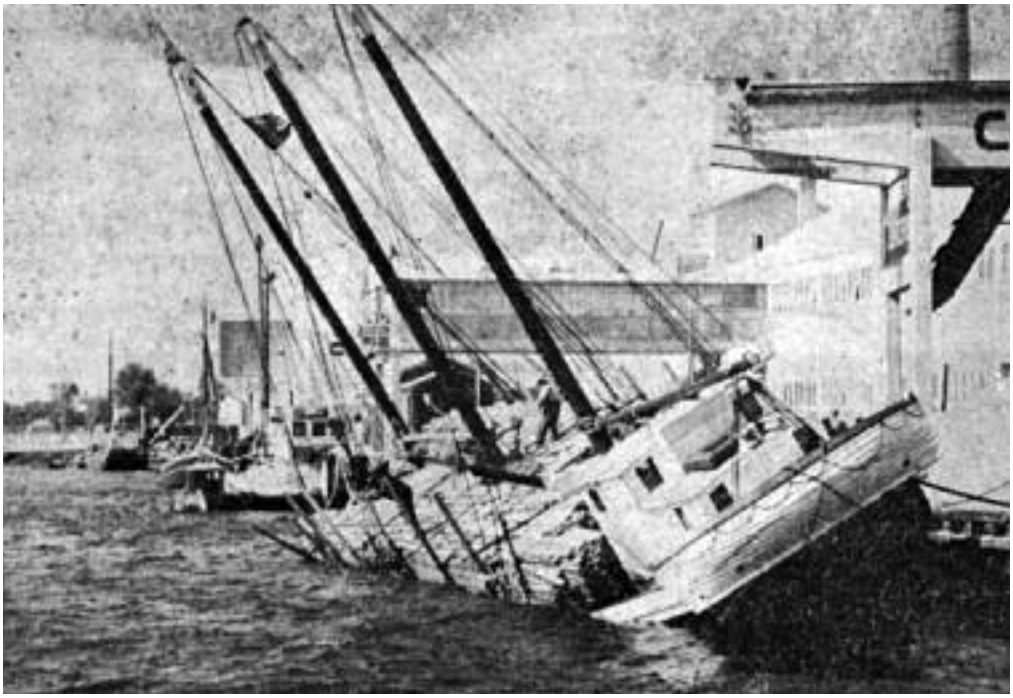
Gennem rederiet E. B. Kromann var det blevet det formidlet, at Stærke-Pedersen senere i 1956 skulle sejle sit skib til Grønland med et filmhold fra Nordisk Film. Charterhyren var aftalt til 18.000 kroner pr. måned. Formålet med rejsen var, at man med Erik Balling som instruktør og med Poul Reichardt i hovedrollen skulle optage filmen »Qivitoq«, hvor også PAX var på rollelisten. Filmen skulle optages i anledning af Nordisk Films 50 års jubilæum og den blev senere nomineret til en Oscar. Efter at skibet i København var blevet indrettet med kabys og beboelse i lastrummet, afsejlede det midt i maj med kurs mod Diskobugten. Med om bord var foruden teknisk personale med toneudstyr, filmapparater også en jeep og en motorbåd. Foruden skibets besætning var også en del af filmholdets tekniske stab med på sejlturen til Grønland. I filmen indgår scener, hvor man er helt inde ved en isbræ, og under denne del af turen var PAX indrettet til at kunne underbringe 28 personer, der alle fik fuld forplejning om

PAX som filmskib på den grønlandske vestkyst under optagelse af filmen Qivitoq – fjeldgængeren. Filmen kan købes i DVD-udgave i museets kiosk.

bord. PAX var det første skib, der havde gjort turen helt ind til Torssukataq isfjord med de kilometerlange kælvende bræer. I de seks dage man filmede på indlandsisen, skulle alt udstyr, bagage og forplejning hver morgen transporteres i halvanden time over fjeld og is til optagelsesstedet og tilbage hver aften. Ekspeditionen varede 4 måneder.[9]

Det var ikke uden omkostninger at sejle på Grønland. I juni måned 1956 var PAX i Diskobugten og sejlede i svær pakis. Besætningen konstaterede, at isforhudningen på stævnen og på bagbords side var gået fra flere steder. Fredag den 13. var skibet afgået fra Sarquaq klokken halv syv og ankom til Smallesund klokken otte. Der var meget svær pakis, og det gik kun for langsom maskine, og efter at have ligget og ventet på båd inde fra Jacobshavn lettede man klokken 23 med kurs mod Isfjorden, hvortil PAX ankom den 14. juni om morgenen. I fjorden lå skibet til ankers, og det kunne efterfølgende konstateres, at krigen og jernpladen på stævnen var helt væk. Man formodede ligeledes at en del af stråkølen var revet af i den svære pakis. På hjemrejsen i august måned kunne besætningen konstatere, at skibet trak ca. 18 tommer vand i døgnet, hvilket blev antaget stammede fra sejladsen i isen, da skibet ikke tidligere havde været læk på rejsen. Den 25. august returnerede PAX til København.[10]

I 1959 blev PAX solgt til Rederiet Pax i København. I avisen *Grønlandsposten* kunne man i 1959 læse, at PAX med udgangspunkt i Godthåb skulle anvendes til fiskeri som en slags bankeskonnert. Der var blevet dannet et konsortium med depotforvalter Jacob Momme Petersen, overlæge Olaf Povlsen, værkstedsleder Sven Mulvad Johansen og assistent Vagn Hansen som initiativtagere til at danne et



PAX med trælast og slagside i Faxe Ladeplads 1962 – avisudklip fra Ærø Folkeblad.

partsrederi, som skulle finde og købe et skib. Rederiet blev tegnet af J M. Petersen, Godthåb. Skibet blev angiveligt PAX, som skulle sejles af en færøsk besætning med Jasper Tausen som skipper.[11]

Fiskeriprojektet blev næppe nogen succes, for allerede i 1961 blev skibet solgt videre til Herluf Jensen, Godthåb. Den kom året efter til Rudkøbing, hvor den blev nedrigget og derefter sejlede nogle år i fragtfarten.

Dramatik med træ på dækket

Sejlads med dækslast af træ fra den nordlige del af Østersøen var ikke altid uden risiko. Ladningen kunne forskyde sig, eller den kunne blive våd i den ene side, og i begge tilfælde kunne farlige situationer opstå. På en rejse fra Valkom i Finland opstod således en sådan situation, hvor PAX måtte søge nødhavn. Den 22. juli 1962 var skibet på vej i stiv sydvestlig kuling med høj sø. Sidst på eftermiddagen, da PAX befandt sig syd for Jussarö, fik den en slagside på 5–10 grader til bagbord og i de næste timer øgedes slagsiden til ca. 20 grader og der begyndte at trænge vand ind i maskinrummet. Ved halvnitiden var slagsiden øget til ca. 30 grader og vandet steg stadig, selv om der blev lænset med både maskinpumpen og håndpumpen. Føreren besluttede derfor at gå ind og ankre i læ af Damanskær, og man fortsatte her med at lænse med både håndpumpen og den benzindrevne pumpe, og samtidig blev der udsendt nødsignal. Kl. 11 om aftenen blev tre passagerer overført til et redningsskib, som kom til hjælp. Kl. tre om morgenen, da motorrummet var lænset, lettede skibet anker og sejlede ind mod Hangö, men allerede en halv time senere var vandet igen steget i motorrummet og nåede nu op til svinghjulet, og samtidig var slagsiden øget til 40 grader. Da slagsiden tiltog yderli-

gere, blev besætningen overført til et kystbevogtningsfartøj, og kl. fire kom PAX under bugsering. Kl. otte nåede slæbet ind til Hangö, og da var motorrum, salon og lukaf fyldt med vand. Besætningen fik efter ankomst lænset skibet og rettet dækslasten op og kunne fortsætte rejsen.[12]

Senere samme år gentog hændelsen sig. På en rejse fra Finland til Odense i september måned med en ladning træ var dækslasten under en storm blevet så våd i den ene side, at PAX fik en slagside på 30 grader. Den søgte derfor nødhavn i Faxe Ladeplads, hvor skibet blev rettet op, inden rejsen kunne forsætte til Odense uden videre uheld.[13]

PAX sælges til udlandet

I 1969 blev skibet solgt for angiveligt 30.000 kroner til ejere i Belgien. De nye ejere valgte at lade skibet ombygge i Rudkøbing og udstyre det til en jordomsejling, og det blev omrigget til Bermuda-rigning uden bovspryd. Om jordomsejlingen blev til noget vides ikke, men ifølge belgiske myndigheder skulle PAX være blevet ophugget mellem 1978 og 1980 på et værft i Belgien.

Men så sent som i 1987 blev skibet under navnet IRINE observeret og fotograferet af den tidligere ejer Rasmus Stærke-Pedersen i Piræus. Dens endelige skæbne kendes ikke.

PAX stod som udslettet i de officielle papirer i slutningen af 1970'erne, men eksisterede videre i virkeligheden, her fotograferet i Piræus den 5. maj 1983.

Noter

1. *Navigatørernes bog*, p. 172.
2. Oplyst af Johannes Lauritsen, oktober 2012.
3. *Marstal Søfart 1925-2000*, p. 276.
4. *Ærø Sejlskibe*, p. 237, 238.
5. *Marstal Søfartsmuseums Årbog 1992*, p. 31, 32.
6. *Coasterfarten*, p. 25-28.
7. *Dansk Søulykkesstatistik 1944*, nr. 244.
8. Skibsførerens rapport til Søassuranceforeningen »Ærø«.
9. *Ærø Folkeblad,* 3. maj 1956.
10. Uddrag af skibsdagbogen til Søassuranceforeningen »Ærø«.
11. *Ærø Avis,* 21. august 1959.
12. *Dansk Søulykkesstatistik* 1962, nr. 351.
13. *Ærø Folkeblad*, 18. september 1962.

Kilder

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

F. Holm-Petersen: *Ærø Sejlskibe,* Skandinavisk Bogforlag 1958.

Marstal Søfartsmuseum Årbog 2006: Marstalsejlads på Eyrarbakka.

Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv.

Arkiv Søassuranceforeningen »Ærø«.

Tidsskriftet *Coasterfarten.*

Navigatørernes Bog.

Dansk Ulykkesstatistik, diverse årgange.

Sømanden Soli

Af NIELS LUNDSAGER

Lokket af ovenstående annonce i *Ærø Ugeavis* d. 26. juni 2012 tog jeg, marstaller på tredje år, til mødet på Ommel Kro, der blev inspirationen til denne beretning.

Krosalen blev denne fine sommeraften fyldt til sidste plads, og flere måtte gå hjem igen på grund af pladsmangel. Hvem var det dog, der var så interessant, at han trak så stort et publikum? Det var en af Ommels beboere, der havde fået en særlig position, nærmest som en maskot for landsbyen.

Siden erfarede jeg, at der fire år tidligere havde været et brag af en fest på kroen med samme Soli i centrum. Til den lejlighed havde skipper Heine Hestoy, medlem af »De Småborgerlige«, forfattet en avisartikel samt følgende sang:

Soli Monise i kabyssen på HERMAN C. BOYE ud for Vestafrika, foråret 1988, med friskfangede flyvefisk. (Foto Lars Kromann).

Syng en sang om sømanden Soli

Melodi: *glædeshymnen fra Beethovens 9. symfoni.*

Tag med mig en tur på havnen, i den stille Ommel By.
Uden meget skum for stavnen, sidder der en sømand kry.
:/: Syng en sang om sømanden Soli, som ud på alle have for
Syng om rejsen fra Tuvalu her til Ommel, hvor han bor.:/:
Tag med mig en tur til Kleven, her er havn og her er vand.
På en bænk, der sidder Soli, som omsider gik i land.
:/: Syng en sang om sømanden Soli, mønstrede på Elisabeth
Krydsed' hele Stillehavet, nitten år dem tog han let.:/:
Han har set de stjerner klare, han har set hver havn på jord.
Nu er skuden lagt til kajen hos ham Else, hvor han bor.
:/: Syng en sang om sømanden Soli, dengang han satte kurs mod nord
Fra Tuvalu til Atlanten, hvor han kender hver en fjord.:/:
Han har krydset svære søer, han har set hver solopgang.
Hver en have nu han kender, klipper hæk med smil og sang.
:/: Syng en sang om sømanden Soli, manden der tog den længste tørn
Vise ord han nu fortæller her til alle Ommels børn.:/:

Soli havde ved nytårstid været nogle uger på Tuvalu. Det var tredje besøg på Tuvalu, efter at han d. 17. september 1964 havde fået hyre på M/S ELISABETH BOYE fra rederiet Erik B. Kromann, Marstal. Med sig på turen havde han tre venner fra Ærø, teenageren Jack, den forhenværende maskinmester Laurits og styrmanden Louise. På mødet på kroen var det Laurits, der fortalte, og Louise, der viste billeder og små film fra rejsen. Jack og den 77-årige Soli, der sad på en stol nær Laurits, lagde jeg, der sad bagest i lokalet, ikke mærke til. Soli har jeg siden lært at kende. Mødet sluttede med, at ca. 15 mand fra De Småborgerlige mødte frem og med høj og klangfuld røst i det lavloftede lokale fremførte såvel sangen om sømanden Soli som et par andre sømandssange.

Tuvalu

Tuvalu er en ganske lille stat i det sydlige Stillehav midt mellem Australien og Hawaii. De ca. 10.600 indbyggere har kun 26 kvadratkilometer land at sprede sig på. Regner man havet med, er Tuvalu imidlertid meget stor. Sørejsen mellem de fjernest beliggende øer er 675 km. Det højeste punkt er 4,5 m. over havniveau, og landets fremtid er truet af såvel stigende vandstand som det forsurede havs angreb på underlaget af koraller. Soli er vokset op på en fjern nordlig atol med navnet Nanumea. Som de fleste øer i Tuvalu er Nanumea en ringformet øgruppe med en rolig lagune i midten. Soli fortæller, at næsten alle Nanumeas indbyggere boede på den østligste ø i ringen, dog boede der bønder på en vestlig ø, hvor Nanumeas landbrug befandt sig. En gang hver uge sejlede man over lagunen til landbrugsøen for at hente fødevarer, fortrinsvis bananer og kokosnødder. Der ud over levede man mest af fisk.

4. april 1935, da Soli Noa Monise blev født, blev han borger i det britiske protektorat, Gilbert and Ellice Islands. Først d. 1. oktober 1978 blev protektoratet til to

selvstændige nationer, Kiribati og Tuvalu. I det følgende benævnes øgrupperne med disse senere navne.

Da Soli var 17 år, døde hans mor. I 1953, hvor Soli som 18-årig forlod skolen, fik han arbejde på Nala Island, en ø i Kiribati. Her kørte han gummiged, trucks og kraner for et australsk firma, der gravede fosfat. Derefter aftjente han sin værnepligt i marinen. I 1961 var Soli som 26-årig hjemme på ferie. Her mødte han en fætter, der hjalp ham til et nyt arbejde, igen med udgangspunkt i Kiribati. Soli blev nu sømand og sejlede rundt med varer til de enkelte øer i Kiribati og Tuvalu. En ny hyre fik Soli en gang han mødte en skolekammerat, der var styrmand. Han bød Soli på middag. Efter middagen sagde kammeraten: *»Kom med mig i morgen. Pak din kuffert. Kl. 8 kommer jeg og henter dig«.*

Der var tale om et motorskib med 10 mand på dækket, 3 på broen og 2 elever. Skibet lastede afskallede kokosnødder i sække og sejlede dem fra Kiribati og Tuvalu til Fijiøerne, hvor nødderne blev forarbejdet til kokosmel. Der var tale om ret store afstande. Turen mellem Kiribati og Tuvalu tog en uge, og videre til Fiji tog den to uger.

Ansat i rederiet Erik B. Kromann

I 1964 lå skibet i dok på Fiji. På reden lå coasteren ELISABETH BOYE af Marstal fra rederiet Erik B. Kromann. Der blev Soli d. 17. september som 29-årig forhyret som matros. Soli blev i det ærøske rederi arbejdslivet ud og voksede ganske langsomt ind i miljøet på de danske skibe og efterhånden også i Marstal og landsbyen og havnebyen Ommel, nogle få kilometer nordvest for Marstal. Gennem samtaler med Soli og nogle af hans skibskammerater og folk fra Marstal samt ved gennemgang af arkivmateriale fra rederiet, arkivalier der nu opbevares på søfartsmuseet, har jeg fundet materiale til de følgende sider.

ELISABETH BOYE, der var bygget i Holland, var chartret ud og sejlede fast på Australien. Den færøske skipper, den norske styrmand og den danske maskinmester var alle bosiddende i Sydney. Den øvrige besætning var malajer, 3 fra Kiribati og 4 fra Tuvalu. De 2 arbejdede i kabyssen og de øvrige på dækket. Soli havde titel af matros, men blev efter nogle år kaldt bådsmand, altså arbejdsleder på dækket. Senere i livet kom Soli i kabyssen, da han efterhånden fik problemer med benene og han her kunne sidde ned under en del af arbejdet.

Da charteren udløb i 1965, blev skipperen afløst af »Røde Peter«, en marstaller, der i forbindelse med verdenskrigen blev gift og slog sig ned i England. Røde Peter beholdt 5 malajer i sit mandskab. I 1966 blev ELISABETH BOYE solgt til Norge. Soli og det øvrige mandskab fulgte med den halve jord rundt, til afleveringen d. 24. august i Stavanger. Soli fortæller, at fra Norge gik det med færge til København og videre med flyver til Marseille, hvor de kom om bord i den et år gamle M/S ERIK BOYE. Fire af de fem malajer valgte efter et par år at afmønstre, kun Soli knyttede sig varigt til rederiet. En af malajerne var Mitanga. 23. januar 1968 skrev skipperen på ERIK BOYE hjem til rederiet: *»Mitanga beder om at blive sendt hjem – – – han blev ellers en ret god kok efterhånden, så jeg tror næppe vi får en anden der er så god. Der er ikke noget at sige til at de vil hjem. Det er jo ligegodt over tre år siden de har været derude«.* En af malajerne sendte senere et takkebrev for sin tid i rederiet.

Om sine første 12 år i rederiet fortæller Soli: *»Selv om jeg sejlede sammen med dejlige mennesker, så var der også problemer og det kunne være hårdt«.* Han sejlede i 6 måneder ad gangen og fik så 14 dages ferie. Ferierne blev afholdt hjemme hos kollegerne. Fra 1966 i Esbjerg og siden hos marstalfødte maskinmester Helge Dam Rasmussen i Middelfart og derefter hos

Coasteren ELISABETH BOYE, hvor Soli blev påmønstret under skibets ophold på Fiji 1964.

maskinmester Keld Thygesen i Marstal. Lønnen var beskeden, som den normalt var og er for oversøiske besætningsmedlemmer. Fra 1/6-1967 blev hyren aftalt hævet fra 1.000 til 1.200 kr., Soli må dog året efter rykke for de 200 kr. om måneden. Nytår 1970 beder Soli om at få sin hyre hævet til 2.000 kr. om måneden, hvilket bevilges. Rederiet trækker fast et beløb af hyren, der sendes til Solis far.

På et tidspunkt omkring 1976 ser man, at Soli bliver ansat på danske vilkår. Sommeren 1976 er hyren 5.500 kr. og i 1981 6.500 kr. Soli bliver også medlem i sømandsforbundet. Nu følges et halvt års sejlads af to måneders ferie.

Det fremgår tydeligt, at rederiet er glad for Soli. Han er af og til omtalt i korrespondancen, hvilket de færreste søfolk er. I marts 1968 skrev en skipper således hjem og beklagede sig voldsomt over sin styrmand, men slutter brevet: *»Havde jeg ikke Soli Monise her gik det da ad helvede til det hele«.* I januar 1970 kommer Soli i klemme med det ene ben ved ombordtagning af reserveskrue. Det fører til et par måneders rekonvalescens, der tilsyneladende foregår om bord, indtil skipperen kan rapportere hjem, at Soli nu er helt i orden. 28/3-1976 forliser ERIK BOYE med Soli om bord ved Ibiza. 1. maj flyttes besætningen over på ELISABETH BOYE, der efter 10 år i norsk ejerskab under navnet SANDOR er købt tilbage til rederiet og har fået sit gamle navn igen. Skipper Karlo Rasmussen overtager det genanskaffede skib og finder det i en dårlig forfatning. D. 5. juli skriver han hjem til rederiet: *»Det er en fin besætning med Monise i spidsen, der gør hvad de kan for at rette skibet«.*

Forliset på Ibiza

Tilbage til forliset på Ibiza. Soli fortæller, at han fik en meget ublid vækning den morgen. Da han var tumlet ud af køjen og kommet udendørs, kunne han konstatere, at skibet havde lagt sig tilrette på en klippekyst. Også maskinmester Keld var vågnet ved sammenstødet med klippekysten, men resten af besætningen måtte vækkes, også den nyansatte ældre norske styrmand, der på vagten var blevet ramt af et hjerteanfald. Soli hørte Keld sige til skipperen, Niels: *»Nu tager du med en fisker op i byen og ringer til Kromann«.* Der var kommet flere fiskerbåde til for at følge begivenhederne. Skipperen sejlede så med en fisker hen til den nærmeste by og fik af-

lagt beretning. *»Så sad vi længe på agterdækket og ventede på skipper. Da han efter fire timer er tilbage, siger han at vi skal tage på hotel og tage alle vore ting med på hotellet. Her kom skipper, Keld og jeg så til at bo i tre uger«.* Resten af besætningen rejser hjem.

Soli, der var vant til halvårige ferier på to uger, udbryder: *»Det var fandeme en fin ferie! Vi fik penge hver uge og vi hyggede os«*. I løbet af »ferien« fik man besøg af to store gymnasiedrenge fra Marstal, der i forvejen var på ferie på Mallorca, Nis Kørner, der senere bliver maskinmester, og Boye Kromann, der senere bliver reder sammen med sin fætter, Lars Kromann. De to drenge kendte skibet, da de i sommeren 1974 havde været forhyret på skibet som dæksdrenge. Der kom også besøg af en forsikringsmand fra København. Og så holdt Soli sit livs fødselsdag, mens de var på Ibiza. *»Min 40-års fødselsdag«,* siger han. Det er nok snarere 41 år. For 4000 pesetas får han arrangeret en 12 timers fest på hotellet, hvor også fastboende danskere inviteres med.

Rederiet Erik B. Kromann, der var stiftet i 1907, blev nu drevet af næste generation, sønnerne Hans Albert, Andreas og Erik. Den gamle reder var død syv år før forliset på Ibiza. Det var Hans Albert, der styrede kontakten til besætningerne og også den, der i denne situation havde kontakten til Ibiza. De tre skibbrudne tager hver dag ud til skibet og følger, hvad der sker. Der kom et hollandsk skib med fire mand og forsøgte at trække skibet fri af kysten, men da de må opgive det, går de i gang med at ribbe skibet for alt af værdi. Soli var først betænkelig ved dette »sørøveri«, men finder så ud af, at skibet nu er ejet af et forsikringsskab, der prøver at

Soli betragter ERIK BOYE (NR. 2), der var rendt på klipperne ved Ibiza. (Foto Boye Kromann).

Bådsmand Soli på den ikke planlagte ferie på Ibiza sammen med den besøgende Nis Kørner (Foto Boye Kromann).

redde, hvad reddes kan. Lasten, der bestod af foderstoffer, lod sig ikke redde. Så prøvede hollænderne igen at trække havaristen fri, men med det resultat, at den gled af klipperne og forsvandt i dybet.

Soli flytter ind hos familien Thygesen

Efterhånden udviklede maskinmester Keld Thygesen og Soli et nært venskab, og i en årrække fulgtes de ad, når de skiftede fra skib til skib, og når de holdt ferie, og Soli fik sit faste tilhold i Kelds og Jonnas hjem, Toftevejen 11 i Marstal. Jonna Thygesen, nu enke, fortæller: *»Soli flyttede ind hos os i 1971. Han var da ret syg med sår på benene. Han fik daglig besøg af en sygeplejerske. Han var kommet med flyver en måned før Keld. Soli var noget beklemt ved om han kunne bo hos mig når Keld ikke var hjemme, men et eller andet sted skulle han jo være, og det blev altså hos mig«*. Herefter blev Solis adresse på hyrekontrakterne anført som Toftevejen 11. Det er et beskedent hus, hvor der nu skulle bo tre voksne og tre børn. Den yngste var født kort før, Soli flyttede ind. *»Og så fik jeg yderligere et barn, der endda var ældre end mig selv«,* spøger Jonna. Den lille nye blev døbt Rasmus Boye Thygesen. Soli blev gudfader. *»Og det gjorde ham stolt«,* husker Jonna. Når Soli blev en habil skibskok, skete meget af oplæringen i Jonnas køkken. *»Soli stod altid og kiggede hen over ryggen på mig og spurgte: »Hvorfor dit og hvorfor dat« om madlavningen«*. Soli brugte også de to større børn til at lære sig danske gloser. *»Keld var min kæreste, Soli var min bedste ven«,* slutter Jonna sin fortælling.

Da Keld og Jonna i 1978 flyttede til Lohals, ville Soli ikke med. Han fik så en lille lejlighed hos Margrethe Tollesen på Strandvejen 3. Også her blev forholdet til værtinden uformelt. *»Min bedstemor«* kaldte Soli fru Tollesen. Da fru Tollesen flyttede, fandt Soli en lidt større lejlighed, Reberbanen 45.

Dansk statsborger

Med ganske få undtagelser var Soli hele tiden, fra han i 1964 mønstrede på ELISABETH BOYE, omgivet af danskere. Når han havde ferie, var det i Danmark. Han blev selvfølgelig mere og mere dansk. Han ønskede også at blive dansk statsborger, men det var heller ikke dengang noget, der gik let. Museumsleder Erik Kromann fortæller: *»Min far (skibsreder Hans Albert Kromann) gjorde en meget stor indsats for at få gjort Soli til dansker. Vi var ret opbragte over det og min far havde meget ballade med det og måtte lægge et massivt pres på myndighederne«*. Erik og Inge-Lise Kromann købte i 1976 hus i Willemoesgade, og Erik husker, at Soli kom meget i hjemmet og deltog i familiens fester. Erik har et foto fra efteråret 1977, hvor han og Inge-Lise står og vinker til Soli, der sejler ud af Marstal Havn på coasteren ERIK BOYE. Også skipperenken Lonni Hansen husker: *»Der var en farlig ballade da Soli skulle være dansk statsborger«*.

En medvirkende årsag til, at rederiet pressede på for at få Soli gjort til dansker,

var de gentagne vanskeligheder med at få Solis papirer godkendt, når han skulle over landegrænser. Soli fortæller: *»En gang jeg skulle fra Marstal til en hyre i Antwerpen, blev jeg afvist af de tyske myndigheder i Padborg. Jeg måtte ringe til Hans Albert, der hurtigt fik arrangeret et fly fra Sønderborg til Kastrup og et andet fly videre til Antwerpen«.* Styrmand Jens Kjærulf fortæller: *»Soli blev altid holdt tilbage på grund af passet fra Tuvalu. Vi skulle stå og vente på ham«.* Jonna Thygesen fortæller, at det især var de tyske myndigheder, der var problemer med, så efterhånden valgte rederiet at sende ham med flyver over Tyskland.

Jeg fik lyst til at bore lidt i, hvordan Soli kunne få sit statsborgerskab, og om jeg kunne få dokumentation for rederiets pres på myndighederne. Jeg fik aktindsigt i sagen i Justitsministeriet. Jeg har fået 47 sider kopier af dokumenter, men udelukkende formelle skrivelser og skemaer. Jeg fandt ingen tegn på rederiets pres. Soli søgte om statsborgerskab to gange, først d. 27. februar 1976 og anden gang d. 26. oktober 1981. I 1976 skriver overbetjent Malthe Hansen fra Ærøskøbing: *»Ansøger taler og læser delvis dansk«.* Ved sin første ansøgning angiver Soli at være indvandret i Danmark d. 16. september 1964, men han er i 1976 end ikke tilmeldt folkeregisteret i Marstal. Heller ikke folkeregistrene i Esbjerg og Middelfart har dokumentation for bopæl der. Først efter at have søgt om statsborgerskab melder Soli sig d. 9. april 1976 til folkeregisteret i Marstal. Soli har hverken fødselsattest eller pas. Hans formelle dokumentation er hans søfartsbog, udstedt i Ellice Group, hvor han angives som britisk statsborger. Det lykkes dog politiet at få troværdige vidner på Solis arbejde på danske skibe i udenrigsfart og for hans ophold på dansk jord, lige som en

Der vinkes farvel til Soli ved afsejling Marstal eftersommeren 1977, ERIK BOYE (NR. 3). (Foto Erik Kromann).

række myndigheder, herunder skatteæsenet, forsikrer, at de intet negativt har på ham.

11. maj 1977 får Soli sit afslag. Justitsministeriet skriver bl.a.: *»Efter den af Folketinget fulgte praksis, kan en ansøgning om dansk indfødsret ikke forventes imødekommet for en andrager, der sejler med danske skibe i udenrigsfart, medmindre vedkommende har den tilknytning til forholdene i land, at han er gift med en dansk kvinde«*. Soli spøgte derefter med at fri til sin værtinde, fru Tollesen.

Da Soli søger anden gang, er der sket en ændring i regelsættet, der gør, at Soli lettere kan få sit statsborgerskab. Desuden har han nu en vis anciennitet som tilmeldt folkeregisteret. I 1979 havde han desuden søgt opholds- og arbejdstilladelse i Danmark, men fået at vide at det ikke var nødvendigt for søfolk, hvorfor han ikke fik tilladelsen. Siden den første ansøgning blev indgivet, er Tuvalu d. 1. oktober 1979 blevet født som selvstændig stat, og den nye stat har forsynet Soli med et pas. Der er dog nogen, der mener, at Tuvalus selvstændighed også har været til besvær for Soli, idet grænsekontrollerne ikke har kendt den nye stat. I 1981 er politiassistent K. B. Nielsen, Marstal, der nu arbejder med sagen, meget mere imødekommende i sin indberetning. Han anfører, at Soli taler og forstår ret godt dansk. Skibsrederen giver til politiet udtryk for at *»føle et ansvar for, at ansøgeren nu, efter at have arbejdet på rederiets skibe i 17 år og levet og boet som så mange andre danske sømænd, også kan blive dansker med ret til også at være i Danmark, når han engang ikke længere kan arbejde for landet«*. D. 15. juni 1982 meddeler Indenrigsministeriet, at Soli, i henhold til lov af 18. maj 1982, har fået dansk indfødsret med virkning fra d. 25. maj 1982. Forespurgt oplyser Justitsministeriet, at der dengang netop var indført følgende regel: *»For ugifte søfolk ligestilles 2 års sejlads med danske skibe med 1 års ophold her i landet«*. Normalt kan udlændinge søge om statsborgerskab efter 7 års ophold her i landet. Fra 3F-Søfart får jeg at vide, at de kun kender få eksempler på udenlandske søfolk, der har ønsket og derefter fået dansk statsborgerskab.

Soli deltager i bakstørnen efter julemiddagen om bord på ERIK BOYE (NR. 3) på Newfoundland 1977 (Foto Nis Kørner).

Soli fik altså sit statsborgerskab uden at være gift med en dansk kvinde, men allerede året efter flytter han sammen men Else Thygesen i dennes fødehjem, Krovejen 21 i Ommel, hvor de nu 30 år senere stadig bor. Else er søster til Solis gode ven og skibskammerat, Keld Thygesen. 18. juli 1985 holdes der bryllup i Ommel Kirke. Efter brylluppet sagde Soli til Keld: *Nu er jeg gift med din søster, nu skal du ikke længere kalde mig: »Dit sorte apparat«*.

Livet i rederiet Kromann

Rederiet Erik B. Kromann har været oppe på at eje 12 skibe og disponere flere andre. I dag ejer det 2 coastere, M/S HANS BOYE og M/S ELISABETH BOYE, og disponerer som medejer yderligere 3 skibe. Rederiet kan opleves som en stor familie, hvor mange af de ansatte, især navigatørerne, hedder Kromann til efternavn eller er gift

Soli i kabyssen i gang med at lave pandekager til besætningen på M/S ERIK BOYE (NR. 4) og gæster fra ANDREAS BOYE, august 1983 i Qudimak, Saudi-Arabien (Foto Laurits Nielsen, der lå samme sted med M/S ANDREAS BOYE).

med en Kromann. Besætningen er også for manges vedkommende hjemmehørende i Marstal og tilhører kredsen omkring rederiet. Det gælder bestemt også Soli, trods hans fremmede oprindelse. Skipper Heine Hestoy fortæller, at i 90'erne begyndte de danske rederier at skifte de danske besætninger ud med udlændinge, fortrinsvis filippinere. Rederiet Bresling i Fåborg og også Kromann var dem, der holdt længst ved de danske besætninger. Først i 2008 gav man efter for det økonomiske pres og skiftede til udenlandske besætninger. Kromann valgte folk fra Tuvalu. På broen holder man sig stadig til danskere, dog er der også ansat en styrmand fra Tuvalu. Folk på Tuvalu er alle født ved havet og færdes hjemmevant på havet, og så er der nu oprettet en sømandsskole på Tuvalu, så matroser derfra kan deres kram.

Ofte er der medsejlende hustruer i Kromanns skibe. Som regel er de passagerer, men det sker også, at de overtager tjansen som kok, hvis man mangler et besætningsmedlem. Ofte er der også børn med. Jonna Thygesen fortæller, at hun i en årrække var medsejlende hustru 3 måneder i forsommeren og gerne havde et par børn med: *»Vi var ofte 2-3 hustruer med på skibene. Vi havde altid skolebøger med til børnene og så sad de daglig et par timer på broen med skolearbejdet. De sidste 3 år Keld sejlede, var jeg med ude i ni måneder«.* Lonni Hansen fortæller, at hun begyndte at sejle med, da hendes Per var 3-4 år. Per sad ofte på skødet hos Soli. Lonni har også set Soli give sutteflaske. Også Solis kone, Else, har nogle gange været med på rejserne.

Jeg vil ikke her gengive alle de rosende ord, jeg har hørt om Soli, men dog komme

med to forskellige beretninger. Året efter forliset ved Ibiza var Nis Kørner ansat som dæksdreng på rejser til Newfoundland, hvor Soli også var med. Nis Kørner fortæller, at han, en anden dæksdreng og Soli midt om natten i stormvejr måtte ud på dækket iført redningsveste for at sikre en bom, der havde revet sig løs og hang og svingede. Det var Soli, der vovede sig længst frem på dækslasten og fik tøjlet bommen.: *»Soli viste sig som en rigtig dygtig sømand«,* sluttede Nis. Maskinmester Preben Kruhøffer fortæller om en tur til troperne, hvor der var to passagerer med, begge fiskeriofficerer. Soli bemærkede straks, at den ene bar shorts, der var fra Tuvalu. Det viste sig, at passageren var gift med naboens datter fra Solis barndom på Nanumea. Ved første måltid bemærker Soli også, at passageren er kejthåndet. Ved næste måltid er bestikket lagt så det passer en kejthåndet. Soli var ærekær, intet blev overladt til tilfældighederne.

I 2002 som 67-årig gennemgik Soli en rygoperation og gik ved den lejlighed på pension. Han har dog siden haft nogle kortere hyrer om vinteren som kok.

Soli, Marstal og Tuvalu

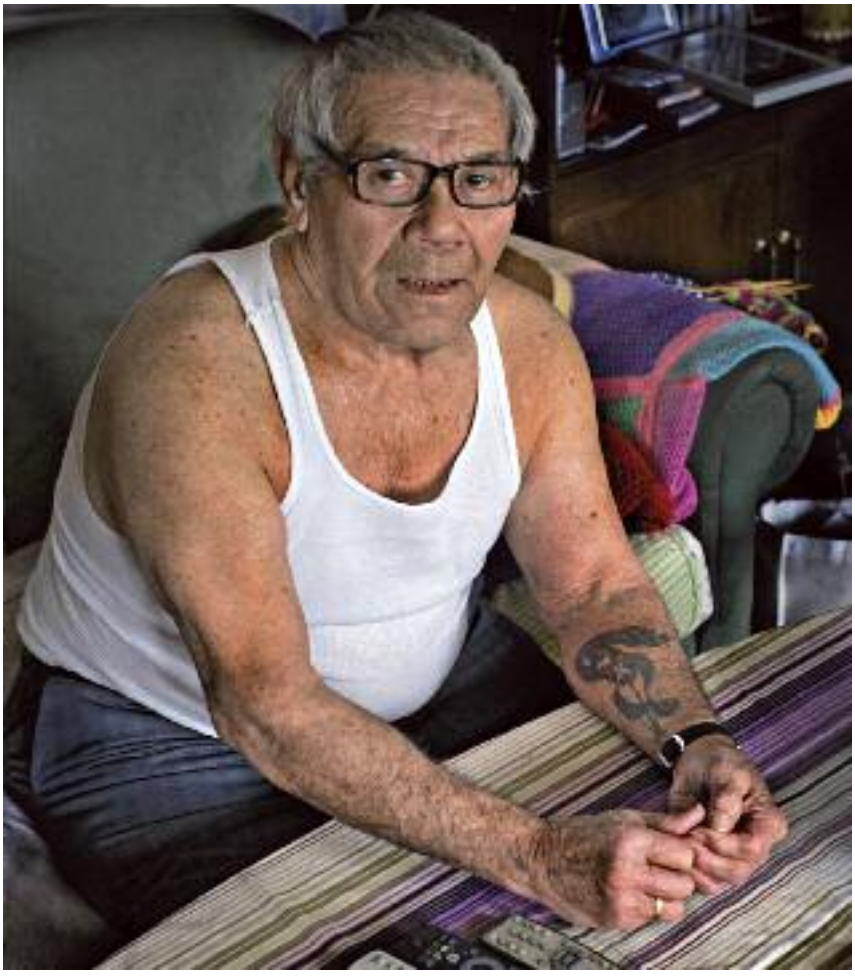
Efter sin mønstring i 1964 har Soli kun besøgt Tuvalu tre gange, første gang i 1973-74, hvor han boede i flere måneder hos sin far på Nanumea. Anden gang var i 1992. Her rejste Soli igen alene og måtte en tur på hospitalet i Tuvalu med sine dårlige ben. Den sidste gang var med de tre venner og varede fra 17. december 2011 til 10. januar 2012. Tuvalu har to ugentlige flyforbindelser til Fiji. Denne gang nåede man ikke til Nanumea, men sejlede dog en tur på 4 dage til de tre øer nærmest hovedøen. Laurits fortæller, at Soli var glad for at komme til Tuvalu, men ikke mindre glad, da man vendte næsen hjem mod Ommel og Else. Soli måtte igen en tur ind og vende på sygehuset på Tuvalu, denne gang

Soli om bord på ANNE BOYE i Søby 14. juli 1985 ved skibets prøvetur. (Foto Jens Kjerulff).

med blodforgiftning. De fire, der rejste sammen, boede privat og havde glæde af Solis mange familiemedlemmer og bekendtskaber. En fætter drev en Drug Store, som Soli for år tilbage havde været med til at finansiere. De mødte også rederiet Kromanns kontaktperson, Satin, der formidler søfolk til bl.a. Ærø.

Trods de få besøg i Tuvalu, så har Soli holdt fast i mange kontakter og Soli får en del familiebesøg. Til sin 60-års fødselsdag havde Soli tre gæster fra Tuvalu boende i tre uger. Da coasteren VEGA for nylig lå i Marstal Havn i nogle uger, besøgte han daglig skibet, der havde tre besætningsmedlemmer fra Tuvalu, den ene en søn af Solis fætter. Også da Else og Soli blev gift deltog et par fætre fra Tuvalu.

Historien om Soli er kun et enkelt eksempel på mennesker fra fjerne egne, mest sømandskoner, der slår sig ned i Marstal og bliver accepteret og kommer til at trives her. Byens åbenhed er en medvirkende årsag til, at også denne skribent for tre år siden rykkede til Marstal, dog ikke fra så fjernt et sted.



Den 77-årige Soli Monise, borger i Ommel, fotograferet i sit hjem i 2013 af fotograf Henrik Saxgren.

Bataljen i Korsør

Af Gunner Egholm Rasmussen

Forhistorien

I bogen »Marstals Søfart indtil 1925« skrevet af overarkivar Kroman, skriver forfatteren, at marstallerne ligefrem var en af årsagerne til de danske provinsbyers nedgang i slutningen af 1700-årene. Han omtaler en rapport i tidsskriftet »Minerva« fra 1793, der således berettede, at marstallerne fra deres flække kunne drive købstadsnæring uden at svare købstadstyngde. Rapporten er dog fuld af ros og lovord over marstallernes flid og dygtighed, og slutter med at konkludere, at hvor usædvanlig rigdom var kommet til Marstal var tilsvarende nedgang mærkbar andre steder.

Kroman beretter i bogen om mange rejser på Lolland-Falster og senere også på de Sydsjællandske og andre havne. I disse havne opkøbte ærøskibene korn direkte fra omegnens herremænd, hvorved købmændene i byerne mistede denne handel, så ærøboerne var ikke lige velsete alle vegne.

Man havde, uden held, forsøgt at få denne trafik stoppet af juridisk vej, men ærøboerne fortsatte deres handel, som de nu var vant til. I enkelte byer, bl.a. Nyborg, havde der været optræk til ballade, men da man kom frem til 10. oktober 1802 eksploderede situationen i Korsør.

Korsørs skibsfart

I 1760 var den samlede korsørflåde på 213 kommercelæster. Derefter blev flåden til stadighed reduceret således, at der i 1801 kun var 5 skibe på i alt 45 kommercelæster tilbage.

Byens skibsfart var blevet udkonkurreret, især af skibe fra Ærø, og det kunne både købmænd og søfolk selvfølgelig mærke. F.eks. havde 20% af skibene, der anløb byen i 1798, hjemme på Ærø, så det var en hård konkurrence for de i Korsør hjemmehørende skibe. Denne konkurrence gav sig udslag i den eneste batalje, som Korsørs borgervæbning vides at have deltaget i.

Styrken udgjordes af en kaptajn, to premierløjtnanter, en sekondløjtnant, en adjudant, en fenrik, en sergent, ti underofficerer, en tambur og 40 borgere. I alt 58 personer.

Parade for kronprinsen

En parade for kronprinsen den 10. oktober 1802 blev afsluttet på et par af byens værtshuse, og her besluttede man, at marstalskipperne skulle have en lærestreg, og anledningen fandt man snart. Paraden havde ellers fundet sted i god ro og orden, og man høstede megen ros for denne, idet eneste uheldige hændelse under paraden var, at en tamburin havde slået trommeskindet i stykker i bare begejstring, men snart skulle der tampes på levende kød.

Som nævnt samledes man efter paraden på et par af byens værtshuse for at fejre den overståede militære bedrift, og selv om der ikke var blevet noget af købmand Poul Bergs stolte plan om at tale for fronten, var der nok at diskutere, samtidig med at drikkevarerne gik ned. De blanke våben, munderingerne og drikkevarerne satte den krigeriske stemning i vejret, og særlig den unge købmand Vincent Hansen førte det store ord, medens købmand Poul Berg i baggrunden holdt harmen ved lige med forblommede ord og løfter, som senere ingen rigtigt kunne huske, og så skete

Officer i Korsørs borgervæbning.

det. Luften var ladet med elektricitet, og ved 21-tiden om aftenen kom den første gnist.

Uro på havnen

Nede i havnen ved Nybro lå ved siden af ærøskipperne en svendborgskipper, Mikkel Nielsen, med sit fartøj, og en af hans matroser kom ved denne tid fra byen for at gå om bord. Matrosen var blevet fuld og samlede opløb ved broen, og her gav han sig til at tale til folket og sige forskellige mindre pæne ting om Korsør-borgerne.

Da tonede Svendborg-skipperen frem og halede sin matros om bord med løfterige ord om frokost i morgen, men matrosen fortsatte sit mundhuggeri mod Korsørborgerne, og efterhånden som parterne blev hidsige, blandede Mikkel Nielsen sig i skænderiet, og idet han knaldede kahytsdøren i, afleverede han den sidste salve, hvori han beskyldte Korsør-borgerne for at være kæltringer og tyvepak.

Dette blev gnisten, der fik krudttønden til at eksplodere. Denne forfærdelige krænkelse blev omgående meldt til hovedkvarteret, hvor Poul Berg og Vincent Hansen havde holdt kamplysten vågen ved at skænke punch til hele styrken. De fleste var endnu i uniform med sabel ved siden, og Berg og Hansen beordrede deres karle op af sengen og gav dem ordre til at tage brandøkser med.

Flere var betænkelige, men lod sig berolige med at Berg og Hansen indestod for følgerne. Bøssemager og tambour, Ludvig Steffensen ville nok være med, hvis han kunne være vis på ikke at komme i vanskeligheder derved.

Borgervæbningen rykker ud

Til Nybro, lød feltråbet, og hele flokken, der talte et halvt hundrede mand, satte sig med borgervæbningen i spidsen i bevægelse i uniformer med skindhuer og dragne sabler eller i tilfældig påklædning, som de var revet op af sengen. Med stokke, knipler, jernstænger og økser drog man af. Rytter Jens Wiborg var i hvide lærredsbukser og derfor let genkendelig, og som en lavine rullede flokken ned mod skibsbroen.

Ved havnen var alt mørkt og stille. De fremmede skippere, der havde været samlet hos værtshusholder Stue, var blevet advaret af skipper Johan Svarres skibsdreng og var alle sammen nået om bord på deres skibe, hvor de mente sig i sikkerhed. Der var udover Svarre blandt andre skipper Buck fra Rudkøbing, Ernst Albrechtsen, Charles Jensen Friis og Jens Christensen fra Marstal, Johan Ahrent Svane fra Ærøskøbing og Mikkel Nielsen fra Svendborg. Alle skibene lå velfortøjet ved siden af hinanden.

Angrebet

Pludselig flængedes nattestilheden af tumulten fra skaren, der kom væltende under hujen og brølen. Et øjeblik stoppede

man op ved amtsforvalterens plankeværk for at holde krigsråd og forvisse sig om, at Berg og Hansen var med, jo, der stod to mand i kavajer ved madam Bachens havegærde, og så stormede man videre; de forreste for ud på Johan Svarres jagt og slog kahytsdøren ind. Gennem larmen hørte man Svarre råbe: *Herregud børn, hvad har jeg gjort Jer*. Angriberne huggede løs på fortøjninger og vanter, og snart svajede forenden af jagten ud. Svarre greb en bådshage for at støde fra og undgå sammenstød med Ernst Albrechtsens jagt, men en af angriberne, der troede, Svarre ville slå, slyngede en håndsprøjte ned efter ham. Snart var alle trosser hugget over, og jagten drev af under sejrherrernes hurraråb. Et par af mandskabet var sprunget i en båd for at redde en jolle. Det blev opfattet som et fjendtligt forsøg på landgang, og en hagl af brændestykker tvang dem til at vende om. På kajen var man bange for ærøboerne og ventede en farlig modstand. *De vil ikke levne liv og blod i os, hvis de kommer i land*, råbte skræddermester Peter Troutner. Albrechtsen var ved at lide samme skæbne som Svarre, men blev reddet ved, at en stemme råbte: *Ernst Albrechtsen er en brav mand og bør elskes. Han er opmærksom på byens borgere og køber sin last hos dem*.

Så gik det løs på Jens Christensens, Claus Jensens og Mikkel Nielsens fartøjer. De dragne sabler, modet og brændevinen i vommen satte vildskaben i vejret, og man huggede løs på alt, hvad der kom i vejen, sabler og økser ramlede sammen, så et rædselsslagent øjenvidne bagefter kunne fortælle om, hvorledes der stod gnister af dem.

Den lille Berg gik aldeles bersærkergang og huggede som en rasende. Han og billardholder Jansen skiftedes til at holde og hugge i et tov med deres sløve borgersabler.

På Claus Jensens jagt var Svendborgskipperen Mikkel Nielsen gået om bord. Han sad nede i kahytten sammen med Claus, da slagene begyndte at drøne mod kahytsdøren, medens der blev råbt: *Kom kuns herud I tyve og kæltringer, så skal vi kløve hovedet på Jer*.

De to skippere styrtede op og fandt ødelæggelsen i fuld gang, Hansen huggede løs på masten, og Jansen og Berg filede og huggede på tovværk, og den aldeles fulde Jens husar bearbejdede pumpen og klatrede dernæst op i bovsprydet for at kappe et tov, men faldt med et brag ned på dækket. *Men Gud bevare mig, børn, hvad tager I Jer for,* råbte Mikkel Nielsen og greb fat i Vincent Hansen.

Hvad der derefter skete i tumulten og bælgmørket er ikke ganske klart oplyst, nogle mente at have hørt Mikkel Nielsen råbe til folkene om at gribe til håndspagerne. I angst og raseri huggede Vincent Hansen til ham med sin sabel, Berg og Jansen og flere hjalp til, og pludselig lød et hyl fra Mikkel Nielsen: *De har slået mig fordærvet, min arm er slået over*. Nogle af angriberne blev nu betænkelige, og møller Bergs karl, Mathias Hollesen, slog armene om Mikkel Nielsen for at værne ham med sit legeme, og sammen med sin kammerat, Thychsen, fik han Mikkel Nielsen hjulpet gennem menneskemængden ind på land.

Stille

Efter dette lagde stormen sig nu pludselig og flere listede hjem, en karl, der var sendt hjem efter et stort vridbor til at bore skibene i sænk med, blev sendt tilbage, og bataljen ebbede helt ud.

Byens vægtere havde været tilskuere til slaget uden at gribe ind, men til sidst var de dog løbet hen til borgmester Klagenberg for at meddele, at der var tumult og rebelleri ved havnen. Borgmesteren begav sig straks derned, men fandt alt tomt og stille. Der befandt sig kun vægterne og den blødende og jamrende Svendborg-skipper, der måtte til lægen og forbindes. Spektakelmagerne lå i deres senge og sov rusen ud.

Opgøret

Bagefter kom opgøret. Det viste sig, at man alligevel var »kommen i vanskeligheder«, og om mandagen fik man en bitter opvågnen af heltedrømmen. En masse af kamphanerne blev arresteret, og da der ikke var plads i arresten, måtte de blive hjemme under bevogtning, som de selv måtte betale. De første, der fik deres dom, var politibetjent Hentzen og vægterne Frederik Christensen og Anders Sørensen, fordi de ikke havde grebet ind. Hentzen fik 8 dages vand og brød, og de to vægtere måtte bære den spanske kappe rundt i alle byens gader og tilsammen bøde 13 mark.

En spansk kappe var et strafferedskab der anvendtes i Danmark indtil 1770'erne, hvor Struensee stoppede anvendelsen af den. Den spanske kappe bestod af en i den ene ende åben tønde med et hul i bunden, stort nok til at et hoved kunne komme igennem. Redskabet anbragtes på personer, der havde givet anledning til offentlig uro, prostituerede kvinder og lignende, og straffen bestod i, at synderen iført dette latterlige kostume enten førtes gennem byens gader eller blev stillet op til offentligt skue. Forseelsens art fremgik af en på »Kappen« anbragt seddel. I København brændte det sidst kendte eksemplar af dette redskab af denne art ved byens brand i 1775, og straffen var i Danmark allerede dengang for længst gået af brug. Men ifølge omtalen af Korsør-sagen og velsagtens dommens præmisser var strafferedskabet tilsyneladende stadigvæk i brug udenfor hovedstaden.

Den myndige amtmand, kammerherre Steemann, tog sig meget ivrigt af sagen, og ved juletid begyndte processen, der blev en af de største i Korsør bys historie. Poul Berg gjorde, hvad han kunne for at trække sig uskadt ud af historien, man mærkede i forhørene, at dommeren anså ham for lige så skyldig som de andre, skønt han ikke havde været med længere end til madam Bachsens havegærde. Trods alle udflugter blev han betragtet som anstifteren. Slemt så det også ud for Vincent Hansen, bøssemager Steffensen og billardholder Jansen, der var anklaget for at have hugget Mikkel Nielsen med deres sabler, og som aktor, capitain Lund, brugte meget strenge ord imod i sit indlæg. Han indstillede dem til et par års tugthus.

Sagen trak noget længe ud, idet prokuratorerne brugte alle kneb og udflugter for at få den udsat, men omsider den 7. januar 1805 faldt dommen. Den lød på 28 dages vand og brød og 60 Rd. i bøde til Vincent Hansen, møller Peder Berg, Jansen og Steffensen, 30 Rdl. i bøde til købmand Poul Berg og 10 Rdl. i bøde til hver af de andre.

Højesteret

Sagen gik videre til højesteret, der behandlede den i fem fjerdingår, og som den 12. april 1806 dømte Vincent Hansen til forbedringshus i 6 måneder, Peder Berg og Jansen fik 3 måneder, desuden skulle disse tre mænd have deres officersposter i borgervæbningen forbudt. De øvrige tiltalte fik henholdsvis 8 og 14 dages vand og brød og skulle betale hver 10 Rdl. til fat-

Jagt DE FIRE BRØDRE bygget i Marstal 1794 – den samme type, der blev overfaldet i Korsør den 10. oktober 1802).

tigkassen. Poul Berg skulle bøde 1000 Rdl. ialt. De tre hårdest dømte fik efter ansøgning til Kongen benådning mod at betale større bøder til statskassen og mod en mindre vand-og-brød-straf.

Sagens omkostninger, der alene i prokuratorsalær udgjorde over 855 Rdl. og skadeserstatning på 814 Rdl. til ærøboerne, måtte de også betale.

Borgmester Klagenberg var imidlertid blevet afløst af borgmester Beck, der lod til at være mere eftergiven end sin forgænger, men amtmand Steemann greb atter ind, og Vincent Hansen, der havde handlet med borgmesteren om at erstatte en bøde på 1000 Rd. i h.t. benådningen med yderligere 8 dages vand og brød, slap ikke for at rejse beløbet.

Eftertiden

Således endte sagen, og der faldt atter ro over byen, og ærøboerne fortsatte deres handel, som om intet var hændt, og ingen søgte at lægge dem hindringer i vejen. Albrechtsen har åbenbart heller ikke båret nag eller været bange for at komme igen, for allerede 1. november 1808 lånte han Vincent Hansen 1288 Rdl. for hvilket beløb der blev udstedt obligationer. Senere gik Vincent Hansen dog fallit, og det passede måske Albrechtsen godt.

Kilder

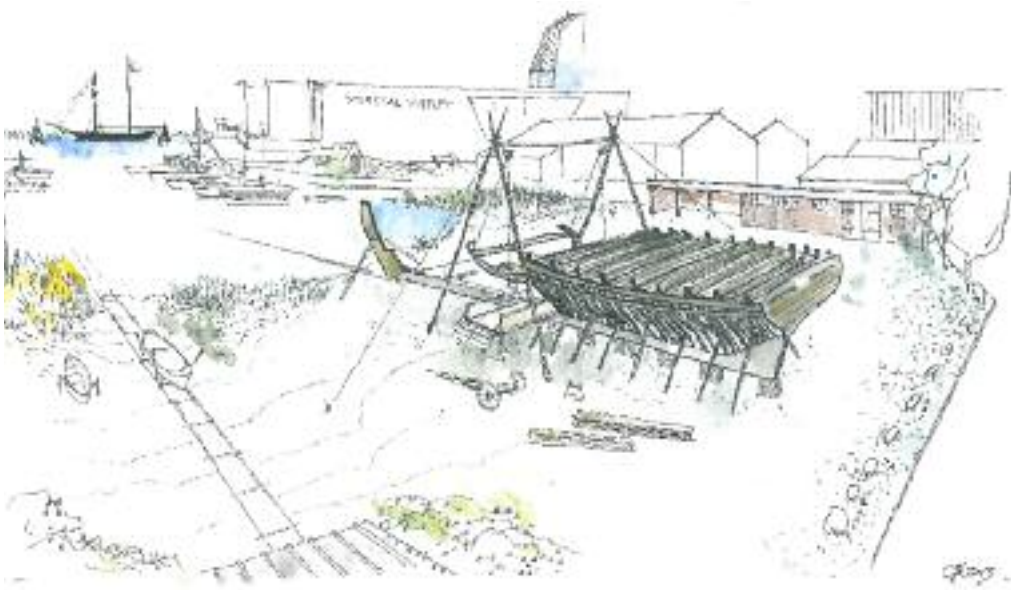
Marstals Søfart indtil 1925 af E. Kroman.
John Kristensen, Marstal.
Sorø Amtstidende.
Ærø Folkeblad februar 1941.
www.Korsoer-historie.dk

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Eriksens Værft Projektet
Søfartsmuseets projekt Eriksens Værft, der var blevet skudt i gang med udmelding i 2011 fra A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formaal med et tilsagn på 6.787.500 kr. fik yderligere god vind i sejlene ved melding i 2012 om støtte fra Grøn Vækst v. Region Syddanmark med et tilsvarende stort beløb. Ydermere medvirker Staten med 522.000 kr. og Kommunen med 400.000 kr. Hertil kommer, at Lauritzen Fonden med en donation på 310.000 kr. muliggør opsætningen af en delvist spanterejst skonnert på pladsen.

Med den klare opbakning fra såvel dansk søfart som det offentlige, er blåstemplingen givet til bevaring og formidling af den søgrønne kulturarv og dens betydning for vor Danmarkshistorieforståelse. Kursen er stukket ud for et projekt, der er tro mod sine omgivelser og rødder med servering på relevant autentisk søfartshistorisk position, et sted, hvor man til alle tider har været – og er – forbundet med havet og søens verden – en position, hvor vi er havtro og ikke van(d)tro. Eriksens Plads står som et pejlemærke for en kultur, der gennem århundreder har formet livet her og i andre søstæder og dermed det Danmark, vi har i dag. Et sådant havne- og værftsprojekt, naturligt kædet sammen med den sejlende kulturarv, er ganske oplagt. Her er mulighed for oplagte skonnerter i deres oprindelige vinterhi, hvor historien hører hjemme og skal fortælles for at være troværdig. Man kunne selvfølgelig også vælge at lægge skibene



Eriksens Plads med spanterejst skonnert i Claus Horns streg.

hen i et til formålet anlagt konstrueret maritimhistorieløst oplevelsesvandland og dermed varpe ægtheden over bord, og det er der jo nok ikke nogen fuldbefaren museumsgast, der vil anbefale – historien kan nu engang ikke omkalfatres på efterbevilling – indianertippier hører hjemme på den amerikanske prærie og Marstalskonnerter hører hjemme i Marstal Havn – længere er den ikke.

Og så må vi jo nok konstatere, at den sidste bureaukrat ikke er født endnu. Knap et halvt år efter at NaturErhvervsstyrelsen havde godkendt Grøn Vækstmidlerne, blev de betænkelige ved eget tilsagn og dermed de kolleger, der havde givet tilsagnet, og det hele måtte sættes i bero, så i skrivende stund er projektet lagt delvist underdrejet.

Dog er der processer, der var igangsat og som selv de tungeste bureakratbremseklodser ikke kan stoppe, som fortsætter, endvidere har vi valgt at starte andet planlagt op på mistanken. Vi kan ikke bare sidde på hænderne. *Paragrafunderdanighed afføder handlingslammelse og sætter verden på vågeblus.*

Coasterprojektet

Herover ses Marstalcoasteren JENKA som newzealandsk RANGATIRA. Fotoet er tilvejebragt fra skibets nuværende rederi i New Zealand via en af museets forbindelser, den engelske coasterhistoriker, Bernard McCall, udgiver af magasinet »Coastal Shipping«. Skibet, en af de mange 299'ere fra Ringkøbing, blev leveret maj 1970 som BOKUL af Rønne. Oktober 1978 blev den solgt til Cayman Island som GREAT CIRCLE af Georgetown, og købt derfra januar 1984 af Rederi I/S Jenka III v/ Gunnar Kristensen, Marstal og omdøbt JENKA. I februar 1999 overgik den til K/S Grube v/ Jan Fabricius, Marstal og april 2000 til P/R v/ Fabricius & Co. A/S, Marstal. December 2001 blev JENKA solgt til Black Robin Shipping Ltd. v/ Leslie Shipping Ltd, Timaru, New Zealand og omdøbt RANGATIRA med hjemsted i Timaru. Siden 2000 har den ligget i fart på Chatham Islands, en gruppe på 10 øer ca. 500 mil øst af New Zealand beboet af omkring 600 mennesker. Ud til øerne fragter den stykgods og forsyninger generelt til øboerne, mens returladningen består af uld og kvæg.

Denne JENKA, tilhørende Jen-rederierne ved H. C. Grube i Marstal, indgår blandt mere end 2000 andre skibe i et stort trebindsværk, der netop nu er i trykken hos Mark & Storm, Marstal. Værket blev kølstrakt den 19. oktober 2004 på et møde hos Rederiforeningen af 1895 (nu Rederiforeningen af 2010). Siden da har en hel besætning af skibsentusiaster rundt i riget arbejdet på at samle oplysninger til værket, der omhandler danske skibe inden for den såkaldte mindre danske skibsfart siden II. Krig op til i dag. Oplysninger om skibene er indhentet, tjekket og korrigeret – også tiden forud og evt. senere skæbne under fremmed flag. Et kæmpe arbejde er desuden lagt i at skaffe fotos af så mange af skibene som muligt. I den forbindelse er projektet blevet mødt med meget stor velvilje fra skibsfotografer og skibsfotosamlere viden om. Oprindeligt omfattede emnet udelukkende coastere, men det blev hurtigt udvidet til danske skibe generelt med en bruttotonnage på mellem 150 og 500 brt. Gennemførelsen af projektet har kun været muligt med stor frivillig indsats fra mange sider, hundredevis af timer er lagt i projektet også blandt flere af museets ansatte og frivillige, også trykkeriet har ydet en ekstraordinær velvillig indsats især med opsætning af bogen.

Det store arbejde munder ud i udgivelse indeværende år, hvilket i sagens natur ikke er helt gratis med et værk af det omfang.

Hvorfor bruge så store ressourcer på netop den side af dansk søfart? Jo, det er lige præcis Marstal Søfartsmuseums kerneopgave. Denne ansvarlige opgavevaretagelse understreger museets eksistensberettigelse som rent søfartsmuseum, et museum med tætte tråde ud til søfartens organisationer, rederierne og entusiasterne. Et sådant bogværk om den mindre søfart ville helt sikkert aldrig havde set dagens lys uden et skarpt profileret selvstændigt Marstal Søfartsmuseum.

Året, der gik, blev i flere henseender et usædvanligt godt og aktivt år for Marstal Søfartsmuseum. Den absolut største oplevelse ikke bare i 2012, men i adskillige årtier, var ubetinget BONAVISTAS stabelafløbning, koncentreret i det hellige øjeblik, hvor skonnerten satte sig i bevægelse og gled ud i sit rette element og hvor tusindvis af forsamlede blev grebet af den historiske fællesoplevelse. Ikke blot i øjeblikket men hele dagen og dagene der omkring var alle i løftet stemning og efterdønningerne ruller fortsat. Og så fik vi kvalitetsvurderingsbesøg fra Kulturstyrelsen. Det var en forvarslet grundig og gedigen gennemgang af museet og dets varetagelsesfunktioner af alle museumsopgaverne med deltagelse af repræsentanter fra Kulturstyrelsen, museets bestyrelse, kommunen og museets besætning. En sådan kvalitetsvurdering er en eksamen for institutionen med censorerne fra Kulturstyrelsen som absolut velmenende medspillere og med eksamensresultatet *»Et veldrevet museum«*. En løftet pegefinger blev hævet over det kommunale tilskud, der har stået i stampe i mangfoldige år for vort museums vedkommende, og ligger i underkanten af, hvad der forventes af ny museumslov, men, som det blev sagt, med det store tilskud fra medlemmer, arv og fonde ligger museet ikke i farezonen i overskuelig fremtid. Gennemgangen afsluttedes med gemytlig frokost i museets messe. (Eksamens)resultatet er vi selvfølgelig rigtig glade for alle mand M/K – besætning og bestyrelse på medlemmernes vegne – hvor alle har været enige om den udstukne kurs i den maritime retning, med den blå farve som fokus, hvilket repræsentanterne fra Kulturstyrelsen bakkede fuldt op om.

Det gode resultat er et skulderklap til hele teamet omkring museet, hvor vi alle hver især og uden undtagelse gør vores indsats for, at museet er blevet til det, det er, og til det det løbende udbygges og for-

Så glider skonnerten ud i sit rette element under skønsmæssigt godt 5000 tilskueres intense medleven, set fra toppen af en af dokkranerne, hvorfra fotograf Kristian »Røde« Jacobsen fulgte situationen.

bedres til og til, at vi holder kursen »Ret som den går«.

Året bød på mange gode gaver, på en meget stor arv efter Grethe Trolle Hansen og opbakning og donationer fra flere sider. Alt dette er med til at støtte på kursen i en tid, hvor den hellige almindelige centraliseringsbølge skyller op på de danske kyster. I takt med at de fleste museer bliver fusionssamlet i større og større forskningsinstitutioner, er der et udtalt behov for et museum, der holder fast i en solid forankring i såvel det faglige miljø som i det lokale bagland. I et havblåt Danmark kan den søgrønne bølge vel være fuldt ud så velsignet som en centraliseringsbølge.

Dette noteres, fordi »Forslag til Lov om ændring af museumsloven« med tilhørende bemærkninger har været i høring og til behandling i 2012.

Vi i VandkantsDK ved jo godt, at decentralisme og brugernærhed ikke ligefrem er de livretter, der figurerer højest på centralkøkkenchefernes spiseseddel i lovkogebogen. Det kan give for mange smagsnuancer i forhold til en stor sammenkogt gryderet. Det udsendte forslag indebærer nogle udmærkede forenklinger, men bærer også umiskendeligt præg af, at man overordnet fortsat har forkærlighed for storkøkkendrift: *Det skal i den forbindelse understreges, at Kulturministeriet finder, at udviklingen på området mod større institutioner fortsat skal understøttes*. Med det vejrvarsel er vi »mindre« jo klar over, at den fremadrettede sejlads foregår på bidevind og i strømfyldt farvand. Det skærper opmærksomheden og kræver en årvågen besætning. Og så skal det da her noteres, at det positive møde med repræsentanterne fra Kulturstyrelsen har styrket

Marstal Søfartsmuseum er rent bogstaveligt beliggende i Vandkantsdanmark. Her et foto fra Eriksens Plads, hvor en barkegryde er under opførelse i forbindelse med projektet på pladsen.

vores tiltro til museets fortsatte selvstændighed og bibeholdelse af fagligt særkende – en fremtidstro, der støttes af opbakningen fra det maritime Danmark.

Bygninger, lokaler og fartøjer

År 2012 har været ovenud aktivt med istandsættelser og ombygninger – ikke ualmindeligt med op til et dusin håndværkere i gang samtidigt på selve museet og på Eriksens Plads.

Trappegangsrum i bygning III blev totalrenoveret bl.a. med ny dørk lagt både oppe og nede af museets egen stab, Tommy og Peter Arne, og med ny selvbyggede gangvenlige trapper. Samme team har efterfølgende totaloverhalt trappegang i Bygning II. Begge projekter blev gennemført i de besøgsmagre vintermåneder, da operationen besværliggjorde adgang til besigtigelse af museets kulturskatte.

Udvendig er en del af den østlige facade blevet frisket op med indfarvet mørtel, og husmuren ind mod museumsgården er blevet istandsat.

Museets værkstedsbygnings nordfacade har været genstand for murbillers store appetit, fugerne er derfor fræset ud og fuget igen af Tommy, der ud over de øvrige færdigheder viste evner som murer. En martsaften gennemførte Marstal Brandvæsen brandøvelse på museet og brandteknisk gennemgang af samtlige museets bygninger og rum. Dagen efter var indsatsleder Henrik Friis på besøg for at anvise forbedringer i museets interne brandberedskab.

Den store overhaling på Eriksens Værft blev påbegyndt 21. august. Projektet omfatter træbeklædning af murene på værftshallen og nyt tagpaptag på samme, hertil kommer istandsættelse af »Spisehuset«,

Museets bygninger og arealer i Claus Horns streg.

Eriksens Værfts bygninger under reparation og ombygning.

der tidligere anvendtes af tømrerfolkene i spisepauserne og som nu til dags er bemandet af godtfolk med hav- og havneforkærlighed fra den årle morgen til sen aften året rundt. Glædeligt at der er liv og røre, hvilket netop er med i hensigten af varetagelsen af havneafsnit. Skurene op ad Spisehuset er fornyet og ny vej mellem værftshallen og Toldkammeret »Gangvejen« er anlagt og brolagt. Øst for Værftshallen er nyopført halvtagsskur mod nabosandpladsen. Muren til sandpladsen mod Eriksens Plads blev nedbrudt før pinse for at give tilskuerplads til stabelafløbningen af BONAVISTA. En ny mur opførtes efterfølgende på ny position, der tillader mere rørerum for museet. På det frilagte areal er bygget en barkegryde med funktion som grill.

På området vil der blive rigget borde og bænke op.

Totalrenovering af beddingsanlæg, omfattende beddingsvogn og skinner på land og i vandet, samt ny spuns på sydsiden af bassinet kommer til at foregå i 2013. Beghuset på sydsiden af pladsen har fået en tur, og mastekranen, der af Havnen er blevet overdraget til museet, er blevet shinet op.

Det er ikke kun Eriksens Plads, der har været udrustet med svære entreprenørmaskiner og arbejdskøretøjer, også museumsgården har været invaderet af maskiner, idet den får den helt store tur, påbegyndt i det sene efterår. Beton og anden belægning er banket op og fjernet, hvorefter der er gravet i dybden for at etablere dræn og anlægge nye rør og brønde. Ny flisebelægning og rampeopbygning er forberedt anlagt det tidlige forår 2013 med henblik på at gøre gården og museet mere tilgængelighedsvenligt. Legepladsen med mast og joller genetableres/beholdes naturligvis.

Museumsgården har været og er ved denne årbogs tilblivelse ved at blive drænet og omlagt.

Brolæggerne i gang med anlæg af brostensbelagt vej, Gangvejen, mellem museets bygninger, Toldkammeret og Eriksens Værftshal.

Formidling

Udgivelser

Museets hoffotograf Jens Lindholm står for en billedbog om BONAVISTAS restaurering, Jens har optaget så godt som samtlige af de i bogen viste fremragende fotos af skibet og de mange detailfotos af de håndværksmæssige detaljer med beskrivelse, der ledsager illustrationerne. Bogen blev udgivet om bord på skibet på stabelen kort før stabelafløbningen, den fik så god en modtagelse, at den hurtigt måtte genoptrykkes.

I september søsattes endnu en bog *Folk og glasfiberfartøjer fra Det sydfynske Øhav*. Udgivelsen foregik i Carl Rasmussen-rummet. Bogen er redigeret og udgivet af Søfartsmuseet og er blevet til i samarbejde med Ærø, Langeland, Svendborg og Faaborg Museum og folk med tidligere tilknytning hertil og omfatter de fem museers geografiske områder. Forfatterne er Ole Mortensøn, Anders Rehde Nielsen, Mikkel Kühl, Esben Hedegaard, Adam Wagner, Henrik L. Hansen og Martin Østergaard. Bogen er en fortsættelse af *Folk og fartøjer – fra Sydfyn og Øerne*, den fortæller om Faaborg Yachtværft, Ejvind Henningsen i Egense, Sagitta i Svendborg, Bianca i Rudkøbing, Danboat og Erria-Boat i Ærøskøbing foruden adskillige mindre producenter, fx Prima Boat, Marstal, som hver især har sat deres præg på den sydfynske produktion af glasfiberbåde.

Hen under jul udgav museets lokalhistorieafdeling bogen *Marstal Landsogn* med billeder fra hele området med beskrivelse heraf. Bogen er udarbejdet af museets frivillige Ulla Raahauge Jensen og Rita M. Jakobsen. Bogen er blevet »revet ned« fra hylderne i museumsbutikken.

Bogen er som vanligt trykt hos museets hofleverandør Mark & Storm, Marstal.

Omtale
Radio- og TV samt den skrevne presse har også i 2012 været flittige formidlere af søfartsmuseet og dets aktiviteter. En times radioudsendelse om BONAVISTA har således været bragt i P1, hvor EBK blev interviewet. BONAVISTA og museet har haft besøg af en del aviser og blade i forbindelse med Bonavistasøsætningen. Det drejer sig om danske, engelske og tyske aviser og sejlermagasiner, *Hjemmet, Søfart, Søfartens Ledere* og *Weekendavisen* m.fl. Desuden har der været journalister fra *China Daily* fra Peking, italienske blade og Lonely planet samt TV2Fyn. DR2 har produceret og sendt en udsendelse *Ø-eventyr Ærø*, der præsenterede øen fra sin bedste side, Søfartsmuseet bidrog også til denne udsendelse. Grønnegade Teateret, Næstved, har været på besøg og lånt effekter til et stykke, der bygger på *Vi, de druknede*. EBK har sidst på året været i DR3s formiddagsprogram med oplysninger om søfart og svar på spørgsmål vedrørende søens verden.

Udstillinger
I nyoverhalede trappegangsrum i Bygning III er samlingerne nyopstillet med skibsudsmykning som »krøller«, bovmærke og navnebrædder. Den ligeledes istandsatte trappegang i Bygning II er blevet hjemsted for skibsbilleder udført af verdens vel nok mest kendte skibsportrætmaler, engelskmanden Reuben Chappell (1870-1940), der især tegnede skibe, der anløb Goole, Fowey og Par. Om farten på Fowey hedder det ….*af sejlskibe var det russere uden ræer på masterne, britiske kystfarere, nordmænd og en enkelt hollandsk galeot. Men flertallet fører det danske flag, du dansker er glad for at føre flaget, det er forståeligt! – denne bramfri runde bov og afkuttede agterspejl og agterdavider af tømmer*… Citatet vidner om stort anløb af skibe ikke mindst den marstalske jagtbyggede type. Chappell har portrætteret en lang række af sydfynske og marstalske skonnerter. I Bygning I er opsat lyddæmpende plader i loftet i Carl Rasmussensalen, der af og til benyttes til afholdelse af begivenheder.

Særudstillinger
Kunstnergruppen CORNERs udstilling *Tur med RYLEN* blev afløst af *Beretninger om Danske skibsforlis siden 1970* af Henrik L. Hansen og *Projekt BONAVISTA* produceret af museet. Disse blev efterfulgt af den anerkendte russiske marinemaler Andrej Tron fra St. Petersborg med *Fire årstider om skibe* bl.a. med lokale motiver. Vi havde tidligere stiftet bekendtskab med Tron i forbindelse med søfartsudstilling, som vi afholdt sammen med sydfynske museer i St. Petersborg for år tilbage og desuden i forbindelse med international coasterkongres på Marstal Søfartsmuseum. Rita Lunds *Et er et søkort at forstå et andet pensel at føre*, akvareller udført på søkort fra alverdens farvande var eftersommerens tilbud til vore gæster. Oktoberudstillingen blev i år Jan Kiwis *Øhavets havfruer & Talismænd* og årets sidste særudstilling stod Gisken Gross for, kendt fra julemærkefremstillinger, men som vi kunne opleve, også med inspiration og forbindelser til søens forunderlige verden.

Gaver/erhvervelser
2012 bød på mange nye ting til museet, sager, der vel at mærke passer ind i museets fokusområde. Modtagelse/indsamling til danske museer, der før i tiden generelt indsamlede og udstillede en blandet landhandel med alt godt fra området fra strygejern til gyngestole uden nogen speciel baggrundshistorie, er nu til dags afløst af indsamlingsudvælgelse af genstande, fotos og arkivalier, der er i overensstemmelse med det fagområde, som det på-

En jagt og en galease, to af 29 panoramamodeller i donationen fra familien Boldt.

gældende museum varetager. Marstal Søfartsmuseum, varetager som navnet indikerer »alt godt fra havet«, ting og sager fra søens verden med skibe, værfter med tilhørende søfolk og andre godtfolk, havneaktiviteter og søfartssamfundet med dets mennesker bag i alle aspekter.

Året bød på meget relevant grej. To skibsklokker fra henholdsvis M/S SATELITH nr. 1 og nr. 2, skibsbilleder, skibsfotos og en hel del materiale og arkivalier, bl.a.et Stoltenberg-stykke af motorskonnert ELISE og en tegning af Jespergaards første fartøj dæksbåden KOMETEN er af Jesper Jespergaard doneret fra rederiet Jespergaards kontor i Ærøskøbing. En utrolig fornem donation, Villa Strand, tilgik museet som arv efter Karen Margrethe Trolle Hansen. Herfra er til museets samlinger udtaget flere rigtig gode sager bl.a. Carl Rasmussen-skitser og -malerier, herunder et meget stort grønlandsstykke fra Godthaabsfjorden, desuden to halvmodeller af H. C. Christensen-skonnerter, malerier, tegninger, fotos og mange andre fine effekter. Akvareller fra Marstal Havn og en model af tremastet bramsejlsskonnert HOSANNA blev skænket af Lis Boye Hermansen. Modellen havde en del søskader og måtte til større overhaling på Ejner Sillemanns modelværft, der indgår i museets udstillingsaktiviteter. Ydermere er tilgået fem H. A. Hansen-skibsportrætter, tremastskonnert KASTOR, skonnert P. R. NIELSEN, galease MARIE, skonnertbriggen INO og tremastet topsejlsskonnert HYDRA samt et billede af Marstalcoasteren VEGA malet af marinemaler Sune Villum-Nielsen, hvis marinemalerier for øvrigt forhandles i museumsbutikken. Nævneværdig blandt årets gaver er også et par stykker 6000 år gammelt træ, opstanget ved »Stammerne« mellem Halmø og Mørkedybsholmene af Rasmus Hansen i 1990. Stammerne er betegnelsen på den væltede stenalderskov, en del af oversvømmet stenalderlandskab, der er udbredt på havbunden i farvandet. Et fotoalbum om familien Black blev indleveret af familien, det allerførste foto viser en

glad og smilende kvinde, fotograferet fra damperen, der anløber Marstal. Under fotoet står: *Mor modtager sine hjemvendte Drenge, Kinafarerne. Marstal Havn. Slutningen af Maj Maaned 1909* – meget sigende om et globalt lokalsamfund. Efterkommere efter skibsfører og -mægler Albert E. Boye har indleveret arkivalier bl.a. håndskrevet bog af Albert E. Boye, rigtig flotte skibsskitser, tre miniatureportrætmalerier fra 1813 af m.v. Årets store gavesamling blev 29 smukt udførte mindre skibsmodeller under sejl fordelt i 26 panoramaer udført af modelbygger Karl Erik Boldt, hvis efterkommere fandt at Marstal Søfartsmuseum var den rigtige position for skibenes fremtid. Et smukt søstykke af Carl Rasmussen *Far og Søn røgter Garn* blev erhvervet på Bruun-Rasmussen og et andet Rasmussenstykke fra privat med skibe på Sundet blev ligeledes erhvervet. Andre malerier tilgik som gave, bl.a. et af Lille Skippergade, et af tremastskonnert OFELIA, desuden ækvatordåbsattest, messinglampe, samling maritime fagbøger og søromaner, jakke fra Ommel Toldsted, uniform fra skoleskibet DANMARK, sømandsflid i form af adventskrans forarbejdet af linegods, protokoller fra Ærø Bagermesterforening, en kande – sømandsfajance fra England med sømandsvers hjembragt sidst i 1890'erne af skipper Erik Petersen galease MARIANNE, en potagesølvske, en skipperske, en skibskiste, en mængde gode fotos af skibe i forbindelse med den aktive indsamling af materiale og fotos til museets kommende udgivelse om danske skibe efter krigen til i dag.

Endelig skal nævnes en stor samling ringbind med rederiet Wonsild & Søn's historie og med skibsfotos fra firmaet, en samling maritime bøger, protokoller med fotos og udklip om skibe og kirkeskibe fra Karen Hansen, Sønderborg og en meget stor skibsmodel på hele 3.45 m lang af skoleskibet KØBENHAVN modtaget af Odense Havn og udstillet på Marstal Navigationsskole.

Økonomi

Årets ekstraordinære store private donation var arven efter Karen Margrethe Grethe Trolle Hansen, hvor museet blev testamenteret fruens herskabelige ejendom med indbo, Villa Strand, på Strandvejen, Marstal. Bygningen blev efterspurgt af flere liebhavere og afhændet meget hurtigt til købere inden for slægten (skibsreder H. C. Christensen-slægten). Salget indbragte museet netto 3.928.000 kr. og fra boet blev museet yderlige tilgodeset med 500.000 kr. Beløbet konsoliderer museet og giver mulighed for at gennemføre nogle forbedringer, der ikke lige er oplagt til fondsstøtte, som f.eks. den igangværende dræning og farbarsoptimering af museumsgården for gangbesværede samt andre fremtidige større mål, som museet har i støbeskeen. Flere andre venligsindede givere har tilgodeset museet med økonomiske tilskud i 2012. 42.540 kr. blev modtaget fra »Foreningen til støtte af Turistvirksomhed på Ærø« til turistfremme i forbindelse med BONAVISTA-stabelafløbning og pinseregatta i Marstal. Fra Augustinus Fonden er modtaget 25.000 kr. til indretning af Eriksens Værftsbygningen, 6.787.500,- kr. er bevilliget fra Grøn Vækst-udvalget i Region Syddanmark til projekt Eriksens Værft – altså et tilsvarende beløb som er doneret af A. P. Møllers Almenfond, 20.000 kr. er modtaget af Albani Fonden til Carl Rasmussen-maleri, erhvervet året forinden, 2.500 kr. indgik fra Brugsen og til jul indløb et telegram med 10.000 kr. fra Rederiforeningen af 2010 til opbakning og påskønnelse af museets varetagelse af historien og beretningen om den mindre skibsfart. Lauritzenfonden har været på besøg på museet og doneret 310.000 kr. til fuldførelse af delvist spanterejst skonnert efter tegninger til BONAVISTA. Spanterejsningen skal

stå som markant skulptur over dansk skibsbygningskunst på Eriksens Plads, der har huset et dusin træskibsværfter siden anlæggelsen i 1855.

Personalia

Bestyrelsen

Generalforsamlingen, der afholdtes på Hotel Marstal d. 15. marts aften, var særdeles velbesøgt, ikke færre end 91 medlemmer var mødt frem, og da de stuvede godt, var der plads til alle, som de sagde på de gamle jagter: *Alt på plads, plads til alt.* Skibsmægler Kristian Albertsen valgte i forbindelse med generalforsamlingen ikke at genopstille til bestyrelsen, hvor han har siddet siden 1978 – en meget lang periode, heraf som formand 1980-84. I stedet valgtes navigationslærer Ole Wej Petersen, medens skibsinspektør Jens Christensen og viceinspektør Erik Petersen genvalgtes. Herud over sidder navigationslærer Leif Rosendahl (formand), litograf Tom Christensen og navigationslærer Nis Kørner i bestyrelsen. Fra kommunen er kulturudvalgsformand Anders Johansson udpeget til bestyrelsen. Som suppleanter er valgt navigationslærer Sven Mathiesen og bådebygger Ebbe Andersen.

Besætningen

Kaj Frandsen og Tove Hansen startede i begyndelsen af året som frivillige henholdsvis på arkiv og i kabys, John Kristensen er også gået ind på holdet med arkivarbejde med fokus på forholdene under krigen. Ewald Godtfredsen, Ove Goldschmidt og Svend Erik Rørdal stoppede i begyndelsen af året, Jesper Benhaka kom ind for en længere periode og har været en aktiv medarbejder. Museumshistoriker Martin Østergaard stoppede den 1. maj for at vende tilbage til Aarhus og blev afløst af historiker Hans Kruse Rasmussen, der blev ansat fra 15. maj. Karl Morten Pedersen er tiltrådt som regnskabsholder i Eriksen Værft-projektet. Personaleudflugt for de dagligt tilknyttede gik dette år til Lyø, hvor vi var 21 sommerfornøjede mennesker om bord i Hennings og Tommys store motoryachter. Vejret og øboerne tilsmilede os,

Efterårsudflugten gik i år til Lyø med Lyø Søfartsmuseum. Her ses en del af besætningen under grovskafning ved havnen.

Lyøudflugtsfolk om bord på Hennings MY LOVE set fra Tommys båd ANNE-MARIE.

og modtagelsen på Lyø Søfartsmuseum var storslået. Vi tørnede, således at halvdelen af gasterne var på museet hos Sussi, medens den anden halvdel blev transporteret rundt på den smukke ø af manden i huset Viggo, der heldigvis var hjemme fra søen.

Andet

Modelbyggeriet har kørt på fuld fart. Museet markerer sig som reparatør af kirkeskibe bl.a. gennem interview i menighedsrådenes landsblad med Fritz Jørgensen, der har været tilknyttet museet gennem mangfoldige år som modelbygger. Fritz har været i gang med en gennemgribende restaurering af GEORG STAGE, som han har haft til hovedreparation på værkstedet i Tuxensvej, Svendborg, hvor han bygger og reparerer skibsmodeller. Modellen blev i sin tid påbegyndt af skibstømrer Hans Rasmussen, Marstal, der var mester for flere modeller. Han nåede ikke at fuldføre den, idet han døde, da modellen var spanterejst og delvis opplanket. Marstalleren kptn. A. R. Albertsen fragtede modellen til Svendborg med inspektionsskibet LØVENØRN. Her blev den senere færdigbygget og ophængt med procession og musik i Kværndrup Kirke i 1963. På museets modelværksted har Ejner Silleman ligeledes haft kirkeskibe på værftsbesøg, to fra Bregninge Kirke og to fra Søby Kirke er det blevet til blandt de andre opgaver.

Modelreparationerne tjener ikke blot til at vise museets aktiviteter udad til, der falder også en økonomisk gevinst af til museets drift. Efterårsarrangementet »Byg et skib« er en tradition, slået fast med syvtommersøm, hvor mange børn tørner til med vedhæng.

I årets løb har der været besøg fra forskellige institutioner, således var 20 nordmænd fra Bredalsholm Dokk og Fartøyvernsenter på museet, BONAVISTA og SAM-

KA, den finske ambassadør Maarit Jalava med flere var på besøg i selskab med Carl Aage Jensen, firmaet. C. C. JENSEN A/S, Kulturregion Fyn har afholdt møde på museet med efterfølgende rundvisning på museet og Eriksens plads, Folketingets Erhvervs- og Havneordfører, Karin Gaardsted(S) har i forbindelse med besøg på øens havne besigtiget Eriksens Plads, BONAVISTA og museet, Teknik- og Miljøudvalget fra Sønderborg Kommune har også besigtiget museet, desuden har besætningen fra Fregatten JYLLAND været på rundgang. Peter Poulsen fra A. P. Møllers Almenfond har flere gange været på besøg for at følge Eriksen Værft-projektet og Jens Ditlev Lauritzen, Betina Ipsen og Linda Sparrevohn fra Lauritzen Fonden har været på besøg på museet og Eriksens Plads – ikke mange har undgået en riga i forbindelse med besøgene ejheller Kathrine Lehmann, Berit Fruelund Kjærside eller Bobo Krabbe Magid fra Kulturstyrelsen undgik rigabuddet. De var på øen for kvalitetsvurdering af museerne.

Vi har også været uden for museets døre, Karsten Hermansen har holdt foredrag om *Vi de druknede og virkelighedens Marstal* i Svendborg og i Marstal, han har været tre gange på Kunsthøjskolen i Søby som medvirkende i fortælleraften og desuden i Horsens og Brøndbyøster for at holde foredrag om det maritime Marstal. EBK var inviteret til genåbning af ØKs Asia House i København og Hans K. Rasmussen og EBK har været til Søfartspuljemøde i Helsingør.

Bestyrelsesformand Leif Rosendahl og EBK var på egenfinansieret besøg i Tallinn, Estland, bl.a. på tre søfartsmuseer for inspiration og indgåelse af samarbejdsaftale med det ene, Käsmo Søfartsmuseum. Som opfølgning på ekspeditionen afholdt samme personer efterårsbilledforedrag *Tag med til Estland* på museet for museets medlemmer.

I *Årets gang,* er der to skibe, der på de følgende sider fortjener en særlig omtale: BONAVISTA og SVENDBORGSUND.

Leif Rosendahl og Erik Kromann foran Tallinns nye store søfartsmuseum.

Noget om skonnert BONAVISTA

– engang en blandt rigtig mange, nu en af de ganske få

BONAVISTAS stabelafløbning pinsen 2012
Lørdag den 26. maj 2012 er en dag, vi er rigtig mange, der husker med glæde – skønsmæssigt godt 5000 mennesker var den dag til stede på Marstal Havn, da skonnerten BONAVISTA gjordes klar til at løbe af stabelen. Taler blev holdt af Træskibssammenslutningsformand Poul Erik Clausen, borgmester Landro, forfatter Carsten Jensen, Nationalmuseets direktør Per Kristian Madsen og Erik B. Kromann (EBK), Søfartsmuseet. Skibstømrerne begyndte derpå at kile skoerne (fedtskoene) op for at løfte skibet fri af stabelen – og den fra »gamle dage«, for nogen af os, velkendte lyd fra mokkerternes bearbejdning af kilerne genlød over pladsen. Utroligt mange mennesker var strømmet til – både lokale og tilrejsende, der var kommet til øen med ekstrafærger og busser. Mange var sejlet til øens havne – alene i Marstal Havn var der 90 fartøjer tilmeldt Træskibssammenslutningens Pinseregatta suppleret med et dusin hollandske og tyske skonnerter og mellem 600 og 700 lystfartøjer. De lå fortøjet overalt, uden på hverandre, ude på den oplagte Søbyfærge, i alle kroge af havnen lå de kilet ind. Så mange fartøjer og så mange mennesker samlet er ikke observeret før her i nabolaget. Det stille vejr muliggjorde, at op til 10 skibe kunne fortøje side på hverandre. Pinse-

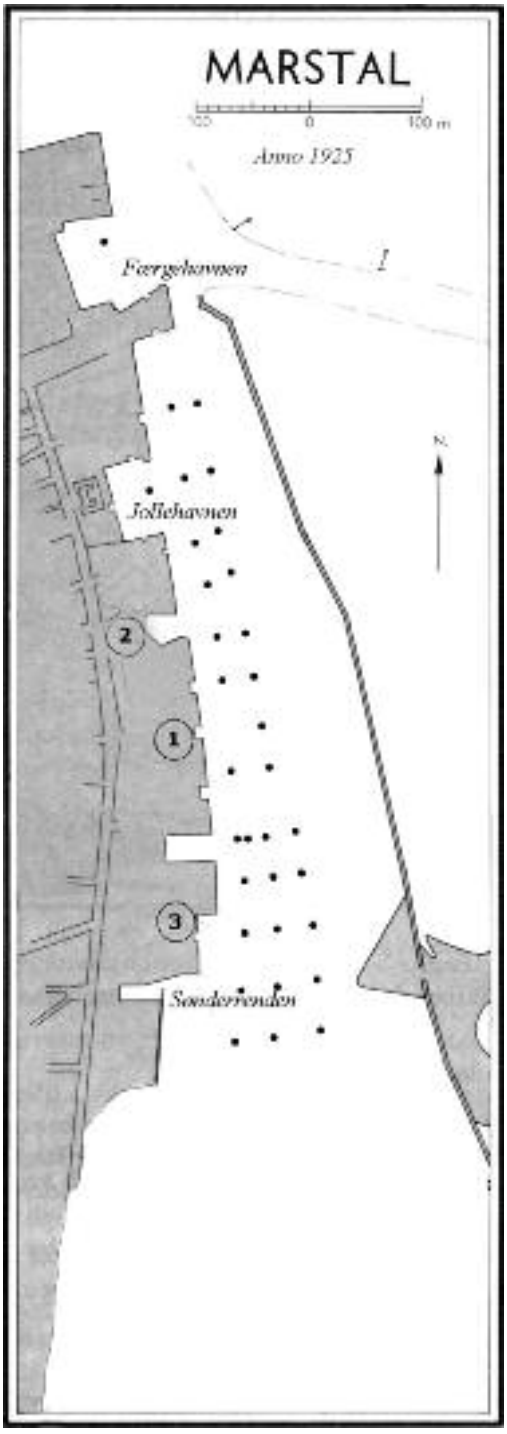
BONAVISTA tager vandet (Foto Leo Holm).

solen lunede alle op til en fælleshøjtidsstemt dag, hvor alle var fornøjede over den store oplevelse, der var under opsejling. Spændingen steg, opmærksomheden var anspændt til det yderste, og som vores egen Ærø-redaktør Andrea Bisgaard beskrev begivenheden i *Fyns Amts Avis: ... Der går fem minutter. Der går ti. Og så kan vi pludselig se, at skibet begynder at bevæge sig. Først meget langsomt og så med fuld kraft. Carsten Jensen står i stævnen, og vi kan se hans pandehår flyve op, da skibet rammer vandet. Skoven af skibe begynder at tude, og en vild jubel rejser sig fra menneskemængden. Vi ved det godt alle sammen. Vi har været vidne til noget epokegørende, noget historisk, noget ganske særligt. Han* (naboen på pladsen) *vender sig mod mig og smiler. Lægger sin hånd på min skulder og siger: – Det var stort. Så er han væk, men det betyder ikke noget. Vi er i familie nu. Sammen med de tusinde andre på pladsen er vi blevet en del af den eksklusive Bonavista-klub*.

Jo vi var blevet et par fod højere – løftet af en god fællesoplevelse a la den, der gennemvarmede os ved Navigationsskoleredningsodysséen i januar år 2000. Var du der ikke – eller vil du genopleve suset, så gå ind på Søfartsmuseets hjemmeside www.marmus.dk, hvor det er muligt at se fotos og filmklip af stabelafløbningen. Skonnerten, der er restaureret eller genbygget med usædvanlig fornemt og propert skibstømrerhåndelag udført af Ebbes Bådebyggeri, ligger nu ved Eriksens Plads og afventer oprigning. BONAVISTA er fortsat tilgængelig for besøgende.

BONAVISTAS bygger skibsbygmester Ludvig Johansen

Ludvig Johansen var i sit skibsbyggerarbejde i dialog om konstruktion af skibe med skibsførere, der havde erfaring med sejlads på Newfoundland. Han arbejdede bl.a. tæt sammen med de to kendte newfoundlandsfarere, brødrene Anton og Jør-



Marstal Havn 1925 med placering de tre steder, hvor Johansen har haft værft.

gen Stegmann, bedst kendt fra deres skibe ENERGI og URANUS. Johansenbygningerne var kønne fartøjer.

Skibsbygmester Johansen byggede sine første skibe i slæbested ned for Buegade (Mærket 1 i kortet). Her byggede han i den nordlige ende, medens skibsbygmester Gorm Clausen byggede i den sydlige del. Senere byggede Johansen på Eriksens Plads (2) og sluttelig ved slæbested syd for beddingerne (3).

Skibstømrer Hans Peter Jensen, der arbejdede for Ludvig Johansen 1912-1923 og senere hos Ring Andersen 1941-1957 har noteret, at man i Marstal tjærede det underste af spanterne nede fra og op til kimingen, før de klædtes ind, hvilket ikke anvendtes i Svendborg. Han noterede endvidere, at der under bygning af skibe i Marstal i langt højere grad blev anvendt trænagler (i forhold til jernnagler), hvilket giver en bedre kvalitet af byggeriet.

Flere af skibene var bygget til den lokale newfoundlandsfarer-flåde. Tre af dis-

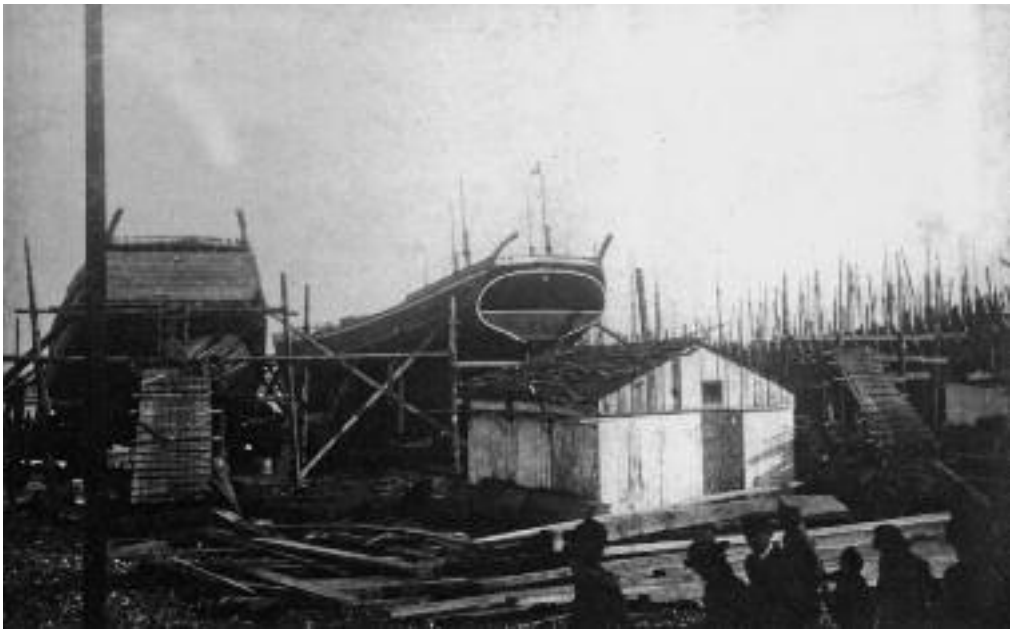
Skibsbygmester C. Ludvig Johansen med sin forlovede Hansine Kromann.

Johansen byggede følgende skibe til Marstalflåden:

Type	Navn	Kølstrakt	Søsat
Sk.	LEVI senere AVANCE		1906
herpå afbræk i byggeriet, mens Johansen var på Marstal Staalskibsbyggeri –			
Sk.	IRIS	29/4-13	12/3-14
Sk.	BONAVISTA	24/7-13	7/5-14
3 mst.sk.	FULTON	22/5-14	26/3-15
Sk.	URANUS	14/7-14	2/6-1
herpå flyttede han byggested til Eriksens slæbested –			
3 mst. sk.	EVA	26/7-15	22/2-16
3 mst.br.sk	E. E. PETERSEN	17/5-16	2/4-17 senere ombygget til
3 mst.m.sk.	MARIE		
3 mst. sk.	LUDVIG	4/7-17	22/3-18
Barkentine	ÆRØ	26/4-17	26/6-18
herpå flyttedes værftet til ny havneplads syd for beddingerne –			
3 mst.sk.	ENERGI	24/7-18	5/2-19
3 mst.sk.	DUTY senere MARNA	4/3-19	28/11-19
3 mst.tp.sk.	ASTRÆA senere FANØ	1920	
3 mst. sk.	GLORY	1920	
M. jagt	PAKET	1921	5/8-22 forlænget 1930
M.sk.	ANØ		1943

se var bygget efter de samme tegninger: ENERGI, ASTRÆA og DUTY. ASTRÆA, der i 1930 blev indrettet til rederiet J. Lauritzens første skoleskib som FANØ af Marstal, var rigget som tremastet topsejlsskonnert, de to andre var rigget som tremastede sletskonnerter. De var, som flere andre af Johansenbygningerne, kendelige på temmelig underløbent forskib i forhold til de gængse jagtbyggede skibe. ENERGI, der førtes af rederen Anton Stegmann, var et kønt og velsejlende skib og var indehaver af en rekordrejse i newfoundlandsfarten. Anton Stegmanns broder, Jørgen Stegmann, reder og fører af forenagterskonnert URANUS havde dog den hurtigste rejse af alle – nemlig godt 11 døgn fra St. Johns til Lissabon. Den forsvandt sporløst på rejse Azorerne-Newfoundland december 1925 med Jørgen Stegmann som fører. ENERGI, hvoraf der findes en stor model på museet udført af Lorens Hansen til Anton Stegmann, der senere skænkede den til museet, fik maskine 1929. 1939 solgtes den til Sverige. Den kom tilbage igen til Danmark og blev rigget op til filmen »Klabautermanden« efter Aksel Sandemoses bog af samme navn. Aksel Sandemose havde været med Marstalskonnerter på Newfoundland. Efter filmoptagelserne forliste ENERGI i Kanalen på rejse Hirtshals-Spanien i 1970.

Ludvig Johansen byggede andre kendte newfoundlandstradere som skonnerterne IRIS og BONAVISTA og tremastskonnerterne FULTON og EVA. Sidstnævnte forliste 1925 i newfoundlandsfarten på Atlanten, alle blev lykkeligvis bjærget ved det forlis.



Tre newfoundlandsfarere under bygning på Marstal Havn 12. marts 1914. Forrest på Ludvig Johansens byggeplads ses den aktuelle skonnert BONAVISTA (kølen strakt 24.07.1913, søsat 7.5.-14), derpå skonnert IRIS klar til stabelafløbning netop den dag, den 12.03.1914 (kølen strakt 29.04.1913), og syd herfor ses tremastskonnert COCOS spanterejst på Gorm Clausens værft (kølstrakt 17.08.1913, søsat 14.07.1914). Byggepladserne var ned for Buegade, Færgestræde, hvor der senere var sandpladser, og hvor dokken ligger ud for nu til dags.

Fra ANØs prøvetur 1943. Om bord ses fra rederiet Claus Albertsen med datter Rose op ad styrehuset, i midten bagest ses skibsreder Erik B. Kromann, desuden redaktør Henrik Albertsen med briller, lods R. Albertsen, direktør Albertsen og skibskonstruktør Knud E. Hansen. Siddende med kasket med hvidt betræk ses skibsbygmester Johansen.

Skibene i newfoundlandsfarten var fortrinsvis af den jagtbyggede type. Det jagtbyggede skrog giver et fortrinligt søskib i forhold til det klipperbyggede skarpe skrog. Et citat fra bogen »Under sejl og med hammer« af Svend Wandell beretter herom. Wandell var i 1922 mønstret på den klipperbyggede tremastede bramsejlsskonnert ROSSING af Thurø – med andre ord en typisk Thuriner. De var i efteråret på rejse Gøteborg-Marin i Nordspanien med træslast og fik ringe vejr, da de var kommet ned i Biscayen: *I den tre ugers orkan så vi kun ét fartøj; men her fik vi syn for sagn om, at de jagtbyggede Marstal-skonnerter var verdens bedste søskibe. En dag så vi en sådan tomastet for- og agterskonnert en sømil borte i det oprørte hav. Det var øjensynligt en New Foundlandsfarer med fem mands besætning. Den førte ikke et sejl, men gyngede som en stormfugl på søen. – »Jeg vil sky'e på, at de går tørskoet med træsko på derovre«, sagde den gamle og sænkede kikkerten, ja, de marstallere, de marstallere! Monstro det sku' være »Poseidon«?* – Det lyder troligt, at skibet var POSEIDON, jagtbygget og med stærkt spring. Undertegnede har engang snakket med Klaus »Helika«, nævnt efter sit skib Carolineren HELIKA. Klaus havde sejlet på Newfoundland med netop POSEIDON, *der gik vi altid tørskoet på dækket.* Han havde også sejlet med tremastet sletskonnert JOHANNE ex APHRODITE (nu LOA af Aalborg), der *var en vandhund med vand på dækket så snart vi var Skagen ude*. APHRODITE er klipperbygget og skarp med kun lidt spring. Jo Klaus vidste godt, hvilken konstruktion, der var bedst at være mønstret i på uroligt vand.

Blandt museets optegnelser ligger et andet notat fra august 1985, der har relation til skibsbygmester Johansen og træskibe. Fhv. skibsfører Hans Peter Dreyer (25/12-1902 – 10/2-1990), Bondebyen, Marstal, var en overgang i arbejde som tømrermand hos Johansen. Han var søn af skibsbygmester Niels Valdemar Dreyer, Bondebygade 8.

Valdemar Dreyer tog til Nyborg en fire års tid, hvor skibsreder Hans Petersen, Skolegade, Marstal, havde købt Fløjdrups værft til genopbygning af tremastet bramsejlsskonnert E. E. PETERSEN, der på sin første rejse minesprængte ved Vinga med en ladning træ. Skibet malflød på lasten, men stak for dybt til at kunne komme hjem til Marstal, hvorfor værftspladsen i Nyborg blev lejet, og Niels Valdemar Dreyer blev udstationeret fra Johansens værft som skibsbygmester dér. Skibet fik andet navn, MARIE, i sin genopstandne udgave som tremastet motorskonnert. Derefter byggede Dreyer også for Hans Petersen på en plads i nærheden på Nyborg Havn tremastskonnert FYN, der er kendt af mange i dag, idet den nu tilhører Svendborg, Faaborg og Ærø kommuner som FYLLA.

Herefter rejste Dreyer til Hobro, hvor Hans Petersen havde købt et derværende værft. En skonnert var så småt startet op, Dreyer gik lidt videre med den, men rejste hjem til Marstal, hvorefter tømmermester Eriksen rejste op med tømmerfolk og gjorde den færdig til søsætning, hvorefter den blev bugseret til Marstal for færdiggørelse. Det var firmastskonnert ELIN. Og sådan hænger tingene sammen fra BONAVISTA og skibsbygmester Johansen over skibsbygmester Dreyer til skibsbygmester Eriksen, der på Eriksens Plads i 1919 har bygget den ligeledes fortsat eksisterende og genopriggede tremastskonnert FREM, nu MARILYN ANNE af Struer.

S/S SVENDBORGSUND

Et skib af en noget anden art end skonnert BONAVISTA, bugser- og passagerdamperen SVENDBORGSUND, er bugseret til øen for et par år siden og ligger nu og afventer totalrenovering i Ærøskøbing Havn.

Passagerdamper SVENDBORGSUND blev søsat den 21. august 1906 fra W. H. Jacobs værft i Haarlem, Holland til Sydfyenske Dampskibsselskab, SFDS, Svendborg, almindeligvis kaldet »Sydfynskes«. Selskabet var efter århundredeskiftet ved at forny sin flåde af mindre dampere til befordring af passagerer og gods hovedsagelig i de sydfynske farvande og havde i den forbindelse kontraheret tre skibe – BROCKENHUUS SCHACK, SVENDBORGSUND og THORSENG på W. H. Jacobs værft i Holland, da dette værft kunne afgive det mest fordelagtige bud. SVENDBORGSUND var nummer to af disse skibe. Skibet var kontraheret og startet som passager- og bugserdamper og har senere hen i sin lange tilværelse fungeret som fragtskib og lystfartøj. Det er i den forbindelse endvidere overgået til dieseldrift og er blevet forlænget et par gange. Første forlængelse blev dog allerede foretaget på tegnebrættet i opstarten af byggeperioden, hvilket fremgår af Forretningsudvalgsprotokollen for selskabet, hvor det er muligt at hente

SVENDBORGSUND afgår Marstal i perioden før I. verdenskrig. Kølhaleren ved H. C. Chri-

lidt oplysninger om skibet i Sydfynskes perioden. Her er noteret i mødereferat af 1. marts 1906:

Forretningsføreren meddelte at under Forhandlinger med W. H. Jacobs om Bygningen af det nye Bugserdampskib var det af Konstructeueren gjort gjældende at en Forlængelse af 3 Fod var meget ønskelig af Apteringshensyn. Da Værftet tilbød at vilde udføre Skibet med denne Forlængelse for en Pris af yderligere 300 Golden, og Bestemmelsen skulle tages strax under mit Besøg i Haarlem ved S/S BROCKENHUUS SCHACKS *Afløbning, tog jeg ikke i Betænkning efter Samraad med Bestyrelsesmedlem Hr. Bom at acceptere dette Tilbud. Hele den contraherede Byggepris bliver derved ialt*

36175 Holl. Golden
+ 300 Holl. Golden

I alt 36475 Holl. Golden = 54763 Kroner

Godkjendt
Herman Ipsen

Det bemærkes, at skibet i ovenstående notat er betegnet som »Bugserdampskib«, idet den ud over ordinær passagertransport desuden anvendtes i en vis udstrækning til bugseropgaver eksempelvis af sejlskibe til og fra oplæggerpladserne og -havnene i området som Thurøbund og Marstal. I 1908 bugserede den med sit 2-cylindrede dampmaskineri på 70 heste nybygningen LANGELAND fra værft i Marstal til Helsingør for at få installeret dampmaskine.

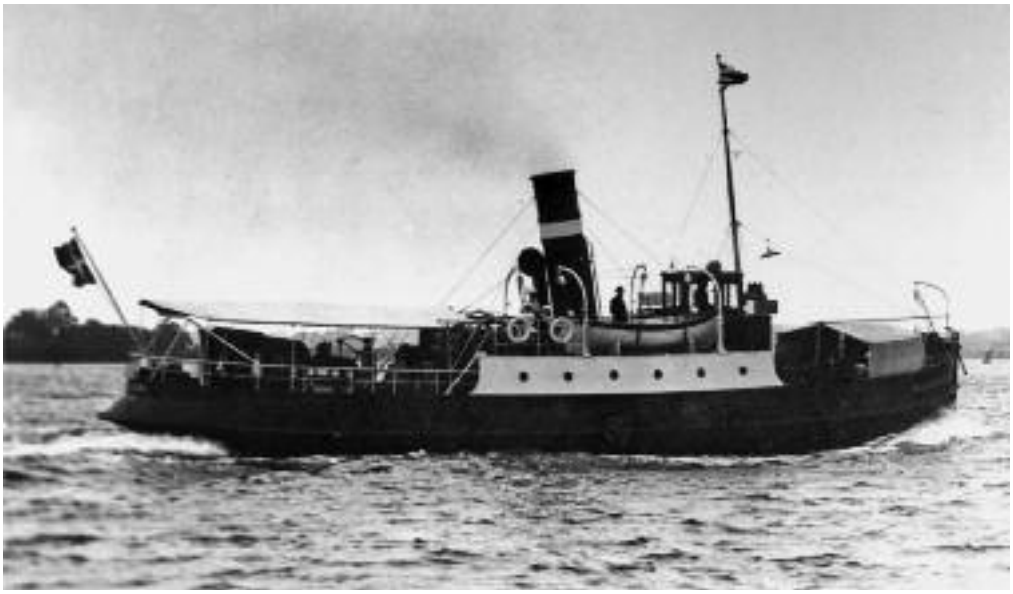
Prøveturen for SVENDBORGSUND foregik ikke i Holland, men ved Svendborg. Protokollen beretter herom:

Onsdag, den 6. Marts 1907 afholdtes efter Overenskomst med Værftet officiel Prøvetur med Dampskrueskibet SVENDBORGSUND *i Farvandet ved Svendborg…..Skibet viste sig ved Fuldkraftsprøven at løbe 9,6 Knob, saaledes at den kontraktsmæssige Fart er overholdt…..Skibet, der skulde være afleveret 17 October 1906 var altsaa betydeligt forsinket, men hr. Jacobs fremviste Beviser paa forsinket Levering af Materiale m.m., der maatte komme ind under force majeur. Man enedes om at indstille til Bestyrelsen at Straffebestemmelsen for* BROCKENHUUS SCHACK *bortfalder, at Mulkten for* SVENDBORGSUND *fixeres til 6 Uger og at denne bortfalder, hvis S/S* THORSENG *afleveres rettidigt. I modsat Fald forfalder Mulkten som Ovenfor i sin fulde Udstrækning…..*
Ombord i S/S SVENDBORGSUND
Den 6. Marts 1907 Underskrifter

Et par dage efter prøveturen gik damperen ind på Svendborg-Rudkøbing-ruten, men den afløste også på andre ruter som på Marstal-Rudkøbing-ruten. 1910 blev SVENDBORGSUND forlænget på Ring Andersens stålskibsværft, Svendborg, fra 23.49 til 27.85 meter. Tonnagen var oprindelig på 70 brt. og 18 net. og efter forlængelsen 85 brt. og 32 net. Den kunne medtage 200 passagerer. I forbindelse med forlængelsen står et notat i protokollen fra forretningsudvalgsmøde den 4. oktober 1910:

SVENDBORGSUND. Arbejdet paa Forlængelsen optaget paa Beddingen paa Frederiksøen gaar godt fremover. Spanter og Bjælker m. m. er færdigt og Pladeophængningen paabegyndt og vil antagelig blive færdigt i Løbet af næste Uge. Kontraktmæssig skal skibet være færdigt med Udløbet af denne Maaned.

Den 26. juni 1918 blev damperen afhændet i forbindelse med afmatning af markedet. Skibet havde et stykke tid været udbudt gennem samtlige skibssalgsbureauer i København og i norske og svenske blade. Kun ét bud indløb, det var fra et partrederi ved Gustav Alexander i Chri-



SVENDBORGSUND.

stiania (Oslo) og lød på 135.000 kr. Tilbuddet blev accepteret og besætningen, bestående af skipperen (ansat siden 1898), maskinmesteren (siden 1878), styrmanden (1914), matrosen (1910), fyrbøderen (1893) og restauratøren (1912) blev afskediget, og der var ikke muligheder for anden beskæftigelse i selskabet, dog fik skipperen tilbudt tjans som billetsælger i Svendborg. Restauratøren var for øvrigt en ikke uvæsentlig del af besætningen. Ud over at have styr på provianten havde han ansvaret for, at kabys og restaurationslokale samt kahytter var holdt propert. Restauratøren skulle også føre inventarliste for de nævnte rum. I instruks for rederiets restauratør hed det, *at han skulle sørge for at Kahytter med Toiletterne og øvrige Tilbehør er rene og i Orden med poleret Messing og passe Lamperne og Kakkelovnene i disse*. Der udover skulle restauratøren passe trosser ved ankomst og afgang. Denne ordning var i kraft langt op i tiden, og erindres ved ankomst/afgang Marstal med M/F EGESKOV og ALB af undertegnede.

SVENDBORGSUND fik efter salget til Norge navnet ANGELO og blev i årene efter handlet inden for Norge flere gange (1922, 1923, 1926 og 1941). Fra marts 1942 til maj 1945 var den beslaglagt af den tyske krigsmarine, herefter fulgte en oplægningsperiode. I 1950 blev den solgt til et partrederi i Sæbøvik, der lod damperen ombygge til motorfragtskib med en 2-cylindret Union-diesel og med en bruttotonnage på 99 og en lastevne på 130 tons. I forbindelse med handel i 1951 fik den navneændring til KOLOØHOLM, handledes 1954 og igen i 1955, hvor den fik navnet HØIEVARDE, i 1966 blev navnet i forbindelse med handel ændret til SKS. Skibet vedblev af skifte ejer, således igen i 1969, 1983 og 1995.

Tiden var efterhånden uigenkaldeligt løbet fra den slags ældre små fragtskibe selv i et kystland med megen søtransport som Norge, og i 2001 ombyggedes den tidligere passagerdamper til fritidsskib. 2006 fik den sit første norske navn ANGELO tilbage.

Passager- og slæbedamper SVENDBORGSUND som ANGELO i Ærøskøbing marts 2013. (Foto Jens Lindholm).

I 2010 blev ANGELO erhvervet af Udviklingsfonden i Ærøskøbing og efterfølgende bugseret dertil med henblik på længerevarende gennemgribende restaurering tilbage til damppassagerskib.

SVENDBORGSUND er særdeles typisk for Sydfyenske Dampskibsselskabs mindre passagerskibe og i det hele taget tidstypisk for den store flåde af passagerdampere, der forbandt Danmark i den første trediedel af 1900-tallet, og dermed er skibet et væsentligt stykke dansk maritimhistorisk kulturarv.

Kilder

Kasse A 16-33 9 og Forhandlingsprotokol, forretningsudvalg SFDS 1886-1971, Svendborg Museum og Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv.

BOG-NYHEDER 2012

Restaurering af skonnert BONAVISTA

Fotos 2008-2012
Spar kr. 60,-
Tilbudspris . . . . Kr. 99,00

Søsætning af BONAVISTA

Plakat, dobbeltsidet m/ 22 fotos, 44 x 66 cm.
Foldeplakat
Tilbudspris . . . . Kr. 40,00
Plakat + bog
Tilbudspris . Kr. 129,00

Folk og glasfiberfartøjer fra Det sydfynske Øhav

Kr. 299,00

MARSTAL LANDSOGN

En tur rundt i Landsognet fra ca. 1900 til 1970.
Med 220 fotos og tekst
Kr. 199,00

MARSTAL SØFARTSMUSEUM . www.marmus.dk