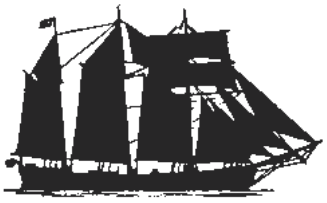
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2013



23. 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 978-87-89829-55-5 – ISSN 1938-7844

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

Forsidebillede:
Stemningsbillede fra Eriksens Plads sommer 2013.

Bagsidebillede:
En af årets store nyerhvervelser, Carl Rasmussen-maleriet
De Indfødte dandse Fangedandsen.

INDHOLD

Jørgen E. Mortensen:
Min sejlads med tremastet skonnert NAUTA af Marstal i 1929 . . . 4

Leif Kurdal:
Københavns Frihavn 1894-1920 40

Bjarne Skov Poulsen:
S/S GERDA TOFTS forlis 23. december 1954 61

Børge Møller:
Min tid på JENTRADER 73

Bent Mikkelsen:
Sidste danskbyggede coaster besøger Skagen 79

Erik B. Kromann:
Årets gang 84

Erik B. Kromann:
Marstal – byen ved hav – fylder 500 år 100

Erik B. Kromann:
Havneliv 110

Min sejlads med tremastet Skonnert NAUTA af Marstal i 1929

Af JØRGEN E. MORTENSEN

F. Holm Petersen, Søfartsmuseet i Troense, skiver i sin bog om Ærø-sejlskibe følgende om NAUTA ex KLARA:

Tremastet topsejlsskonnert KLARA på 119 tons brutto, blev bygget i Marstal 1903 af N. Hansen til Mikkel Hansen og blev ført af M. Boye. 1906 blev den omdøbt til NAUTA.

Året efter blev den i april fundet drivende i Nordsøen med bunden i vejret. Den havde været på rejse fra Laurvig til Leith og mentes at være kæntret under en pludselig byge l0. marts, på hvilken dag den var blevet prajet af en dansk damper. Vraget blev slæbt ind til hollandsk havn og her fandt man tre søfolk druknede i skibet. NAUTA blev repareret og kom atter i fart, ført af J. Madsen og styrmand A. A. Nymann.

I året 1931 blev den solgt til Fiskestangen i Sverige for 16.500 kr.

NAUTAS sejlads fra d. 18. april 1929 til 6. januar 1930

Afsejling	Lastbemærkninger	Ankomster	Dage i søen
	Oplagt i Marstal		
Marstal 22. april kl. 08.30	Ballast til Gøteborg 157 Sømil	Ank. Gøteborg 23. april kl.18.30	1,5
Gøteborg 14. maj kl. 13.00	Trælast til Klaksvig 650 sømil	Ank. Klaksvig 25. maj	11
Afg. Klaksvig 3. juni kl. 15.30	Ballast til Sct. David 440 sømil	Ank. Sct. David Skotland 10. juni	7
Sct. David Firth of Forth 13. juni	Kullast til Klaksvig 440 sømil	Ank. Klaksvig 19. juni kl. 02.30	6
Afg. Klaksvig 27 juni kl. 11.00	Ballast til Halmstad 710 sømil	Ank Halmstad 3. juli kl. 08.00	6
Afg. Halmstad 17, juli kl. 15.00	Trælast til Thorshavn 710 sømil	Ank. Thorshavn 10. august kl. 10.00	24
Afg. Thorshavn 20. august kl. 15.00	Ballast til Gøteborg 650 sømil	Ank. Gøteborg 29. august kl. 16.00	9
Afg. Gøteborg 17. september kl. 16.00	Trælast til Klaksvig 650 sømil	Ank. Klaksvig 9. oktober kl. 18.30	23
Afg. Klaksvig 24. oktober	Partlast af saltet fisk	Ank. Fuglefjord 24. oktober	1
Afg. Fuglefjord 1. november	Salt fisk til Gravelines i Frankrig	Ank. Gravelines 18. november	18
Afg. Gravelines 2. december	Ballast til Methil	Ank. Marstal 4. januar udsejlet: 2150 sømil	34

I året 1975 besøgte jeg Marstal og benyttede lejligheden til en rigtig sømands-snak med bestyreren for Søfartsmuseet. Vi kom selvfølgelig ind på hvilke skibe jeg havde sejlet med og NAUTA kom på tale. Inspektøren oplyste at NAUTA havde været et meget dårligt søskib og at skibet havde været kæntret i 1907, hvorved hele besætningen omkom.

Jeg kunne ikke rigtig godkende disse oplysninger om dårlige sø-egenskaber og fortalte kort om hvilke strabadser vi i 1929 havde været ude for med skibet, hvilke storme hun havde redet af, og NAUTA havde klaret det hele strålende. Jeg mente at NAUTA måtte være bleven behandlet forkert eller været udsat for helt ualmindelige forhold.

Min mening er, at NAUTA var et ualmindeligt godt sejlskib, enten det var lastet eller gik i ballast.

Medens jeg var matros på NAUTA fra den 18. april 1929 til den 6. januar 1930, førte jeg dagbog og det er denne beskedne blyantsførte lommebog, som ligger til grund for denne sejladsbeskrivelse.

Jeg så første gang NAUTA midt på Atlanten ca. 43 nordlig bredde og ca. 10 vestlig længde. Jeg var mønstret som ungmand på tremastet barkentine SINE af Marstal og var på vej fra Colombia til Hamburg med en last Divi-Divi til I. G. Farben. Vejret var fint og sigtbart, og om morgenen fik vi øje på et sejlskib i horisonten som styrede en sydligere kurs end vor. Vor skipper, H. J. Christoffersen, mente at det

Barkentinen SINE 342 brt./550 tdw. bygget af skibsbygmester Erik Eriksen, Marstal, 1920 til lokalt rederi ved Erik B. Kromann. Sejleren ses her ud for Marstal med hele garderoben sat med trælast på vej ud af Østersøen. SINE forliste ved Ballina, Irland 1927.

var en Marstaller og ændrede kurs ned imod sejleren, denne ændrede også kurs op snart løb vi på siden af hinanden på god prajehold.

Skibet viste sig at være NAUTA på vej til Portugal med en last fisk fra Newfoundland. Skipper Knudsen på NAUTA oplyste at han nu havde været i søen i 18 dage og havde haft megen modvind.

Vor skipper oplyste at vi havde en last Divi-Divi til Hamborg og nu havde 28 dage i søen. Efter at have ønsket hinanden god rejse, svingede begge skibe ind på deres oprindelige kurs og fortsatte rejsen. Der er ikke megen tid til længere pallaver når vinden er god. Snart forsvandt NAUTA i horisonten. Jeg nåede at få taget et fotografi af NAUTA og har det endnu, lidet anende at jeg 15 måneder senere skulle mønstre som matros i dette skib.

Dagbogen

Torsdag den 25. april 1929, Gøteborg

Skibet havde ingen motorkraft, men et såkaldt »krøbelspil«, hvor to mand sled med håndsving, medens andre to i lastrummet fyldte en balje med stenene. Så vidt jeg husker blev stenene bare kastet over-bord et sted i havnen hvor man ville fylde op alligevel. Kl. 15.00 var lasten tom og vi begyndte at gøre lastrummet i stand til at modtage ladningen. Endelig en fredelig stund og tid til at skrive et brev hjem.

Fredag den 26. april

Der var så dårlig plads i havnen at vi ikke alene kunne hale skibet til lastepladsen og fik derfor en mindre slæbebåd til at trække os. Vi skulle gennem en bro som havde løftet sin klap op, for at lade os passere, men føreren af slæbebåden var åbenbart ikke vant til at bugsere sejlskibe, thi da vi passerede broklappen, greb fokkeråen fat i klappen og knækkede. Kun den omstændighed at jeg lod brasen gå som et lyn, gjorde at ikke hele riggen blev molesteret. Denne udgift måtte bugserselskabet betale, heldigvis skete ingen personskade og alle beslag på råen kunne atter bruges på en ny rå. Vi fortøjede ved nogle pramme og riggede den ene halvdel af råen ned, samt spulede dækket. Jeg kunne ikke se nytten af denne rengøring, idet sneen væltede ned.

Lørdag den 27. april

Der kom »stuvere« ombord og de begyndte at laste svært tømmer i lasten. Jeg riggede den anden halvdel af den knækkede rå ned og til fyraften blev den båret i land. Der var ingen breve hjemmefra og vi gjorde atter rent i lugaret. Det var koldt og snebygerne suste gennem riggen.

Søndag den 28. april

Det var påske og i den anledning fik vi oksesteg til middag og da vejret klarede op, gik vi en eftermiddagstur i Ladegaardhamnen uden særlige oplevelser.

Mandag den 29. april

Da det var tøvejr begyndte vi at laste høvlet træ i lasten og stuverne havde travlt med udvælge længder som passede i til det uregelmæssige lastrum. Dette arbejde skal gøres med den største akkuratesse og kan kun udføres af virkelig dygtige arbejdere, ikke en tomme af lastrummet må være ubenyttet og disse trælaststuvere har opøvet en ekspertise som er beundringsværdig. De kan på øjemål afgøre om et stykke træ er for langt eller for kort, helt op 10-20 fod tager de ikke fejl. Det er gerne ældre folk og en af dem gik og mumlede medens han udtog netop det stykke træ som passede på en tomme. F.eks. *Næ 18 fod og een tomme den er for lang, jeg skal have een på 17 fod og 11 tommer, har du sådan een Albin?*. *Ja, den ligger der*; hvorefter de gik videre med den næste. I dag tager man det ikke så nøje med om længderne passer, det skal gå stærkt »Time is Money«, og man har ikke tid at lave kunstværk, desværre. Vi i sejlskibene havde altid god

tid i havnene, alt skulle gøres perfekt og ladningsejerne forlangte rummene udnyttet til det yderste. Udgifterne for disse skonnerter var ikke store pr. dag. Jeg mindedes at vor skipper på SINE en gang beklagede sig over udgifterne og oplyste at alene udgiften til forsikring androg 8 kr. om dagen. Det var en barkentine på 500 ton, i 1927.

Tirsdag den 30. april
Snestorm og alt arbejde stoppede, vi havde nok af at kaste sne over bord og ellers hygge os i køjerne.

Mandag den 1. maj
Vi gik i gang med lastningen, men det blev atter snestorm og vi måtte standse lastningen. Brugte tiden til at rigge naglebænke op i riggen. Det kræver en forklaring. Sagen er den at et sejlskib har naglebænke i begge sider til at fastgøre tovene fra sejlene i, disse sidder langs begge sider på lønningen, og når der er dækslast kan man ikke komme til dem, derfor bolter man naglebænke 6 fod højere op i rigningen. Senere når dækslasten er lagt, sættes planker op fra for til agter i stedet for den normale lønning, således at man ikke kan falde over bord.

Torsdag den 2. maj
I dag var det godt vejr og lastningen blev ikke afbrudt. Kokkedrengen havde fundet ud af at han ikke passede til jobbet og ønskede at rejse hjem og havde skrevet efter en anden dreng. Det var også et skrapt job at være kok i de små skibe. Kabyssen var et lille hus på dækket som var boltet ned i dækket. Der var kulfyret komfur med et lille rør op gennem dækket, foroven var en bevægelig røghætte, den skulde vendes når vinden skiftede, ellers fik kokken røgen lige ned i hovedet. Mange gange lignede kokken en fyrbøder og øjnene løb i vand. Enhver kan forestille sig hvordan maden så ud. Det var svært at skelne mellem kulstykker og stegt flæsk. Vi var imidlertid meget sultne, meget unge, så det skred ned med kulstøv og det hele, ingen blev syge af det.

Fredag den 3. maj
Det var fint vejr og sejlene blev løsnet for at tørre, det er sådant at sejlene ikke har godt af at være sammenpakkede når de er våde, og ferskvand er mere skadeligt end saltvand. Sejl var dyre og der blev passet på dem. Til middag nedlagde stuverne arbejdet i protest mod at længderne var blandet mellem hinanden og gjorde arbejdet meget besværligt. De forlangte ekstra betaling for sorteringen. Skipperen rasede, men måtte give de forlangte 50 øre mere i timen, idet han udtalte *når i sætter mig kniven på struben, må jeg bøje mig*. Vi fortsatte med at laste bjælker i rummet.

Lørdag den 4. maj
Foruden at laste videre af plankerne, fik vi også tre tons jern ombord. Skipperen havde nu udfærdiget sin rapport ang. den knækkede rå, og havari-rapporten blev underskrevet.

Søndag den 5. maj
Gråvejr hele dagen og tid til at vaske tøj, det kneb med at få det tørt. I sejlskibe må man vaske sit tøj medens man er ved land, thi på havet må der spares på det ferske vand og på lange rejser er der lås for vandtanken, og kun skipperen uddeler fersk vand. Bliver det regnvejr, kan man samle regnvand uden om rationeringen. Dagen endte i øsende regnvejr.

Mandag den 6. maj
Dagen begyndte med regnvejr, men senere klarede det op og lastningen blev genoptaget. Det var svært egetømmer til skibsbygning, idet man var begyndt bygge fiskekuttere i Klaksvik på et nyoprettet værft tilhørende en berømt storkøbmand Kjølbro. Samme købmand ejede næsten

hele byen og alle var afhængig af ham med hensyn til arbejde, fødevarer m.m.

Mandag den 13. maj
Vi modtog den nye fokkerå og den blev rigget op og gjort klar.

Tirsdag den 14. maj
I dag blev vi færdige med at gøre søklar og foretog nogle småreparationer i rigningen inden vi med en frisk vind fra agten sejlede ud af skærgården. Skagen blev passeret på 7-12 vagten, nærmere betegnet kl. 09.00.

Her må indskydes nogle ord om rigningen. Hvis vi havde vist i hvilken tilstand rigningen var, tror jeg ikke vi havde gået til søs, men det opdagede vi på den hårde måde senere. Skibet havde været lagt op i lang tid og man havde ikke ofret mange penge på nyt træværk. Rederierne var fattige eller nærige og nogen søfolk skulle jo omkomme hvert år. Det gik imidlertid bedre end ventet.

Onsdag den 15. maj
Vinden er stadig agterind og farten strygende, helt oppe på 6 sømil i timen. Kursen var V. t. S. efter kompasset. Om aftenen blev det stille.

Torsdag den 16. maj
Det var stille hele formiddagen, men til middag satte vi bredfokken, fik lidt vind således at vi kunne styre N.V. t. V. ½V. vejret var fint og jeg nød frivagten.

Fredag den 17. maj
Stadig stille og vi foretog nogle reparationer i riggen. Når man siger stille, så betyder det at ingen vind blæser, men skibet vælter sig i dønningen frem og tilbage, sejlene slår med tordenskrald mod masterne. Af og til må man tage sejlene ned for ikke at de skal slides for meget. Altså stille er alt andet end tavshed, i hvert fald på de store have.

Lørdag den 18. maj
Vi havde sigtet Kap Lindesnæs Fyr om natten og var passeret dette punkt på norskekysten. Igen blev det stille, men om formiddagen kom der luft lige imod vor kurs. Dette varede til aften, da der igen var vinddrejning, denne gang i vor favør. Kurs N.V. t. V. 6 mils fart. Men ak atter stille ved midnat.

Søndag den 19. maj Pinsedag
Da der kom vind, var den stik i stævn og vi kunne ikke komme nærmere kursen end V.t.S.-S. Det blev gråvejr igen. Jeg havde vagt sammen med skipperen og i anledning af pinsen forærede han mig en cigar. Det var en gunstbevisning af format, jeg kroede mig også over for de øvrige og pustede røg på dem til de hostede. Jeg indrømmer at det ikke var pænt, men søfolk er ikke så sarte.

Mandag den 20. maj
Anden pinsedag var det gråvejr og regn. Vi fik klipfisk til middag, vi skulle senere få mere af den vare. Vinden stik imod.

Tirsdag den 21. maj
Dagen begyndte med stille, og jeg gik i gang med at male jolle, den hang ud over agterenden i to kranbjælker med taljeskiver og var nem at sætte i vandet. Om aftenen igen vinddrejning og stigende til kuling. Store gaffeltopsejl blev bjerget.

Onsdag den 22. maj
Overtopsejl blev bjerget om natten og gjort fast, også jageren måtte ind. Da det stadigt blæste mere, blev der taget reb i storsejlet og mesanen. Mesanen blev gjort fast med reb i. Vinden var nu så stærk at vi måtte halse rundt. At halse er at løbe for vinden og derefter gå op til vinden igen på den anden bov. Normalt kan man stagvende igennem vindøjet, men i svær sø er det næsten aldrig muligt. Kursen blev nu NO. t. N.

Forfatteren tog dette foto af NAUTA fra SINE under mødet på Atlanten 1927. Skibene skilles igen og NAUTA har braset firkant på råsejlene (stillet dem på tværs af sejlretningen), da vinden er plat for de gat (ret agten ind).

Torsdag den 23. maj
Vi passerede Shetlandsøerne langt ude om bagbord og havde nu kuling ret agterind, kursen er stadig NO. t. N. Op ad dagen blev det stille igen og der stod en kraftig dønning, alle sejl blev sat og vi blev sat til småreparationer bl.a. falderebstrappen. Stadig svær dønning.

Fredag den 24. maj
Der kom kuling agterind og vi styrede mod Klaksvig og ventede at være inde under aften, men det blev tåget og vi måtte dreje til og afvente daggry.

Lørdag den 25. maj
Da det lysnede fik vi kending af Nolsø Fyr og sejler lige op i fjorden til ankerpladsen. Inden vi nåede ankerpladsen fik vi dog en stor overraskelse i form af fjeldkast. Fjeldkast er et naturfænomen også kaldet faldvind. Når vinden blæser mod en høj bjergvæg bliver den tvunget til vejrs og bliver tør og varm. Når toppen er nået styrter vinden ned på den anden side af fjeldet med stor hastighed. Færingerne fortalte senere, at styrken kunne være så slem at den kunne vælte et skib som kun førte den tomme rig. Idet vi rundede pynten ved indgangen til fjorden, lagde skibet sig pludselig over på siden og det hylede i riggen som en storm. Rorgængeren var rask og fik drejet op i vinden og et øjeblik efter var vinden normal igen. Da vi var kommet til ankers blæste det op til storm og der måtte stikkes 60 favne kæde på begge ankre.

Søndag den 26. maj
Efter stormen om natten blev det solskin om morgenen, og vi kunne vaske lidt tøj og få luftet vort køjetøj. Der blev pumpet læns og udover ankervagten var der intet arbejde.

Mandag den 27. maj
Vi blev purret ud kl.05.00 og lettede anker, det foregik også med håndkraft og ved hjælp af nogle lange jernspager der blev trykket op og ned og samtidig drejet en tromle hvor kæden var lagt om. Det var tungt arbejde, men allertungest når ankeret skulde løsnes fra bunden. Vi halede til en mole, fortøjede og begyndte at losse tømmer. Arbejdstiden på Færøerne var den gang 12 timer. Vi begyndte kl. 07.00 og holdt fyraften kl. 19.00. Det blev til 14 timer i alt. Det var tungt at lange de svære bjælker over siden og der var ingen der skulle i land og se på byen.

Tirsdag den 28. maj
Efter en god nats søvn var vi kvikke igen og lossede tømmer hele dagen. Vi nåede at få hele dækslasten varpet i land inden aften. Vi havde så meget mod at vi travede en tur i byen, men der var trist, koldt og øde og der var ingen oplevelser.

Onsdag den 29. maj
Styrmanden og jeg tog det tungeste arbejde i lastrummet og langede det svære tømmer op i lugekarmen, hvor drengene trak det videre til lønningen og her overtog Færingerne arbejdet og bragte det ind på land. Den før omtalte købmand Kjølbro, som ejede næsten hele bygden, kom i løbet af formiddagen ned og så på arbejdet, han kritiserede vort arbejde og sagde at det gik alt for langsomt. Uheldigvis for ham, var han gået om bord til os og der har han intet at gøre eller sige. Styrmanden, som var fra Marstal, tog en dyb indånding og så fik den store mand en røffel der kunne høres over hele bygden. Til sidst sagde styrmanden at hvis han ikke forsvandt, ville han blive kastet overbord. De færøske arbejdere stod målløse og hørte på, det havde de aldrig oplevet før, at deres herre og mester som rådede over liv og død i bygden fik en reguler balle. Heldigvis forsvandt hr. Kjølbro, før der skete mere. For at forstå dette må man vide at denne mand ejede både købmandsbutikken næsten alle fiskekutterne og alle husene, så alle fiskerne var totalt afhængige af hans forgodtbefindende. Når fiskerne var på Grønland og fiske måtte konerne, for at eksistere, handle i hans butik og pådrog sig gæld. Når fiskeren kom hjem, var der oparbejdet en gæld, som mærkelig nok altid oversteg det fiskeren havde til gode. På den måde slap de aldrig ud af hans klør.Det er i år 50 siden denne tildragelse fandt sted, men jeg har Kjølbro mistænkt for at være ophavsmanden til den affære som fik Kampmann til at sende Dr. Maud til Færøerne propfyldt med politibetjente. Selv var han flygtet til København medens slaget stod på. Det var i hvert fald ikke de alm. færinger der lavede spektakel, de var alt for underkuede. Jeg håber for færingerne at disse forhold er ophørt nu 50 år efter. Tilværelsen er hård nok for dem. Nå, vi pustede ud og den aften gik vi til køjs med et tilfreds smil på læben. Købmanden så vi ikke mere ved denne lejlighed, men senere.

Torsdag den 30. maj
Vi lossede videre på overlaget og til aften manglede vi kun bundlaget og de tre tons jern. Der var kommet et dansk krigsskib ind og der blev arrangeret fodboldkamp med færingerne. De tabte 7-0 til marinerne.

Fredag den 31. maj
Den sidste last af brædder gik i land, der blev ryddet op og spulet dæk. Naglebænke blev flyttet ned på plads og alt klar til indtagning af 40 ton sten til ballast.

Lørdag den 1. juni
Brødmotoren kom i gang og vi hejste alle 40 tons sten ombord på een dag og var godt træt i armene til aften. Færdig kl. 19.30.

Søndag den 2. juni
Som sædvanligt blev der vasket tøj og en spadseretur blev det også til. Det søde liv blev ikke levet på Færøerne, men rent privat kunne der godt finde drukfester sted, opdagede vi senere.

Mandag den 3. juni
Skibet skulle sejle til Leithfjorden og hente en ladning kul til Klaksvig.

Der blev taget ferskvand om bord og ballasten blev stuvet og lempet på plads i lastrummet. Man må være helt sikker på at ballasten ikke kan forskyde sig når skibet sætter i søgangen, dette kan forårsage at skibet kæntrer, det er derfor med omhu at ballasten trimmes. I dag fik vi post fra Danmark, der var også et brev til mig. Hvis pårørende til søfolk vidste hvor meget det betyder for en sømand at få brev hjemmefra, vilde de nok skrive noget mere. Det er slemt at se, når en mand ingen post har fået og hænger med næbbet. Jeg har været med til at vi må læse vore private breve op for en anden sømand og på den måde ligesom at delagtiggøre ham i glæden.

Kl. 15.50 var alt klar til afgang. Fortøjningerne blev kastet, sejlene sat og uden hjælp afsejlede vi med en fair vind agterind. Kursen blev sat mod Shetlandsøerne og var S.S.0.½ 0.

Tirsdag den 4. juni
Vinden var stadig agterind og friskede op således at vi måtte fire mesanen og storsejlet og hejse bredfokken, det hjalp på styringen og farten var oppe på 7 knob. Der gik en svær dønning fra vest og vi nærmest valsede af sted med skum for boven. Snart fik vi Foula i sigte og det var et imponerende syn. Øen rejste sig næsten lodret op af havet med store mørke slugter og skyerne drivende omkring toppen, når solen, mellem bygerne glimtvis skinnede på de grønne felter på øen, var det et vidunderligt syn som man længe efter kunne genkalde sig.

Onsdag den 5. juni
I dag er det grundlovsdag, men skibet skal passes alligevel og vi slingrede videre mod Skotland med alle sejl sat, kursen ændredes til S.t.V.

Torsdag den 6. juni
Det var bleven stille om natten og nu lå vi rigtig og baskede os i Atlanterhavets dønninger uden styr på skibet. En tysk damper passerede os og havde af en eller anden grund hejst et signalflag bogstavet »L« som betyder, efter styrmandens udsagn, smittefarlig sygdom om bord. Vi gik nu i gang med at soda vaske al hvid maling og skylle det med søvand, det er forberedelsen til at man kan male, når solen kommer igen. Som regel blev det et arbejde som var spildt, idet søvand ustandselig vaskede over os og da man ikke kan male på salt, måtte manøvren gentages mange gange, før det lykkedes at få malet. Under aften drejede vinden og vi kunne styre den vej vi ville nemlig O. t. S.

Fredag den 7. juni
Om natten var det regnvejr og om morgenen friskede vinden, bomsejlene blev firet ned sammen med jageren og vinden friskede fra nord, styret kurs S.V. Ved middag var det atter stille og vi benyttede lejligheden til at pletmale og håbede på at malingen kunne tørre før vandet igen sprøjtede over det hele. Pludselig lød der et råb *Hvaler om styrbord*. Alle fik travlt med at betragte disse flotte dyr, de boltrede sig uden hensyn til os, steg og sank i havet og pustede ildelugtende sprøjt så tæt på os, at vi måtte holde os på næsen, hvalerne for-

svandt nordpå og arbejdet blev genoptaget. Vi mangler nu 100 sm. til Leith fjorden.

Lørdag den 8. juni
Vindstille varede til middag og da der kom vind, var den stik imod, det var imidlertid malervejr og vi fortsatte med dette arbejde. Om eftermiddagen byttede vi storsejlet om fra vintersejl til et lettere sommersejl. Vinden drejede og vi kunne styre O. i retning mellem Orkneyøerne og Shetlandsøerne.

Cape Tot og Mont Rose passeredes om morgenen.

Søndag den 9. juni
Vinden var god, farten strygende. Vi passerede Cap Bell og måtte krydse ind i Leith fjorden. Kl. 11.00 passeredes Bass Rock, men ikke før kl. 01.00 om natten kunne vi ankre uden for havnen.

Mandag den 10. juni
Sejlene blev gjort fast og der blev stukket 25 favne på ankerkæden inden vi endelig kunne komme i køjen. Allerede kl. 08.00 var der udpurring og det meste af dagen gik med eftersyn af rigningen. Jeg har før nævnt at riggen var i elendig forfatning, tovene var møre og rådne, taklinger manglede overalt. Vi bandede over dette, thi rigningen er det instrument som altid bør være i orden, vort liv afhang af at alt var solidt og i stand til at tåle de belastninger som storm og sø sætter på alt løbende gods. Det var mange års forsømmelser som her åbenbarede sig. Der er dog en undskyldning, idet besætningen altid udførte havnearbejderjob når skibet lå ved land, det var den billigste arbejdskraft og som følge heraf, var der aldrig tid ved land til at udføre de nødvendige arbejder i riggen. Når vi var i søen, skulle altid en mand til rors og på den måde blev arbejdet forsømt. Ankeret blev lettet og først kl. 20.00 var vi fortøjet i Methils havn. Det var atter en arbejdsdag på 12 timer. Dem havde vi mange af.

Tirsdag den 11. juni
Der ventede os et strengt arbejde med ballasten, men allerede kl. 16.00 var ballasten hejst op og kastet over bord, 40 tons som sædvanlig, men tiden blev ikke spildt, så snart vi var færdige, halede vi over til kulspouten og kl. 20.00 var det udskejning, fyraften. Hvis nogen nu tror at vi fik lov at sove længe næsten morgen, tager de fejl.

Onsdag den 12. juni
Kl. 05.00 var det atter ud af køjerne og kullene begyndte at vælte ned i lastrummet. For de ikke søkyndige kræver det en forklaring om hvordan en spout virker. Spouten er et tårnlignende apparat som man kører en jernbanevogn kul ind i, vognen hejses op, som regel ved hydraulik, når højden er passende løsnedes en bolt i vognens ene ende og sagte løftes den modsatte ende op, indtil kullene styrter ned i lastrummene. Det forårsager at alt indhylles i kulstøv og i løbet af meget kort tid, ligner vi alle fyrbødere, hvor man kun kan se det hvide i øjnene. Kl. 15.00 var skibet fuldt og vi skaffede det meste kulstøv af vejen inden vi sejlede ud og lagde os til ankers på reden. Ingen havde sat sine ben på land og havde vel ikke kræfter heller.

Torsdag den 13. juni
Da det var modvind, arbejdede vi i rigningen for at udbedre de værste skader. Medens jeg opholdt mig højt oppe blev jeg vidne til et majestætisk syn. Et af Englands største krigsskibe LORD NELSON hev ankeret hjem under fuld musikudfoldelse og skibet stod ud af fjorden. Det syn glemmes ikke så let igen. Vinden friskede op og vi lettede anker og stod ud af fjorden for fulde sejl, farten 8 knob. Der blev atter spulet dæk og vi blev befriet fra næsten al kulstøv. Kl. 17.00 passeredes Main Island for udgående.

Fredag den 14. juni
Skibet var nu lastet dybt og midtskibs var der ikke mere end ca. 50 cm. fra dækket til vandlinien. Dette medfører at vandet ustandseligt vasker frem og tilbage midtskibs, slagvand kaldes dette vand. Der blev foretaget enkelte reparationer i rigningen, men det forslog ikke meget.

Lørdag den 15. juni
Vind og sø uforandret, en del af sejlene blev udskiftet med sommersejl og da solen skinnede, var det et behageligt job.

Søndag den 16. juni
Dagen blev regnfuld og arbejdet var indstillet, kun skulle styring og udkik selvfølgelig passes. K1.15.00 passeredes Fair Isle, en klippeø som ligger mellem Orkneyøerne og Shetlandsøerne. Vejret klarer atter op og vi passerer igen Foula for nordgående.

Mandag den 17. juni
I løbet af natten kulede vinden op og vi måtte rebe både mesan og storsejl, skonnertsejlet blev halet ind til masten. I løbet af dagen blev det fuld storm, vandet væltede ind over dækket og det hylede i rig og mast. Hen under aften flovede vinden af og sejlene sattes igen. Vindretningen uændret.

Tirsdag den 18. juni
Det er stadig ustadigt vejr, regn skifter med sol, og vinden drejer flere gange og sejlene må trimmes hver gang. Der sigtedes en ø der hedder Nolsø og inden aften krydsede vi op i fjorden til Klaksvig, dog kom en motorbåd ud og halte os det sidste stykke ind i havnen.

Onsdag den 19. juni
Selv om vi havde arbejdet til kl. 02.30 om natten med at gøre sejl fast, blev vi alligevel purret ud kl. 08.00 for at gøre klar til losning. Endelig en eftermiddagsfrihed.

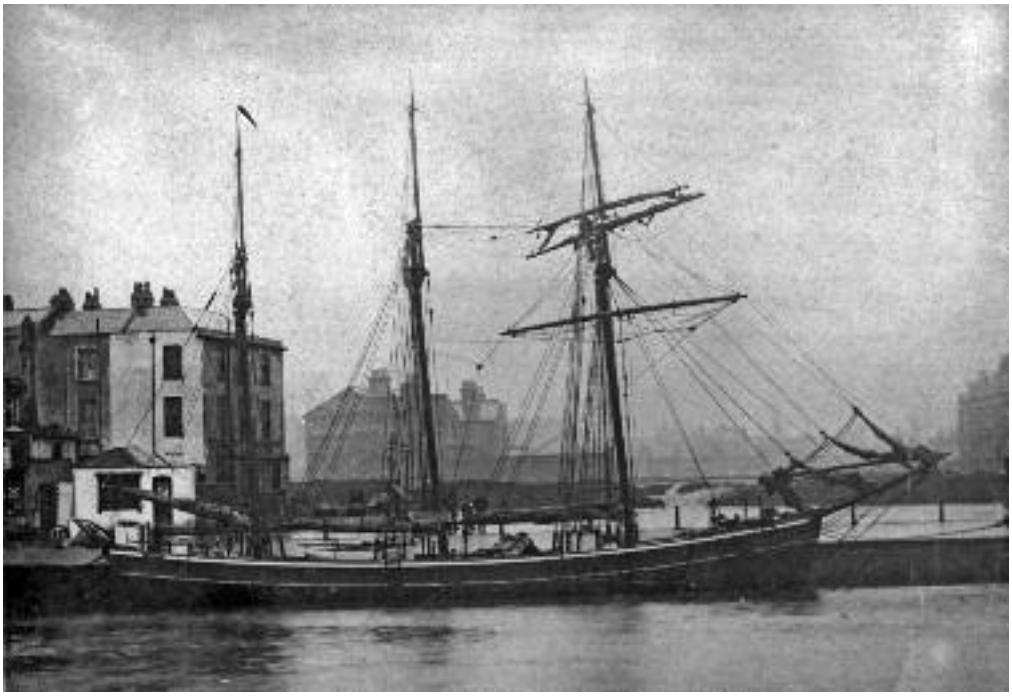
Torsdag den 20. juni
Der kom atter gang i håndsvingene på spillet og til aften havde vi losset 45 tons kul ind på kajen. Som sædvanligt regnede og blæste det hele dagen.

Fredag den 21. juni
Trods regn og blæst blev der også i dag losset 45 tons kul.

Lørdag den 22. juni
Der blev ikke holdt weekend i de tider og om aftenen var atter 45 tons kul hevet op i håndsvingene. Færingerne fortalte os at der i aften skulle være dans i forsamlingshuset, men det viste sig at musikerne var sejlet til Nolsø.

Søndag den 23. juni
Dagen blev trist og grå, regnen strømmede ned og det bedste vi kunne gøre var hygge os i køjerne, hvad vi så gjorde. Vi kunne ellers nok trænge til lidt opmuntring i det hårde slid.

Mandag den 24. juni
De sidste tons kul blev losset ud og vi halede skibet ud på fjorden og fortøjede i mooring. Det kræver nok lidt forklaring om hvad en mooring er: Tværs over fjorden er der lagt nogle svære kæder, de er på begge sider fastgjort til fjeldet meget solidt. Med mellemrum er der på kæden anbragt mindre kæder som da er forsynede med bøjer der flyder på vandet. Når et skib vil ligge sikkert, tager man en sådan bøje op og sætter den til ankerspillet, hvorefter der hives ind på kæden til der er nok til at gøre fast med. Når dette er gjort ligger skibet solidt og fuldstændigt sikkert i det værste stormvejr. Vejret skifter stadig på Færøerne. Det kan være stille den halve dag og blæse en orkan den næste halve dag, for pludselig at skifte igen til alm. regnvejr og vindstille. Man vil forstå at på Færøerne skal man have et øje på hver finger, i hvert fald hvis man sejler



NAUTA i skotsk havn. Bemærk at klyverbommen er rigget ind for at give plads ved kajerne. Af samme grund var underræer i barkentinere og råsejlere ofte kajet (vippet i lodret plan) i havn, og de øvrige ræer braset (dreje i det vandrette plan) så meget langskibs, som vel muligt.

med sejl; og på denne tid 1929 var det ret almindelig på Færøerne. Motorerne kom først rigtig i gang senere.

Tirsdag den 25. juni
Startede med at rense lasten for kulstøv. Det foregik på den måde at en åre blev sat op ved lønningen og en løbeblok nejet fast på enden af åren. Der blev der skåret en smækker line gennem løberblokken og vandpumpen var klar. D.v.s. en mand stod ved åren og bestilte ikke andet end med en pøs at hive vand op fra søen, bære det til lastrummet, hvor andre tog imod og kastede vandet op af siderne i lastrummet. Når lasten skønnedes at være ren efter mange timers arbejde, måtte al vandet pumpes ud igen ved skibets normale pumper. Dette var også håndkraft. Brødmotoren virkede altid. Dagen var ikke slut med dette arbejde, nej færingerne forlangte at vi flyttede til en anden mooring, hvor vi skulle indtage ballast. Atter i gang med brødmotoren kæden hives ind og kastes i søen og endelig huske at montere bøjen, således at den kunne findes igen. Derefter hejse sejl og bevæge os til ny plads, og gentage manøvren med at tage kæde ind og gøre fast på ankerspillet. Det blev atter sent på aftenen før vi kunne falde til ro i køjerne.

Onsdag den 26. juni
Ballasten kom langs siden slæbt af en motorbåd og brødmotoren gik i gang igen. Da aftenen kom, var der hevet 40 tons sten om bord. Vi havde næsten ventet at skipperen vilde sejle straks, men han måtte alligevel have tænkt på hvor trætte vi var og vi fik en rolig nat i køjen.

Torsdag den 27. juni
Vinden var nordlig og derfor god for os, vi lettede anker, satte sejl og blev også bugseret af en lille fiskekutter. Kutterens besætning bestod af fisker og hans kone. Kutteren var fortøjet langs vor styrbords side og Tuxham motoren gik støt og rolig. Fiskeren var nysgerrig og gik om bord til os og studerede sejl og master indgående. Pludselig hørte vi et råb og så fiskekutteren sejle sin egen sø, medens konen råbte et eller andet uforståeligt. Fiskeren råbte så højt han kunne om hvordan hun skulle håndtere motoren og få den stoppet. Efter nogen tid lykkedes det konen at finde det rigtige sted at dreje og langsomt nærmede vi os til kutteren. Da den var langs siden sprang fiskeren om bord i sit skib som et lyn, og jeg tror ikke han går på opdagelse i andre skibe lige med det samme. Jeg synes den kone fortjener ros for sin konduite og handlekraft. Havde hun ikke stoppet maskinen var hun sejlet lige ud på Atlanterhavet helt alene. Der var sure miner i agterkahytten. Skipperen og styrmanden talte ikke til hinanden af ukendte grunde. Hvis jeg skal gætte, så er det nok styrmanden som var blevet træt af det hårde slid og havde gjort vrøvl. Det var selvfølgelig en fjer i hatten til skipperen at han overfor rederen kunne påvise hurtige rejser og god fortjeneste, men vi blev også kørt hårdt.

Fredag den 28. juni
Vinden holdt sig og snart sigtede vi igen den flotte ø Foula ved Shetlandsøerne. Gråvejret blev benyttet til igen at sodavaske indenbords.

Lørdag den 29. juni
Ved middagstid passerede vi Fair Isle og fortsatte ind i Nordsøen med god vind. Mellem øerne mødte vi engelske krigsskibe og vort flag blev hejst for at vi kunne sænke det når skibene passerede. Det er almindelig høflighed på søen. Hilsenen blev besvaret, hvorefter skipperen tog flaget i forvaring igen. Det skulle ikke slides mere end nødvendigt. Kursen er stadig SO. t. O.

Søndag den 30. juni
Vi styrede samme kurs og vinden ændrede sig ikke, farten var oppe på 5 sm. Det blev en fredelig søndag og kun styring og udkik skulle passes.

Mandag den 1. juli
Vinden friskede op og for at lette styringen, blev mesanen bjærget og farten var god. I løbet af eftermiddagen sigtedes Norges kyst, men da kysten ligner sig selv – lange strækninger, kunne vi ikke afgøre, hvor vi nøjagtig var.

Tirsdag den 2. juli
I løbet af natten var vinden frisket op og kom ret agterind. Farten kom op på 8 sømil i timen. Det var en svir at styre, med søen fossende for stævnen og sejlene spændte som store vinger. Der skulle passes på med roret og det var i ustandselig bevægelse fra side til side eftersom søen trykkede. Man kunne sagtens holde varmen. Kl. 04.00 passeredes Skagen Rev og kursen lagdes om mod Læsø Trindel. Der var fart over feltet. Efter at have passeret Trindelen, sattes kurs mod Halmstad og drejede til for små sejl i løbet af natten, idet vi afventer lods.

Onsdag den 3. juli
Kl. 06.00 kom lodsen om bord og kl. 08.00 var vi fortøjet ved kaj i Halmstad.

Da både skipper Knudsen og styrmanden skulle udskiftes i denne havn, fik vi en ekstra halv fridag.

Torsdag den 4. juli
Vi startede dagen med at hive ballast over bord og sled i håndspillet hele dagen. Vejret var lummert med enkelte tordenbyger og arbejdet blev afbrudt af og til af heftig

regn. Vi hyggede os skrev breve og fik en ordentlig nattesøvn. Det med en god nattesøvn, var noget vi satte pris på. Når vi er til søs, går vagten døgnet rundt og der er ikke mere end højst 6 timers frivagt ad gangen, når man trækker spisetiderne fra, bliver der ikke mange timers søvn i stræk.

Fredag den 5. juli
Resten af ballasten blev losset og vi halede med håndkraft skibet over til kajen hvor man laster træ.

Onsdag den l0. juli
Lastningen fortsætter og både skipper og styrmand rejser hjem. Vi er således uden ledelse, men fortsatte vores arbejde som sædvanligt i lastrummet.

Torsdag den 11. juli
Vor nye styrmand ankom midt om natten, næsten samtidig med vor nye skipper.

Fredag den 12. juli
Vor nye skipper hedder Jensen og er 72 år. Styrmanden er helt frisk fra Navigationsskolen i Marstal, men ung og rask. Vi er nu to voksne som kan tage fat og de to drenge på ca. 16 år, som selv om de er flinke og villige, dog ikke kan gøre det ud for en voksen. Skipperen kunne selv sagt ikke bære større byrder, men hvad han ikke manglede i fysik, det havde han i erfaring efter et langt liv til søs. Vi afsluttede ladningen i rummet, lagde presenninger på og begyndte med at lægge dækslast. Da skibet skal ligge weekenden i Halmstad, anmodede jeg om at få tilladelse til at rejse hjem for at besøge familien i Nærum. Jeg lovede at være tilbage til arbejdstid mandag morgen og fik tilladelsen. Afrejste Halmstad kl. 10.50 og ankom Skodsborg kl. 15.00.

Lørdag den 13. juli
Dagen tilbragte jeg med familie og venner. Det slog mig hvor godt folk havde det på landjorden. De kunne strække sig på grønne græsplæner og nyde livet med dejligt sommervejr, Ingen kaldte på dem om natten, når der skulle bjerges sejl i regn og blæst og få den sparsomme søvn ødelagt. Men sådan er livet på søen i de små sejlskibe. Jeg havde fået noget at spise jeg ikke tålte og rejsen til Halmstad blev et marederidt.

Søndag den 14. juli
Afrejste fra Nærum kl. 19.00 og ankom til Halmstad kl. 02.00 nat.

Mandag den 15. juli
Trods mit ildebefindende måtte jeg arbejde og var endda oppe i rigningen for at skære nye underbraser til råsejlene. Der blev gjort søklar, med oprigning af naglebænke, støtter som tidligere beskrevet.

Tirsdag den 16. juli
Skibet var nu søklar og medens vi ventede på vinddrejning, begyndte vi at skrabe master. Det kræver nok en forklaring. Masterne bliver med et skarpt jern skrabede helt ind til det lyse træ og derefter smurt med linolie, således at masten kommer til at se helt ny ud, og det pynter unægtelig. Hvis dette arbejde ikke er udført i nogle år, bliver masterne kulsorte. Det er således styrmandens stolthed, hvis han kan fremvise et skib med helt blanke master og ræer. Men det er et stort arbejde.

Onsdag den 17. juli
Vinddrejning var indtruffet og vi afsejlede kl. 08.00 og satte sejl. Herligheder med den rette vind varede til middag, hvorefter det blev modvind og der måtte bjerges sejl inden aften. Nu kender vi rumlen igen. Mit maveonde var gået over og der blev taget fat med fuld kraft i tove og ror. Hen ad midnat blev det stille.

Fredag den 19. juli
Atter modvind og stiv kuling ret i mod, bjærger de lette sejl.

Lørdag den 20. juli
Vi sigtede Skagens fyr kl. 03.00 og krydsede i Skagerrak i stiv kuling der voksede til storm. Klyveren blev taget ind og mesanen blev firet ned. Det var nu ikke muligt at stagvende og vi halsede rundt flere gange med vinden. Søen gik højt og i pauserne med sejlene, skrabede vi videre på masterne. Nu var det et kunststykke at blive hængende ved masten og det var nogle store gyngeture vi fik. Men der var den fordel at oppe i rigningen var der tørt i modsætning til nede på dækket, hvor søen ustandselig sprøjtede over.

Søndag den 21. juli
Stadig frisk kuling stik imod og solskin. Ved middag flovede vinden og der sattes flere sejl. Vore kryds gik helt ind under Norges kyst og der mødte vi en anden tremastet skonnert ved navn H.C. CHRISTENSEN af Marstal, Der blev kippet med flaget og han forsvandt i skumsprøjt agterude. Bjergede igen sejl til natten.

Onsdag den 24. juli
I løbet af natten friskede vinden mere op. Skonnertsejlet blev halet ind og storsejlet blev rebet. Det var nu fuld storm og rattet blev surret fast. Vi lå nu underdrejet og skibet passede sig selv. At ligge underdrejet betyder at egentlig sejlads ikke er muligt, på grund af høj sø og storm. Man ligger egentlig behageligt og det gælder at finde balancen mellem rorets virkning og kraften på sejlarealet. Disse to kræfter skal afbalancere hinanden. Nu viste det sig at museumsmanden i Marstal havde uret, når han hævdede at NAUTA var et dårligt søskib. NAUTA lå som en måge på vandet og tog næsten ingen vand over. Hvis der kom sprøjt, var det i stævnen og midtskibs, aldrig på halvdækket, som er det agterste. Det kunne hænde at hvis solen skinnede, kunne vi have tørt dæk agter. Det må man vist kalde et godt skib i søgang. Man skal tage i betragtning at bølgerne, søfolk kalder det søen, kom helt oppe fra Grønland og havde hele Nordatlanten til tumleplads. Der var nogle store Gråskæg imellem, men NAUTA klarede dem alle perfekt.

Mandag den 29. juli
Dagen begyndte med regndis og modvind. Der blev arbejdet med sejlene i henhold til den nye vindretning. Ved middagstid var vi pludselig midt i en stor flåde af fiskekuttere, antageligt på fiskerbanken øst for Scotland. I pauserne med arbejdet ved sejlene, blev der skrabet og vi begyndte at se resultatet af vort ihærdige skrabearbejde.

Tirsdag den 30. juli
Vinden drejede om natten og nu blev det fair vind og vi kunne styre kurs igen. Glæden varede ikke så længe og snart lå vi atter bidevind. Medens jeg var til vejrs, opdagede jeg en kæmpe haj langs siden af skibet. Den var nok 15 fod lang men antageligt af den ufarlige art som kaldes »brugde«. Der blev alligevel holdt ekstra fast i bådsmandsstolen medens hajen var i sigte. Det blev atter vindstille om aftenen og nu lå vi og baskede i dønningen igen.

Torsdag den 8. august
Da det lysnede igen fik vi kending af Nolsø og kunne bestemme vores plads, kursen blev sat mod Thorshavn. Vinden havde lagt sig noget og vi håbede på at komme i havn i dag. Men tågen kom og forandrede alt til gråt i gråt. På Færøerne kan man sejle helt ind til klipperne og først opdage dem når det er for sent. Under disse omstændigheder er der ikke noget at gøre, men holde væk indtil det bliver sigtbart. I vore dage hvor man har radar til at se gennem tågen er det nemt at se hvor man er, vi havde selvfølgelig ikke radar, ikke engang en lille radio.

Fredag den 9. august
Stadig regndis og næsten stille. Vi prøvede

at sejle ind mod klipperne for om muligt at finde et hul i tågen, men det var forgæves og da vi mente at kunne høre brændingen, drejede vi ud igen og holdt den gående hele natten.

Lørdag den 10. august
Pludselig om morgenen klarede det op og vi kunne se øerne i al deres majestæt. Vinden var god og vi styrede ind, passerede Klaksvig Fjord kl. 04.00 og fik Lods kl. 06.00 og sejlede ind på Thorshavn red, hvor vi tog en mooring op og var fortøjet fast og sikkert kl. l0.00. Vi fik post om bord og slappede af. Det var underligt at være ved land igen og have udsigt til at skulle sove hele natten uden sejlsjov og andre ting.

Søndag den 11. august
Der blev sovet godt den nat, og først op af formiddagen vaskede vi lidt tøj og om eftermiddagen var vi en tur oppe og se på Thorshavn. I havnen lå en anden tremastet skonnert ved navn ENERGI fra Marstal. Det var et af Marstals bedst vedligeholdte skibe. Og vi misundte mændene der om bord, for det fine skib.

Mandag den 12. august
Det var nu højsommer på Færøerne og det var næsten lyst hele døgnet. Det faldt ind med usædvanligt godt vejr. Hvilket gjorde at så snart losningen om aftener var slut, da vandrede vi i land med harmonikaen under armen. Vi fik selskab af besætningen fra ENERGI og begav os op på fjeldet, hvor udsigten var vid. Der begyndte vi at spille og det varede ikke længe før der dukkede nogle piger op, man begyndte at danse på stenene. Dette var selvfølgelig ikke i de unge færingers smag og havde vi ikke været så talstærke, var der nok bleven slagsmål. Pigerne var ualmindelig søde og så vidt jeg ved, var der ingen som ikke opførte sig korrekt. Der blev imidlertid ikke indgået nogen varige forbindelser, men unge mennesker har vist altid blæst på hvad, hvad andre mente om deres opførsel. Det var nu nemt på Færøerne at komme i miskredit. Først og fremmest var Thorshavn en slags provinsby, hvor alle vidste alt om hinanden. Gadespejlene var altid ude. Dernæst de utallige missionsselskaber eller sekter, hvor man i lighed med indremissionærerne herhjemme, med alle prædikede om synd, død og alle helvedets pinsler, til dem som ikke vandrede på den rette vej. Færingerne behøvede nu ikke at få fortalt om døden, den havde de om sig altid, enten på havet eller i fjeldene. Nok om det, vi morede os godt og kom sent om bord. Disse aftener på fjeldet varede næsten hele ugen frem til

Søndag den 18. august
Vi havde taget 40 tons ballast om bord om lørdagen og skulle hane været afsejlet men af en eller anden grund blev afsejlingen udsat, sikkert var årsagen at de endnu ikke var taget ferskvand om bord. Selv om vi var meget trætte og i høj grad trængte til at sove, gik vi alligevel i land om aftenen, og kom først ombord til arbejdstids begyndelse.

Mandag den 19. august
Dagen gik med at tage vand om bord, samt foretage nogle reparationer i rigningen. Ballasten blev lempet og alt var nu klar til afsejling. En god nattesøvn styrkede os.

Tirsdag den 20. august
Vi gik i gang med rengøring af dækket efter dækslasten, riggede naglebænke ned. Og kl. 15.00 afsejlede vi med let brise fra Thorshavn. Alle sejl blev sat og snart forsvandt fjeldtoppene i havet bag os. Det var en stor forandring igen at være alene på havet, vi havde jo et stykke tid levet sammen med andre og det var tungt at dykke ned i de primitive forhold som fandtes i det lille skib.

Onsdag den 21. august
Det blev en rigtig færøsk nat regnen styrtede ned og tilmed ændrede vinden sig flere gange og sejlene blev trimmet hver gang. Regnen varede hele dagen, og da dette var dejligt rengøringsvejr, spulede vi overalt og under aften var vi helt glade over det rene skiv.

Lørdag d. 24. august
I løbet af natten ændrede vinden retning og nu kunne vi atter ligge an på kursen. Alle sejl blev sat og med 8 mils fart strøg vi ned langs Norges kyst.

Søndag den 25. august
Vinden holdt sig og vi valsede af sted med god fart, dønningen gik høj, men det var vi vant til.

Mandag 26. august
Forholdene forblev uændrede hele dagen og farten var god. Norges kyst var stadig synlig om bagbord.

Tirsdag den 27. august Vi passerede nu Kap Lindesnæs og holdt ind i Skagerrak med højt solskin og malerpenslerne kom frem.

Onsdag den 28. august
Vind og sø uændret og til middag sigtede vi Hirtshals fyr. Da vi nu befandt os i makrelfarvand, prøvede skipperen at sætte dørk, dvs. sige fiskesnører ud. Det lykkedes ham, alt imedens han styrede, at hale to spande fulde flotte makreller inden bords. Det var en dejlig forandring til skibskosten. Marstallerne har en meget fin måde at nedlægge makreller i sur og sød lage og det smager pragtfuldt. Desværre lykkedes det mig ikke at lære kunsten.

Torsdag den 29. august
Om natten, da vi omtrent befandt os ved Skagen, blev det et forfærdeligt tordenvejr, det lynede og bragede omkring os et par timer, men om morgenen skinnede solen igen og vinden var god mod Vinga udfor indsejlingen til Gøteborg. Vi styrede ind i fjorden og ignorerede en slæbebåd, der meget gerne ville tage os på slæb. Men skipperen skulde spare og slæbebåden fulgte os troligt. Vi sejlede nu helt op til den første bro og endelig der fik slæbebåden sin chance til at lægge os til kaj. Der var ingen breve til os og der var sure miner om bord. Rejsen varede i alt: fra den 20. august til den 29. i samme måned, 9 dage.

Fredag den 30. august Dagen gik med slid i spillet og til aften var de 40 tons kastet ud over siden. Vi fik atter en hel nats uforstyrret søvn, det var vi ikke forvænt med.

Lørdag den 31. august
Dagen gik med at spule lastrum og dæk efter ballasten. Da solen skinnede, begyndte vi at tjære udenbords. Ved den lejlighed opdagede vi at der var et hul i skibssiden indtil kahytten i styrbords side. Det var alarmerende og vidste at skibet ikke havde været kalfatret ordentligt i lange tider. Vi stoppede noget værk i hullet, men det viste sig senere at der måtte være flere huller, thi på senere rejser trak skibet ualmindeligt meget vand, særlig når sejlpresset var stort. Men herom senere.

Søndag den 1. september
Vejret var lummert og tordenbygerne kom og gik hele dagen. Vi fik dog vort saltmættede tøj vasket og fråsede med ferskvandet.

Mandag den 2. september
Ved arbejdstids begyndelse kom vore gamle stuvere om bord og der blev gensynsglæde på begge sider, navnlig da jeg havde fundet en meget fin lommekniv, som en af stuverene havde tabt, da vi sidst var i Gøteborg, hans navn var Karl Johansson, Bergsidan 3 Gøteborg.

Bemærk at NAUTA har stående gaffel på fokkemasten (forreste mast), altså gaflen fires ikke af, som på de øvrige master, stormast og mesan, når sejlene er bjærget, men bliver til vejrs, og (skonnert)sejlet hales ind til masten.

Tirsdag den 3. september
Vort ophold i Gøteborg varede til den 17. september. Dagene gik med at laste egetræ til skibsbygning, og ladningen var bestemt til Klaksvig på Færøerne. Den samme købmand som sidst vi var der i maj måned. Tømmeret vi lastede var udsøgte varer, beregnet til spanter køl, og meget andet i skibsbygningen. Det tog tid at lægge de store planker på plads. Blandt lasten var lange knastfrie egeplanker 20 fod lange og 3 tommer tykke. Disse tunge ting blev placeret på dækket. Da alt var færdigt riggede vi naglebænke op igen og gjorde søklar overalt.

Tirsdag den 17. september
Da det var vindstille kunne vi ikke sejle selv ud til søs, men fik en slæbebåd til at slæbe os ud til Vinga hvor han slap os løs på havet.

Onsdag den 18. september
Vindstille varede hele natten, Ved daggry kom let brise og kl. 12.00 passerede vi Skagen Fyr.

Torsdag den 19. september
Forholdene forblev uændret til vi kl. 04.00 passerede Hirtshals, da begyndte vinden at »skralle« dvs. at dreje sig imod vor kurs, og det begyndte igen at tude i rig og mast. Den lyd kendte vi godt, kunne næsten ikke sove hvis ikke orkestret spillede i rigningen.

Onsdag den 25. september
Vi havde stadig god vind og nærmede os Fair Isle mellem Orkneyø og Shetlandsøerne. Vejret var nu så godt at vi kunne male lidt på halvdækket. Farten var 4-5 sømil. Om aftenen faldt der ualmindeligt dug. Den gamle skipper, som havde sejlet al sin tid, fortalte at duggen var et tegn på, at det blev fint vejr. Næste dag viste også og at det altid passede i disse farvande. Ved samme lejlighed fortalte han, når man observerede mange stjerner vilde vi få sydlig vind. Ordsproget lød: »Mange stjerner små, sydlig vind vi få«. Det var sydlig vind vi ønskede.

Torsdag den 26. september
Vejret holdt sig, vinden friskede og farten kom op på 7-8 sømil i timen.

Mandag den 30. september
Mandag morgen bragte svagere vind, men vi nåede kun at sætte nogle få sejl, før stormen igen var over os. Bjerge sejl igen og underdreje for klosrebet storsejl.

Tirsdag den 1. oktober
Dagen begyndte med flovere vind fra den rigtige retning og vi styrede mod Klaksvig. Vi regnede allerede ud at vi kunne være i havn næste dag hvis vinder holdt sig. Men det gjorde den ikke, den drejede og voksede til storm fra øst. Vi befandt os nogle sømil øst for øen Suderø og måtte dreje til, og det betød at vi nu drev for stormen langsomt og sikkert ind mod Suderø, det var kun et tidsspørgsmål om hvornår vi stødte på klipperne og blev knust. Under sådanne omstændigheder er sejlskibene hjælpeløse, ingen motor til at bringe os ud af fælden, kun sejl. Der var imidlertid en chance ved at sejle hårdt. Det betød at vi hejste stagfok og stagsejl foruden det klodsrebede storsejl, for at få så meget styr på skibet at vi kunne sejle forbi klipperne på Suderø. Der gik et forfærdeligt hav. Nu viste NAUTA hvor godt et skib hun var. Sejlpresset var så hårdt, at styrbords sidelanterne lå under vand og man må huske at vi havde en meget tung dækslast. Faren for at vælte rundt med kølen i vejret, var stor. NAUTA havde gjort det engang før. Men hun klarede presset.

Onsdag den 2. oktober
Orkanen fortsatte og det var et under at vi ikke kæntrede. Al frivagt var annulleret og vi ventede faktisk at strande når som

helst. Vi klumpede os sammen på halvdækket og holdt os fast. Dækket var et virvar af egetømmer som blev løftet og kastet frem og tilbage. Det var livsfarligt at gå på dækslasten. Medens vi forberedte os på at drukne hver for sig, havde vi ikke holdt øje med kompasset. Jeg husker ikke hvem der opdagede at vinden havde skiftet retning, men det havde den og vi kunne nu beregne at vi muligvis kunne slippe for at drive i land. Heldigvis holdt vindretningen og vi førte stadig for mange sejl. Stormen var steget til orkan.

Torsdag den 3. oktober
Stadig ingen hvile. Vandet stod helt ind midt på dækslasten og det var meget nær at vi væltede. For at undgå døden og bjerge skibet, var vi nød til at lette vægten på skibet og det blev selvfølgelig dækslasten i styrbords side der måtte ofres. Vi gik i gang med at kaste tømmer ud og det var utroligt hvad vi kunne præstere. Svære egetræsplanker blev løftet op og skubbet ud i søen, den ene efter den anden. Selvfølgeligt løftede vandet træet når det stod ind over og vi benyttede os af den hjælp søen gav os. Da vi næsten havde kastet hele styrbordsiden ud, stoppede vi og så at skibet nu havde rettet sig op og at det ikke så faretruende ud mere. Vi havde nu ikke sovet i flere døgn og var ved at være udmattede. Spisning var der ikke tale om. Kabyssen kunne vi ikke komme til for ikke at blive klemt ihjel af plankerne. I en rolig periode, fik vi pejlet pumpen og det viste sig at vi trak meget vand i lasten. I gang med al pumpe, det var også håndkraft. Lækagen skyldtes sikkert at støtterne var blevet utætte i skandækket af dækslastens vægt imod dem. Da skibet var læns for vand, mente skipperen at vi nu var så langt fra Suderø at vi kunne bjerge nogle sejl, det var imidlertid ikke så nemt, idet tømmeret havde lagt sig på tovene og de havde filtret sig rundt om alt muligt løst på dækket. Derfor tog vi en økse fra stormbåden og huggede faldene over og fik forsejlene ned på den måde. Vi lå nu for et klodsrebet storsejl alene og var kommet så langt væk fra øerne at vi nu kun kunne drive ud i Atlanten. Da alt dette var overstået, var vi så trætte af mangel på søvn og hvile at vi simpelthen faldt om hvor der var en smule læ og sov som vi aldrig har sovet før, fuldstændigt udmattede. Ingen havde været af tøjet i flere døgn, våde var vi til skindet. Sulten mærkede vi ikke rigtig endnu.

Fredag den 4. oktober
Den første som vågnede, var skipperen, han rejste sig og så på kompasset og brummede i skægget, at nu var det bedre vejr og vi måtte se på skaderne. Jeg tror hvilen varede et par timer. Der blev skaffet noget spiseligt frem og efter et kort måltid gik vi skibet efter. Det viste sig at en svær sø havde knækket bovsprydet helt inde ved bakken og kæderne i bagbord side hang og daskede i vandet. Det måtte klares og det lykkede, at få sat noget midlertidigt ud til erstatning for kæderne. Pumpen blev prøvet og det viste sig, at nu trak den ikke så meget vand mere. Op ad dagen flovede vinden og til middag satte vi nogle sejl igen.

Lørdag den 5. oktober
Vi havde sat undertopsejl, men kulingen og søen var så hård at det måtte bjerges igen. Da søen stadig gik højt, trak skibet igen meget vand. Vi havde nok at gøre med at pumpe. Nolsøe blev observeret.

Søndag den 6. oktober
Dagen forløb mere roligt, vi førte de samme sejl, men kunne ikke se at vi nærmede os indsejlingen til Klaksvig.

Mandag den 7. oktober
Dagen begyndte med stigende vindstyrke og vi måtte bjerge stagsejl og skonnertsejl og måtte dreje til med klodsrebet storsejl.

Igen skiftede vindretningen og blev nu vestlig med meget svær søgang.

Tirsdag den 8. oktober
Den gode vind fra mandag skiftede igen og blev nordlig med snebyger og kulde. Vi måtte krydse mod øerne.

Onsdag den 9. oktober
Dagen begyndte med modvind, men op ad dagen rummede den og vi kunne styre kurs. Der blev hurtigt sat sejl og indsejlingen kunne nu ses. Kl. 17.00 passerede vi pynten og en tilfældig motorbåd slæbte os til ankerpladsen. Ankeret faldt kl. 18.30. Det var nu mærkeligt at vi slet ingen påskønnelse fik af skipperen for det hårde slid. I andre skibe, blev der altid efter en streng omgang skænket en dram til besætningen, det må sandelig have været trange tider for sejlskibene i de år. Men der nogle trætte søfolk som fik sig en ordentlig nattesøvn den nat.

Torsdag den l0. oktober
Det var underligt at ligge i havn. Alt var stille og tyst, kun regnen pøsede som altid på Færøerne mellem oktober og april. Det var vindstille, men da skipperen vågnede, skulle han i land og meddele om lasten vi havde kastet over bord samtidig med anmeldelse af søforhør hos sysselmanden.

Skipperen forrettede sine ærinder og kom om bord med breve til os alle. Han meddelte mig at jeg skulle deltage i søforhøret om aftenen hos sysselmanden. Rapporten blev læst op og efter nogle forespørgsler fra sysselmanden til os alle tre, godkendte han at vi havde været i en nødsituation og derfor ikke var at laste for tabet af trælasten på dækket. Efter forhøret, kom vi i snak med nogle færinger, som fortalte at købmanden var meget vred over at vi havde kastet hans træ over bord. Der blev serveret kaffe i et hus. Men da vi kom ud og skulle til at ro ud til skibet, var vinden blæst op til fuld orkan. Det var næsten som himmel og fjord stod i et. Skibet kunne vi ikke se mere for skumsprøjt. Om bord var kun de to drenge og de sov heldigvis og anede ikke at hvis ankerkæden knækkede, vilde de drive ud i Atlanten helt alene. Og deri kunne de ikke overleve. Skipperen blev stædigt ved med, at kræve at færingerne, som nu var samlet i et hus ved kajen, skulle tage en af deres egne både med 8 roere og sætte os om bord, Færingerne nægtede imidlertid at gå ud i en båd. Der skal meget til før en færing er bange for havet, men de ville ikke sætte livet til sagde de. Altså måtte vi overnatte i et klipfiskehus og fik en meget urolig nat. Ustandselig måtte vi kigge ud for at se om skibet var der endnu. Af og til så vi ankerlanternen og da viste vi at skibet endnu lå for sit anker.

Fredagen den 11. oktober
Om morgenen stilnede stormen så meget at en motorbåd vovede at sejle os ud til NAUTA Der blev straks stukket mere kæde til ca. 60 favne på spillet. Nu kunne vi endeligt ligge trygt og indhente søvnunderskuddet. Det var stadig storm og skyllende regn. Hen under aften slækkede vindstyrken.

Lørdag den 12. oktober
Vi startede med at lette begge ankre, alene dette arbejde var strengt. Men da ankrene var oppe kunne den bestilte motorbåd ikke trække os til kaj pga. den stærke vind. Vi blev nødt til ankre igen. Alt sammen i drivende regnvejr. Regnen generer ikke færingerne. De er vant til det og deres uldtøj beskytter mod at blive egentlig kolde. Vi der imod havde kun nogle rester af såkaldt olietøj tilbage. Alle de storme vi havde døjet med, havde slidt tøjet op og det dækkede ikke mere for noget. Det var sådan at laserne blafrede i vinden så snart vi stak hovedet op af lugaret. Hen ad aften blæste det fuld orkan igen, men nu lå vi trygt og kunne bare sove.

Søndag den 13. oktober
Søndag er vaskedag og vort tøj trængte til at blive udfersket. Altså i gang med sæbe og vand, hvornår vi fik det tørt, vidste vi ikke. Regnen væltede ned så vand manglede vi ikke. Jeg har helt glemt at fortælle om den dejlige mad vi fik den tid vi lå i færøske havne. Som regel skiftede maden med lammesteg eller helleflynder tillavet på forskellige måder. Også fugle fik vi en masse af og de smagte godt. Nogle lyspunkter var der trods alt.

Mandag den 14. oktober
Efter at have lettet anker, kom vi endeligt til kaj og fortøjede. Trods det at regnen stadig øsede ned, lossede vi resterne af dækslasten. Den var jo våd.

Tirsdag den 15. oktober
Da dækslasten var færdig, tog vi presenningerne af og begyndte på ladningen i rummet. Det var tørt træ, så vi mente at man ikke kunne udsætte træet for regnvand, men det mente købmanden ikke. Vor gode ven fra før hr. Kjølbro kom ned, men denne gang vogtede han sig for at gå om bord. Han bebrejdede os at vi havde kastet det fine træ ud i havet. Særlig mig havde han kik på, idet jeg havde underskrevet rapporten om nødvendigheden af det skete. Da han stadig meget kraftigt ankede over tabet af lasten, spurgte jeg ham om han hellere havde set at skibet var gået ned med mand og mus. Dette svar havde han ikke ventet, og vi så ham ikke mere, glade var vi.

Onsdag den 16. oktober
I dag regnede det om muligt meget mere og losningen blev stoppet. Vi benyttet lejligheden til at få gjort dækket ryddeligt efter dækslasten og spulede fra for til agter. Aldrig har et skib blevet gjort så fint i rent ferskvand. Vi fik fri resten af dagen og var oppe at købe noget mere solidt tøj til de kommende rejser. Det blev færøske uldbukser med klap, hjemmestrikkede sweaters af ren uld. Det var sager der kunne holde os varme. Olietøj brugte man ikke. Jeg husker ikke priserne, men jeg kan i min afregningsbog se at der er hævet kr. 70,00. Månedslønnen var på kr. 75,00 med fuld ret til at arbejde hele døgnet.

Torsdag den 17. oktober
Den evige regn fortsatte, men losningen gik videre. Det fine egetræ blev helt gennembløt og trak garvesyre. En håndværker ville have korset sig for den behandling af egetræ. Om aftenen var jeg inviteret til aftenkaffe hos en hr. Albreksen. Det viste sig at være et spirituskalas og det var ikke min smag.

Det var sådan at færingerne ikke kunne købe spiritus på øerne, men de kunne bestille i København pr. post. Når rutebåden TJALDUR lagde til kaj, kunne de hente de bestilte varer. Følgen blev at de dage hvor TJALDUR ankom, så svælgede man i spiritus og drak ud over alle grænser. Jeg håber færinger har fået bedre forhold med drikkevarer. Forbud er sikkert værre end frit salg.

Fredag den 18. oktober
Det regnede stadig stærkt, men losningen gik videre.

Lørdag den 19. oktober
I dag gik den sidste planke i land og ca. kl. 16.00 halede vi ud i fjorden og to en mooring op. Vi havde lært, at selv gode ankergrejer ikke slår til på øerne.

Søndag den 20. oktober
Endelig en frisøndag ved land. Efter at have vasket vort tøj, trak vi lod om hvem der skulle gå i land og jeg tabte, min makker Karl vandt. Jeg roede skipper om bord til besøg på TJALDUR hvor han festede den aften. Det var selvfølgelig regn og storm som sædvanligt.

Mandag den 21. oktober
Der var ikke kommet nogen ordre til os fra rederen om en ny last og vi benyttede tiden til at tage dejlig frisk vand på vore tanke, samt tage proviant og kul om bord. Kullene var til kokkens kabys. Selvfølgelig regnede det.

Tirsdag den 22. oktober
Da der ingen ordre var kommet, begyndte vi at reparere de skader vi havde fået i de forskellige storme, men det blev langt fra gjort ordentligt, dels kostede stag og tovværk mange penge og rederen kunne ikke indse at skibet også trængte eftersyn til vintersejladsen på Nordsøen. Det blev altså til noget usolidt rigningsarbejde, som vi senere måtte sande burde være gjort meget bedre, men så havde det også krævet at vi lå stille en måned.

Onsdag den 23. oktober
Endeligt kom der ordre, den lød på at vi skulle laste saltfisk i Klaksvig og Fuglefjord til Gravelines i Frankrig. Det er sådan, at de katolske lande elsker klip- og saltfisk. Den færøske saltfisk er den bedste i verden og er meget kostbar i Frankrig og Spanien. Vi startede og fik denne dag 40 tons fisk om bord. Det var trivielt arbejde, men det blev kun betroet til indfødte færinger at stable fisken i vort lastrum. Arbejdet skulle gøres meget nøjagtigt, hale mod hale og omvendt, salt skulle der strøs imellem lagene. Vort arbejde bestod i at modtage fisken, en ad gangen og lang den ned i lasten til stuverne. Det var så tungt og besværligt, at jeg tror at vi stadig, medens vi sov, langede fisk og bøjede ryg tusinde gange. De 40 tons var ikke om bord før 19.30 om aftenen, men alligevel skulle Karl i land og snakke med en lille fiskerpige.

Torsdag den 24. oktober
Tidlig om morgenen kom en motorkutter, vi kastede los og kutteren slæbte os til Fuglefjord, hvor vi straks begyndte at laste fisk, denne gang fra en kutter. Fuglefjord er en slugt omgivet af høje fjelde, ligesom en gryde. Man fortalte os at det var umuligt at ligge ved kaj, hvis det blev storm, derfor måtte vi trække os ud i fjorden og der tog vi mooring op. Dette arbejde varede til kl. 18.50 i øsende regn.

Fredag, den 25. oktober
Vi begyndte tidlig med at slippe vor mooring og hale til en ny kutter, hvor lastningen begyndte kl. 07.00 i kulde og mørke. Det forekommer mig at det var meget brutalt at vi med vor lille besætning skulle have alt det arbejde med at sejle frem og tilbage morgen og aften, når færingerne lige så nemt kunne sejle fisken ud til os. Det havde man indset denne dag, i hvert fald fik vi hjælp ved ankerarbejdet i dag, således at kl. kun var 19.30 da vi kunne holde fri. Der blev indtaget 85 tons fisk og vore rygge havde det ikke godt. Ti1 overmål blev det nu også snevejr.

Lørdag den 26. oktober
Det sædvanlige morgensjov med ankre og mooringer, men kl. 07.00 var vi atter klar langs en ny kutter. Da aftenen kom, var vi fuldtlastet og halede ud til vor mooring. Sneen væltede ned og det blæste en lille storm. Heldigvis lå vi solidt i mooringen og sov fem kvarter i timen.

Søndag den 27. oktober
Da vi ikke skulle sejle denne dag, gik vi i land for at overvære et færøsk bal. Det var dårlig musik og mest kædedanse med megen trampning i gulvet. Vi var noget skuffede da vi roede om bord.

Mandag den 28. oktober
Dagen gik med at skalke luger og gøre søklar. Der blev hentet proviant af forskellig art med vor egen båd. Det var koldt og blæsende og vi fyrede i vor lille kakkelovn i lugaret. Denne kakkelovn blev

NAUTA i engelsk tørhavn, der er mere eller mindre tør ved ebbe i modsætning til slusehavne, hvor vandet kan stemmes inde.

kun brugt når vi lå i havn. På søen havde vi aldrig varme i lugaret. Det eneste sted der var varme var i kabyssen, når kokken lavede mad. Her kunne vi af og til få tørret et par strømper. Vi var så overanstrengte at vi manglede søvn og hvile og benyttede enhver lejlighed til at sove. Så længe vi lå med mooring, kunne vi trygt sove og lade stormen suse.

Tirsdag den 29. oktober
Dagen gik med at gøre rigningen nødtørftigt i stand, således at vi var nogenlunde i stand til at møde stormene, som vi vidste, ville komme over os. Bovsprydet blev nogenlunde sikret med barduner. Vinden var nordlig og kold og det blev bestemt at vi skulle sejle næste dag.

Onsdag den 30. oktober
Satte sejl kl. l0.00 og afsejlede med god vind, imidlertid blev det stille og vi måtte ankre ved en lille klippeø nær Fuglefjord. Vinden slog om og blev til storm fra S.O. Ankeret blev lettet igen og vi styrede atter ind i Fuglefjord hvor vi atter lod ankeret gå og sejlene bjerget. Det er ikke let at sejle med sejl alene mellem øerne. Strømmen, der er forårsaget af tidevandet, løber stærkt mellem øerne og hvis strømmen er imod, kommer vi ingen vegne. Vi var ude for flere tilfælde, hvor vi med alle sejl sat til, og målte farten til 8 knob, ikke kom ud af stedet. Den samme pynt var stadig på siden af os i flere timer. Atter fik vi en hel nats søvn, vi skulle få brug for alle vore resurser på den rejse vi skulle ud på. Ladningen af saltfisk var bestemt til Gravelines i Frankrig. Byen ligger mellem Calais og Dunkirk, ved indsejlingen til den Engelske Kanal.

Torsdag den 31. oktober
Dagen begyndte med storm og regn og vi var beskæftiget med sejlreparation og andet nødvendigt riggerarbejde. Da stormen varede ved, udsattes afsejlingen igen.

Fredag den 1. november
Endelig lykkedes det os at komme af sted. Kl. 03.30 blev vi purret ud og satte sejl i buldrende mørke. Regnen pissede ned, men vinden var gunstig. Strømmen var imod først kl. 10.00 begyndte strømmen at slække af og vende, således at den nu kom os til gode. Farten voksede og snart efter passerede vi den sidste klippeø og var igen på det åbne hav. Det blæste en svær kuling med regn og rusk og selvfølgelig ændrede vinden sig og kom stik imod. Vi måtte styre bidevind på kurs S.S.V.

Onsdag den 6. november
I dag er det toårsdagen for mit forlis med barkentinen SINE på Irlands nordvest kyst, her blev skibet slået til vrag, men alle blev reddet i land i en redningsstol. Det var dystre minder, men søfolk er optimister. Således udtalte styrmanden på SINE efter forliset: *Bare man kunne forlise på samme måde hver gang, så var der ingen fare.*

Tilbage til Nordsøen igen. Vi måtte være kommet langt ind i Nordsøen, thi kursen var S.V. t S hele dagen.

Torsdag den 7. november
Dagen begyndte med samme vind, dog steg vindstyrken støt, om eftermiddagen skrallede vinden og vi måtte igen ligge bidevind. For en gangs skyld var det højt solskin, det var vi ikke forvænt med.

Fredag den 8. november
Kulingen steg til storm. Der blev bjærget nogle sejl og skipperen fortalte, at vor position var ud for Hull. Der blev rebet og vi gik natten i møde med fuld storm.

Lørdag den 9. november
På min frivagt ca. kl. 03.45, hørtes råb fra dækket og på tonen, kunne jeg høre at det var noget alvorligt. På med søtøjet og op på dækket. Det var umuligt at se noget med det samme, men da øjnene havde

vendt sig til mørket, opdagede jeg at vor forstang var knækket ved mastetoppen og at overtopsejl nu hang nedover undertopsejl med rå og alt hvad der følger med af tove, braser, skøder m.m. Skipper mente ikke, at vi kunne gøre noget før det blev lyst og sendte frivagten ned. Da der imidlertid var fare for, at den ret svære rå skulde rive sig helt løs og falde ned på dækket, hvor den vilde gå igennem, eller at den vilde falde udenbords og der forårsage havari på skibsskroget, kravlede jeg op i formasten og beså skaden. Det viste sig, at det sytov som forbandt fokkemast og stormast var bristet og dermed løsnedes staget og fortoppen var uden understøtning. Det var det tov, jeg havde gjort styrmanden opmærksom på tidligere og han havde afvist mig og sagt at det var uden betydning. Nu lå vi der som en vingeskudt fugl og hver gang skibet satte sig i søen, bankede fortoppen med alle grejerne, imod undermasten. Stagene til forsejlene hang løse og truede med at trække sejlene på sprydet af bommen.

Skipperen var 72 år og kunne ikke hjælpe oppe til vejrs, men han kunne styre og det gjorde han medens jeg begyndte i rigningen alene. Det havde været rart, hvis der havde været en matros til, som kunne tage fat, men styrmanden var sendt på frivagt og drengene var ikke til nogen hjælp i det vejr. Jeg gik i gang alene. Jeg glemmer aldrig den nat i fokkemasten. Det var meget drøjt at arbejde højt til vejrs i den svære søgang. Havet var helt hvidt af skum. Med ekstra surringer og en del håndkraft, lykkedes det at surre begge ræerne sammen således at underråen bar overråen og forhindrede den i at falde ned i hovedet på os. Sejlene var nu foreløbig ubrugelige. Kl. 08.00 fik jeg hjælp og hele min frivagt fra kl. 08.00 til 13.00 gik med at bjerge forsejl og ellers få tingene til at virke nogenlunde igen. Først kl. ca. 14.00 var der tid til en pause. Vi fik noget at spise og drikke, men da vi nu var kommet over på min vagt igen, fortsatte jeg. Stormen var steget til orkan og skibet væltede sig i søen, dødvægtslastet som det var. Der blev klodsrebet og snart lå vi underdrejet med fastsurret rat. Orkanen forårsagede en så stærk støj, at vi måtte råbe til hinanden og ind i ørerne for at blive hørt. Aftenfrivagten fik jeg i fred. Jeg havde nu været på tæerne siden midnat.

Søndag den l0. november
Det blev en urolig frivagt, men de jeg igen kom på dækket, havde vinden drejet til S.V. og blæste med samme orkanagtige styrke. Tilsyneladende blev ræerne hængende på formasten, men der blev skævet til vejrs af os alle. Der skal ikke megen fantasi til, at forestille sig hvad der kunne ske.

Mandagen den 11. november
Stormen vedvarede og blæste med uforandret styrke hele døgnet indtil –

Tirsdag den 12. november
Morgenen bragte lavere vindstyrke og op ad dagen blev det solskin og svag kuling fra V.S.V. Der blev sat nogle sejl igen og vi fik styr på skibet igen.

Onsdag den 13. november
Om natten faldt vindstyrken yderligere og da det blev lyst, kunne vi begynde at arbejde i riggen. Først måtte forstagene sættes tot, således at vi kunne bruge forsejlene. De er ret nødvendige for sejladsen. Derefter fik vi under stort besvær rigget overtopsejlsråen ned på dækket og nu kunne vi igen bruge undertopsejl. Alle stag blev efterset og med skræddertaljer sat så godt vi kunne. Nu behøvede vi ikke være bange for at blive dræbt af overtopsejlsråen, den blev surret solidt på dækket. Når en ikke sømand ser på rigningen af et sejlskib, mener han at det er et virvar af tove og stag og kan ikke forstå, hvordan vi kan finde ud af alle disse tov. Det er ikke

så svært, hvert sejl har sine tove og de har hver sin plads på naglebænkene. Den faste rigning består af stålstag og såkaldte lejdere og hele rigningen er forbundet med hinanden. Når der sker havari på en mast, har det også virkning på de andre. Det var således et bristet sytov på stormasten, som fik fortoppen til at knække. Det blev vindstille, men ved midnat fik vi svag nordlig vind.

Torsdag den 14. november
Vindretningen holdt sig og vi satte flere sejl og kunne styre kurs mod Graveline. Vi befandt os nu omkring et engelsk fyrskib ved navn Smiths Knoll ca. 50 sømil fra Gravelines. Vejret holdt sig og vi satte undertopsejl og fik også et råsejl på jagerlejderen, selv om det hang lidt skødesløst, med bredfok kom vi op på 6 mils fart i den rigtige retning.

Fredag den 15. november
Vi passerede fyrskibet Outer Gabbard og kl. 03.30 sigtede vi fyrskibet ud for Gravelines, men det blev tåge og vi måtte holde den gående uden for havnen. Om natten blæste det op til storm igen, frivagten blev purret ud og der blev rebet sejl igen og det varede ikke længe før vi lå underdrejet med fastsurret rat. Vinden var god, men tågen vilde ikke lette, selv om solen af og til kiggede igennem.

Lørdag den 16. november
Stadig underdrejet, vinden var i den rigtige retning, men tågen forhindrede at se sejle, til overmål fik vi også regn og kulde. Disse forhold varede til –

Søndag den 17. november
Søndag morgen flovede vinden, det klarede op, således at vi nu opdagede at vi i tågen var drevet ind i Kanalen. Rebene blev løst ud og vi styrede forbi Dovers hvide klinter mod havn. Passerede Dover Fyr kl. 20.00.

Mandag den 18. november
Vinden flovede stadig og vi styrede direkte mod havnen. Da vi skulle gøre ankrene klar til at falde, skete der en kedelig ulykke. Det er således at ankret når vi er i søen ligger med sine flige over lønningen og er fastsurret der. Når de skal klargøres, tager man et håndspage det er en 6-7 fod lang egestok, som bruges som løftestang, spagen placeres under ankerfligen og ankeret løftes op over lønningen og er nu klar til at falde ved et slag med en hammer på låsen. Styrmanden og kokkedrengen prøvede at klare jobbet. Det gik godt med at løfte men da fligen var klar af lønningen og ankeret derefter faldt ned i sin kæde, havde styrmanden ikke fået håndspagen trukket tilbage, og ankerets vægt bevirkede at spagen slog op og ramte drengen under hagen. Der kom et grimt hul og vi kunne se hans tænder i underkæben. Kokkedrengen blev midlertidig forbund og vi fik travlt med at gå i havn. Der blev fortøjet og det blev sent inden vi fik udskejning, det er fyraften på søsprog.

Tirsdag den 19. november
Om morgenen gik vi i gang med fiskene, og de blev langet i land een ad gangen, på kajen stod enkelte havnearbejdere og tog imod, men der var også franske piger til hjælp. Pigerne havde handsker på så saltet generede ikke dem. Desværre var der ingen af os som kunne tale fransk. Kokkedrengen kom til en læge som mente at drengen var sluppet billigt og at han godt kunne arbejde igen. Jeg mener at styrmanden burde havde passet bedre på og ventet til vi andre havde tid. Det er ikke arbejde for drenge at tumle med ankergrejer.

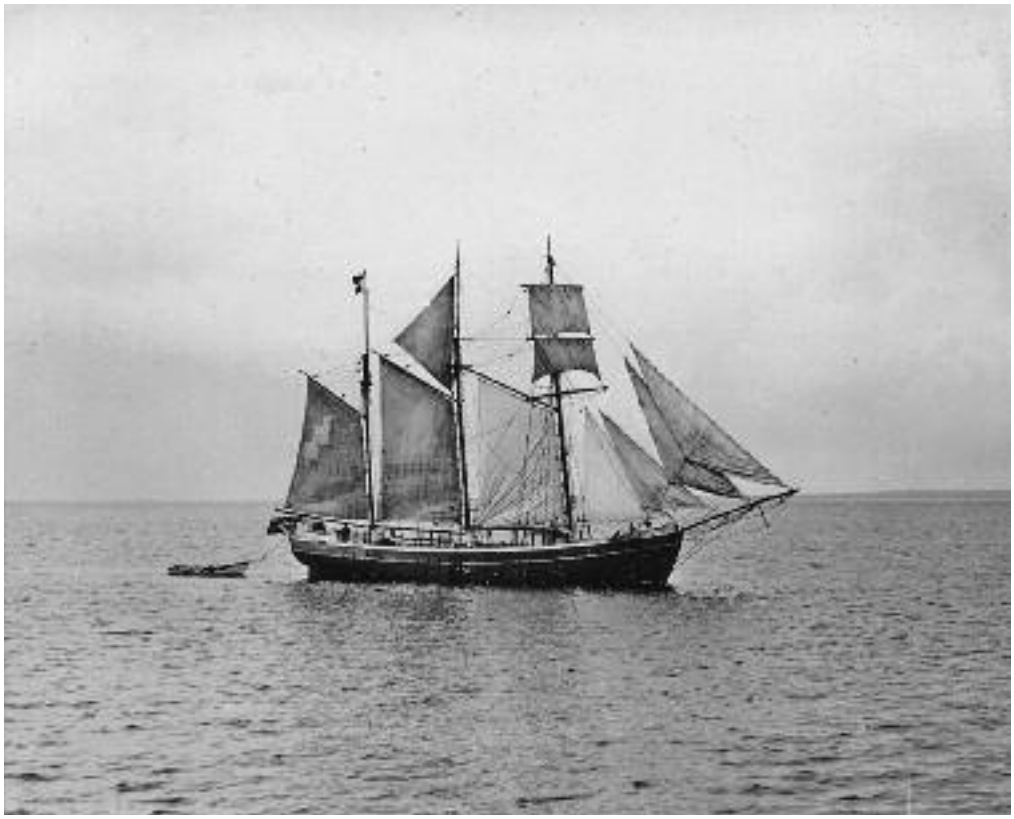
Onsdag den 20. november
Vi kunne ikke gå i land, thi skipper havde ingen franske penge fået. Det blev dog klaret op af dagen og jeg hævede 50 franc. til kr. 7.40. Det var mange penge den gang, jeg husker ikke hvad de blev brugt til, men

det har nok været tobak og andre småfornødenheder. Hyren var kun 75 kr. pr. måned til en matros, medens en matros i et dampskib fik ca. 175,00 kr. pr. måned + madraspenge. Sejlskibene hævdede at de ikke kunne give mere. Men grunden til at de kunne få mandskab, var den bestemmelse at en sømand skulle have mindst at år som matros i sejlskib før han kunne gå på styrmandsskole, og det var svært at skaffe den sejltid og det tog tid før man kunne sige at man var matros, der hørte noget til for at påtage sig matrosjob i et sejlskib. Man har eksempler på at søfolk har betalt for at få den lovbefalede sejltid. Dette skete ofte i de store skibe fra Ålandsøerne.

Torsdag den 21. november
Losningen af fisk fortsatte hele dagen og om aftenen var vi i land med nogle færøske søfolk fra et skib ved navn GEFION.

Fredag den 22. november
I dag styrtede regnen ned og losningen standsede. Vi gjorde rent i vort lugar det trængtes også etter den slemme rejse. Jeg hævede 400 franc til kurs 59,20 så noget må der have været at bruge dem til.

Lørdag den 23. november
Det var tøvejr om formiddagen og losningen fortsatte til middag, da regnen stoppede os. Vi gik i biografen med GEFIONS besætning, der måtte lidt afveksling mod



NAUTA 119 brt./190 tdw. i flovt vejr. Skonnerten var bygget 1904 af N. Hansen, Marstal som KLARA til lokalt rederi v. M. Hansen. 1906 omdøbt til NAUTA. Endte sine dage i Sverige som lægter i 1960'erne.

det daglige slid. Jeg husker ikke noget om filmen.

Søndag den 24. november
I dag var det godt vejr og vort snavsede tøj blev vasket og da solen skinnede, blev det også tørt. Om aftenen gik vi til en slags dansehal, men da sproget gav mange besværligheder, blev der grænse for morskaben.

Mandag den 25. november
Der blev losset fisk indtil regnen stoppede os. I dag fik vi endeligt breve hjemmefra, det er ikke godt at vide hvor de har opholdt sig så længe.

Tirsdag den 26. november
Den sidste fisk bliver langet i land og nu er der kun saltet i bunden tilbage. Saltet kom ud og der blev tid til at gå i land og handle for vore franc. Medens vi lå i Gravelines foreholdt jeg skipperen at der burde foretages nogle reparationer på skibet, bl.a. en ny forstang og en grundig gennemgang af riggen før vi stak til søs igen. Nordsøen vinterdage kræver at grejerne er i orden. Skipper Jensen svarede at han havde fået tilbud fra land om reparationerne, men at han fandt at det blev alt for dyrt, at få foretaget på dette sted. Desuden hævdede han at vi nu skulle til Leith fjorden og laste kul til Ærøskøbing og derefter lægge op for vinteren, han oplyste at det tit varede 14 dage at få en kullast, idet vi måtte ligge på tørn og vente på tur. Jeg mindede ham om at vi sidste gang kun ventede nogle timer. Skipperen slog det hen og sagde at vi ville få tid nok til at foretage reparationerne selv i Skotland.

Onsdag den 27. november
Om morgenen halede vi ud til mundingen af floden og tager 40 tons strandsand om bord til ballast. Denne ballast skulle vise sig at være vor redning senere. Det var en mærkelig sammensætning og da der senere kom meget søvand ned til i lastrummet, så blev den hård og fast og blev liggende uden særlige foranstaltninger med afstivning o.s.v. De storme vi kom ud for på den sidste rejse havde vi aldrig klaret, hvis vi ikke havde været ballastet og at denne ballast lå fast. Vi blev sådan kastet rundt af stormene, at vi, hvis vi havde været lastet, da havde vi gået tabt for stedse. Tilbage til Frankrig.

Torsdag den 28. november
Styrmanden og jeg gik i gang med at udbedre skaderne i rigningen, under dette kom vi til at løsne stagsejlslejderen under bakken og det forårsagede at den øvrige rigning slækkede op og vi måtte sætte hele fokkeriggen om. Det var et kedeligt uheld, men vi gjorde det bedste vi kunne. Da det trak op til storm og vi lå udsat ved molen, satte vi et varpanker ud med vor jolle. Der var stormvarsel fra N.V. Vi blev liggende på vor plads på grund af varslet.

Fredag den 29. november
Styrmanden og jeg fortsatte med riggerarbejdet, men det var utilstrækkeligt, vi skulde have været på et værft. Vejret holdt sig hele fredagen.

Lørdag den 30. november
Fortsatte med at sætte forgrejerne, man husker at vi ved Nolsø fik en sø over der knækkede bovsprydet og de surringer vi den gang lagde, var jo kun midlertidige. Da vi havde gjort hvad vi kunne, hang forgrejerne stadig slæk og fokkevantet var kun surret sammen tværs over dækket, men ikke halet igennem i taljerebene. Det var derfor med bange anelser vi tænkte på at sejle ud.

Søndag den 1. december
I dag var det meningen at vi skulle sejle, men vejret var for dårligt og vi fik endnu en nat ved land. Jeg havde en skrækkelig mavepine af den franske mad.

Mandag den 2. december
Afstanden til Leith fjorden var kun 590 sømil og vi ventede en rejse på 3-4 dage, vi skulle blive skuffet. Endelig kom frisk sydvestlig vind og vi afsejlede og løb ca. 6 mil. Mit maveonde fortsatte og man troede jeg var søsyg, men den sygdom havde jeg overstået for mange år siden. Vi passerede Outer Gabbard kl. 20.00 om aftenen i fuld fart.

Tirsdag den 3. december
Om morgenen kl. 04.00 passerede vi Smidts Knoll fyrskib med fint vejr og god vind. Der blev sat flere sejl og vinden kom nu ret agterind og steg til kuling. Bortset fra at vinden drejede mod vest, fortsatte sejladsen til

Onsdag den 4. december
Farten fortsatte, men vi måtte stoppe ud for Leith fjorden og afvente klaring. Skipperen var usikker på vor position og turde ikke holde på ind i fjorden. Vindstyrken steg til fuld storm og det var lige imod vor retning. Vi drev ud til søs og snart lå vi underdrejet med klodsrebede sejl og øsende regnvejr.

Torsdag den 5. december
Stormen fortsatte og vi blev kastet hid og did og slet ikke i den ønskede retning, tværtimod, vi drev langt ud i Nordsøen igen. Underdrejet hele døgnet.

Fredag den 6. december
Det samme forhold varede hele fredagen og nu begyndte vi at tænke på den jyske vestkyst, det kunne blive aktuelt hvis vinden holdt sig.

Lørdag den 7. december
Vejret var nu frygteligt, havet stod i et skum og stormen flåede toppen af søerne, således at det hele var et skummende hav til alle sider. Det er sjældent jeg er direkte bange for havet, men nu indtrådte en stor angst for det vældige uvejr. Vi var jo kun en nøddeskal på havet og tumlede rundt som vinden bestemte. Desuden var jeg bange for vores primitive reparation af rigningen. Det viste sig imidlertid at selv om vi kun havde repareret på en primitiv måde, så holdt vore surringer dog til kraftpåvirkningerne. Vinden holdt samme retning og der var ingen pauser. Da vi lå underdrejet var der ingen styring, men kun udkig. Der var nok at gøre med at holde sig fast. Som jeg tidligere har fortalt var NAUTA et udmærket søskib og på halvdækket var der næsten altid godt at være. Ingen sø slog over der og når vi betragtede skibets bevægelser i søen var det fantastisk hvor fint NAUTA klarede de store søer fra sig og lå som en stormmåge på vandet.

Søndag den 8. december
Stormen vedvarede indtil vinden pludselig gik SV-lig og kort efter over til NV og fortsatte med samme styrke fra den nye retning. Nu mærkede vi at det blev koldere. Havet var i konstant oprør at det ikke gavnede at ændre på sejlføringen og vi forblev underdrejet.

Mandag den 9. december
Stormen fortsatte fra NV men op ad dagen flovede vinden lidt. Vi satte nogle få sejl og prøvede at styre skibet bidevind. Det gik nogle timer men *Tirsdag den l0. december* blæste det op igen fra NV, og snart efter lå vi igen underdrejet. I dag kom en engelsk trawler tæt på os og vilde meddele noget, men stormen var så stærk at vi ikke opfattede, hvad han vilde sige os, snart efter skiltes vore veje igen og han forsvandt mellem søerne, vi kunne ikke komme alt for tæt til hinanden i den høje sø.

Onsdag den 11. december
Dagen bragte den forandring, at vinden lagde sig noget om natten og drejede til SO, derefter kulede det op igen fra den nye retning og regnen styrtede ned, det

var dog en forholdsvis rolig nat der varede til

Torsdag den 12. december,
da vinden igen sprang om i vest og hvis det er muligt, så blæste det værre end vi tidligere havde prøvet. Der var ingen som kunne sove den nat. Denne frygtelige vindstyrke holdt ikke og flovede noget af om morgenen.

Fredag den 13. december
I den lille pause vi fik, var vi ude og efterse forgrejerne og fik rettet noget på tingene. Det var ikke morsomt at ligge derude og arbejde. Selv om stormen var stilnet noget, så gik søen stadigt højt og der var fare for at blive skyllet bort fra sprydet. Vi havde dog sikret os med et tov om livet for alle tilfældes skyld. Den relative flove vind fristede os til at sætte sejl og undertopsejl blev sat og et reb blev taget ud af storsejlet. Herligheden varede til omkring midnat, da vi igen måtte tage sejlene ind og rebe. Snart lå vi underdrejet for en fuld storm.

Lørdag den 14. december
Stormen vedvarede, men om formiddagen klarede det op og solen kom frem. Skipper benyttede lejligheden til at tage solhøjden, det har været en bredde observation som fortalte os hvilken bredde vi befandt os på, men intet om længden. Vi havde nu i mange dage ikke fået konstateret vor position og var meget usikker på om vi var nær den jyske kyst eller den skotske. Det lettede lidt på humøret, da vi så solen, så var den der altså endnu, trods alt. I de stormfulde dage, hvor almindelig arbejde ikke kunne foretages, stod jeg på halvdækket sammen med den 72 årige skipper og fik mangen samtale om alt muligt. Han oplyste bl. a. at han ikke havde købt proviant i Gravelines, idet priserne var alt for høje og at han havde regnet med en hurtig rejse til Skotland, hvor alt var meget billigere. Han var meget betænkelig m.h.t. vor situation. Det ferske vand var næsten sluppet op og der var meget lidt konserves. Jeg foreslog ham at vi vendte ryggen til vejret og sejlede hjem til Danmark uden at få last med. Skibet var alligevel i en sådan forfatning at det ikke uden stor risiko kunne bære en dødvægtslast hjem i stormvejr. Skipperen afslog at sejle hjem, han håbede stadig på bedre vejr.

Søndag den 15. december
Der skete ingen ændring i vejret, men ved middagstid opdagede vi en dansk damper ved navn HEBE, antagelig en af D.F.D.S. eksportbåde. Vi hejste vort kendingssignal og HEBE besvarede det med sin lighedsstander. Der var nu sikkerhed for at vor reder i Marstal ville få at vide hvor vi befandt os, idet HEBE havde trådløs radio om bord. Vi havde ikke en gang en radiomodtager til at tage vejrmelding på.

Mandag den 16. december
Den samme nordvestlige vind fortsatte og med den fulgte kulde. På den ene bov lå vi VSV på kompasset og på den anden lå vi NO. Afdriften har været næsten med vindretningen, altså mod SO t. S. Der var ikke tale om at stagvende, der blev halset rundt. Opklarende vejr med snebyger.

Tirsdag den 17. december
Vejret holdt sig uændret indtil aften, da vinden lagde sig til svag kuling. Der blev sat sejl og vi kunne styre mod NV. Der var nu, efter bestikket ca. 200 sømil til havnen.

Onsdag den 18. december
Vinden drejede igen om natten, farten var god, men desværre ikke helt i den rigtige retning. Det kulede op og sejlene som var sat om aftenen måtte ned igen.

Torsdag den 19. december
Vinden flovede igen og vi satte sejl og kunne styre kurs mod fjorden. K1. 15.00

pejlede vi St. Abbs Head, der ligger ca. l0 sømil fra Leith fjorden på sydsiden. Der var nu sandsynlighed for at vi snart kunne være i havn og ankrene blev gjort klar, dvs. en passende længde kæde blev trukket op fra kædekassen midtskibs og slanget langs dækket i bugter, klar til at rovse ud når ankeret faldt. Vi listede os langsomt indefter og kunne se kysten på begge sider af fjorden, samt lysene fra byerne langs kysten. På vor styrbord side opdagede vi en tremastet bramsejlsskonnert som styrede indefter, men han lå noget nordligere i farvandet end os. Det var MARTIN NISSON af Thurø og hans dækslast var tydelig at se. MARTIN NISSON førte også mange sejl, men vejret var godt. Der var egentlig ikke noget truende ved vejret, men da solen stod i synsranden i retning af Edinburgh begyndte den pludselig at lyse meget rød og stormstriber stod som en kæmpevifte omkring solnedgangen og pludselig kom stormen som ud af en sæk. Pludselig var alt sløret af dis og regn. MARTIN NISSON var ikke mere at se, da vi sidst så ham førte han stadig mange sejl og styrede indefter. Vi derimod, lagde roret om og sejlede ud af fjorden igen med små sejl. Det skulle vise sig at vi derved fik et forspring for MARTIN NISSON og kom længere til søs end ham. Vindretningen var stadig SSV.

Fredag den 2o. december
Vindstyrken sank til kulingsstyrke og vi trak mere ud til søs, inden kulingen igen steg til storm. Det var heldigt for os, at vi fik nogen afstand til land, før vinden igen drejede, således at vi nu kun kunne ligge OSO.

Lørdag den 21. december
Da vi nu blev tvungne til at dreje til og lade skibet drive nærmest i den retning vinden blæste, var der stor fare for at vi ikke klarede den skotske kyst fra os. MARTIN NISSON, som også stod til søs torsdag aften, havde sværere ved at klare kysten, da dette skib lå meget nærmere land, da vindskiftet indtrådte. MARTIN NISSON må have sejlet med meget stort sejlpres for at klare kysten og med dækslast, var det meget risikabelt. Vi må være de sidste som så MARTIN NISSON. Skibet kæntrede uvist hvornår, men midt i januar 1930, ca. 13. januar fandt en fisketrawler MARTIN NISSON drivende med kølen i vejret ca. 18 sømil fra kysten ved Shetlandsøerne. Hele besætningen gik tabt. Politiken af 27. januar 1930 bragte på forsiden et billede af skibet, da det var drevet ind på klipperne. Alt dette vidste vi heldigvis intet om før vi kom hjem. Vinden sagtnede og skonnertsejlet blev sat sammen med forestagsejl, og med dette lå vi til

Søndag den 22. december
da det blev det stærkt regnvejr iblandet sne, vinden steg til stormstyrke og vi bjergede sejl og drejede til for styrbords halse. Det blev efterhånden en streng opgave at holde udkig i den stærke storm og med sne og regn flyvende lige i ansigtet, derfor og for at stive skibets bevægelser i søen noget af, riggede vi en presenning op i luv mesanrig, Her kunne vagten opholde sig og dog holde udkig. Vi satte også nogle håndstropper i vantet. Vagtskiftet foregik bag denne presenning og det nye hold tog stroppen på. Her stod jeg mange vagter med den gamle skipper. Han fortalte om sin tid på søen, medens han bakkede på sin uundværlige Jacobspibe der var helt tilrøget og meget flot. Heldigvis havde vi tobak som stimulans. Der var intet at gøre, rattet var surret fast og skibet drev den vej vinden blæste og nu begyndte vi at ængste os for om afstanden til land var så stor at vi kunne slippe for at drive ind på klipperne. Det var ikke hyggelige tanker. Vi kunne ikke vide vor position nøjagtigt, og havde intet set siden Leith fjorden.

Mandag den 23. december.
Stormen fortsatte, skipperen mente ved

midnat, at vi lå ca. 28 sømil fra land og hvis vi var meget heldige, ville vi slippe klar af kysten. Der var ingen lysning i vejret og vi talte om hvordan det var at drukne. Skipperen mente, at det ikke var så slemt og at han nu havde levet så længe at det egentlig ikke spillede nogen større rolle for hans vedkommende, hvis han skulle dø nu. Jeg derimod, som kun var 20 år, mente noget andet og vilde meget nødigt dø. Regn og sne væltede ned og selv om vi stod i læ, blev vi dog våde. Besætningsmedlemmerne var meget tavse ved de dystre udsigter og det var ikke noget lyspunkt, at provianten var ved at slippe op. Ferskvandet havde længe været rationeret. Det var snart jul.

Tirsdag den 24. december
Der var ingen julestemning om bord. Vejret var om muligt værre end før og søen gik højt. Skibet blev kastet op og ned, men hele tiden nærmere til kysten. Jeg så flere gange skipperen tage hånden til øret, ligesom om han lyttede efter brændingen på klipperne. Snart var det som om vi virkelig kunne høre havet slå op på klipper. Vi lå underdrejet stadig og til aften blev vi kaldt hen i kahytten for at dele en dåse salmon, det er henkogt laks. Der var næsten ikke mad til os alle. Vi blev siddende en times tid, der var intet vi kunne gøre på dækket alligevel. Styrmanden foreslog at vi sang: »Dejlig er der himmelblå«, han syntes at vi trængte til blå himmel. Den sang lød meget lille på det store hav. Da vi havde siddet lidt, tvang uroen vagten op på dækket og snart var alt som det plejede at være. Juleaften var forbi.

Onsdag den 25. december
Natten gik uden at have hørt brænding og håbet for at klare os steg. Havet var i forfærdeligt oprør, angsten for at drive i land var meget stærk. Da jeg afløste bag presenningen kl. 12.30, spurgte min makker fra den anden vagt mig, *Tror du ikke at vi klarer den*, jeg kunne mærke angsten, og svarede *Selvfølgelig klarer vi den*. Derefter gik han hen for at holde frivagt. Det var på høje tid han gik 10 sek. senere ville han være blevet dræbt. Jeg havde næppe fået stropperne på armen og vendt mig om, da pludselig en kæmpesø brød ind over dækket og skjulte hele skibet undtagen de tre master som ragede op over en stormflod af vand. Nu troede jeg, at alt var forbi, jeg bad en bøn for os alle. Der havde lydt et forfærdeligt brag da søen rejste sig og slog over skibet. Nogle øjeblikke lå skibet næsten som det blev trykket nedad, men så bevægede det sig igen og vandet slap bort over den modsatte side. Skipperen kom op og beordrede fore stagsejl taget ned, idet han hævdede at det var årsagen til at skibet ikke faldt fra søen, som det skulle. Da sejlet var kommet ned, lettede det skibets bevægelser og vi fik ikke flere søer af den størrelse. Men skaderne var store. Den himmelhøje sø havde truffet os lidt foran for midtskibs og knækket 5 løningsstøtter af egetræ og taget skansebeklædningen med over bord. Kabyssen var slået skæv, men kunne rettes op, det var værre med indholdet af kabyssen, det var næsten borte. Der var kommet en masse vand i lasten, men ballasten lå sikkert og fast. Frivagten stak hovedet op og kom agter og spurgte om han måtte gå ned og sove og om vi nu kunne overleve med den store skade. Han blev forsikret om at alt nok skulle gå. Det har været en såkaldt strømsø der pludselig har rejst sig over os. Vi var åbenbart drevet ind mellem Orkney og Shetlandsøerne hvor tidevandet to gange i døgnet skifter retning. Når tidevandet møder en storm fra modsat retning, er der alle betingelser for at søen pludselig rejser sig lodret op og falder ind over med voldsom kraft. Vi var heldige at den ikke sænkede os, og da stagsejlet hurtigt kom ned, fulgte skibet bedre søens bevægelser. Havde vi haft en last var vi aldrig sluppet fra den kæmpesø. NAUTA

beviste den dag, at hun var et særdeles godt skib. Det var lige som at kulminationen på vore trængsler var nået med den kæmpesø og pludselig fik vi øje på et fyr i nogen afstand, det viste sig at være Sumburgh Head på Shetlandsøerne.

Styrmanden og jeg gik i gang med at lukke det store hul, hvor skanseklædningen havde været. Vi tog en smækker trosse og trak den frem og tilbage mellem storvant og fokkevant i mellem disse trosser stak vi et håndspage på midten og drejede rundt og rundt indtil trosserne var tottet, håndspagen kunne nu holde sig fast ved den kraft trosserne udvirkede. Imellem trosserne trak vi mindre tove og til aften var vi sikret mod at falde over bord på dette sted. Udover denne sikring havde vi længe haft stræktove langs ad dækket, thi selv om vi var ballastet, var de altid fare for at blive skyllet over bord af en forkert sø. Nu vidste vi, hvor vi var og det var en kolossal lettelse, stormen lagde sig noget. Vi forblev underdrejet indtil *Torsdag den 26. december,* da vejret skiftede fra regn til snebyger. Det var en forfrossen vagt der krøb sammen bag læsejlet hele anden juledag. Jeg lovede mig selv, at jeg ikke mere ville fare til søs, når bare vi slap velbeholden ud af vor knibe. Løftet blev ikke holdt, idet jeg fortsatte med at sejle til 1942.

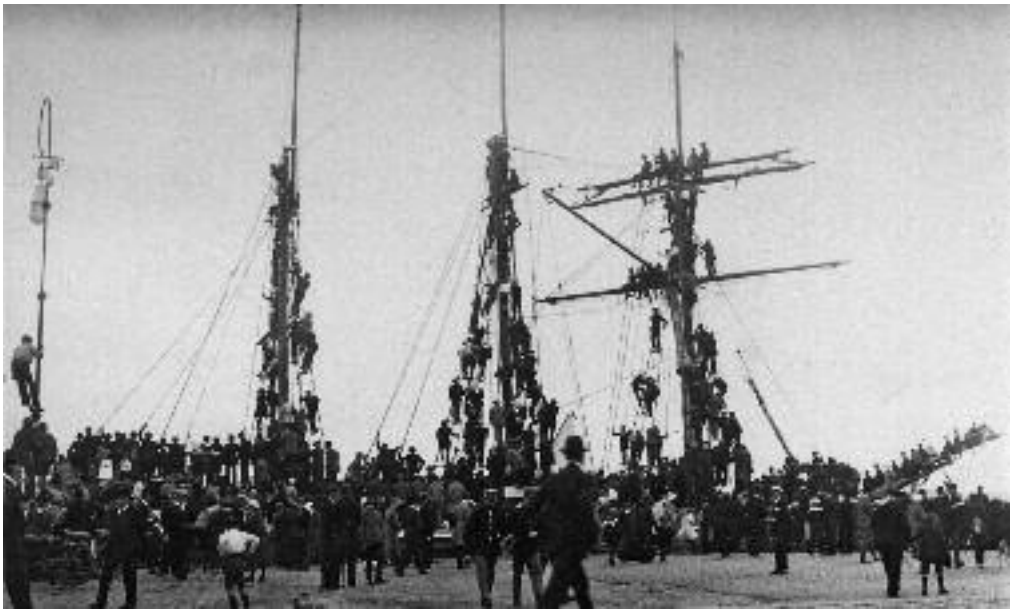
Hen under aften flovede vinden noget og vi fik lidt styring på NAUTA, vi kunne oven i købet styre kurs S O t O ind i Nordsøen igen.

Fredag den 27. december
Om natten faldt vinden vestlig og flovede af. Der blev holdt skibsråd om hvorvidt vi skulle prøve at komme ned i Leithfjorden igen, eller vi skulle vende ryg til vinden og sejle hjem uden last. Efter nogen overvejelser, blev det besluttet, at vi med den tilstand skibet befandt sig i, ikke kunne forsvare at laste skibet ned til dødvægtsgrænsen og håbe på godt vejr på hjemrejse. Derfor afgjorde skipperen sagen ved at sige, *Vi sejler hjem uden last*. Den beherskede vestlig brise holdt sig, bredfokken blev sat og farten steg bort fra de lunefulde vejrforhold ved Shetlandsøerne.

Lørdag den 28. december
De gode vejrforhold varede hele døgnet og farten hjemover var oppe på 7 mil. Kursen SO.t.O. Det var med glæde vi hørte bovvandet bruse for stævnen og det en stor lettelse at vi nu vidste at vi skulle hjem. Provianten var næsten sluppet op og vi havde i lang tid måttet tære på beskøjterne. Normalt bagte vi selv brød om bord, men melet var sluppet op. Vi gav os ikke til at fiske, for ikke at sinke os i farten.

Søndag den 29. december
Over midnat drejede vinden igen og kom imod os. Vindstyrken steg og inden morgen lå vi underdrejet for et klodsrebet storsejl. Presenningen i mesanriggen blev igen sat op og alt var som før. Humøret på nulpunktet. Det var som vi aldrig skulle slippe ud af Nordsøens klør. Den »Gamle« var den eneste der var upåvirket, han stoppede sin Jakobspibe, tog plads bag presenningen. Ved middagstid flovede vinden lige så pludselig af som den var kommet og drejede igen over til vest. Sejlføringen blev ændret, bredfokken sat og til aften fløj vi af sted i den rigtige retning med 8 mils fart. Vinden voksede til storm men vi lod det blæse og førte alt hvad NAUTA kunne bære af sejldug. Roret måtte holdes levende under denne sejlads og snart fik rorgængeren sved på panden. Hvis rorgængeren ikke passede sit job og lod skibet luve op, da vilde vi nok have mistet rigningen eller kæntret.

Mandag den 30. december
Kl. 03.00 var vi tværs af Cap. Lindesnæs, farten fortsatte og blæste os mod hjemhavnen. Kl. 12.00 var Hirtshals fyr i sigte, vi hejste vore kendingsflag og håbede på at man på fyret kunne aflæse at her kom



NAUTA i Ålborg under Rundskuedage 2.9.1922.

NAUTA Det viste sig senere at man havde observeret os og sendt besked til rederen i Marstal som igen sendte besked til alle pårørende fra skibet. Dette var påtrængende nødvendigt, eftersom rederen havde meddelt alle familierne kort før jul, at han desværre måtte anse NAUTA for forlist med mand og mus. Det var et frygteligt syn at se den jyske kyst i den svære storm. Det var som alt på land var overskyllet af søen, skumsprøjtet stod ind over klitterne og det så ud som landet bare var hvidt skum. Kun fyrtårnet ragede op over sprøjtet. Farten fortsatte mod Skagen og til midnat drejede vi til ved Skagen for at afvente nordlig vind til den fortsatte sejlads ned i Kattegat.

Tirsdag den 31. december
Vinden flovede om natten og sprang sydlig, lige efter at vi passerede Skagen, med kort efter rummede vinden igen og vi kunne styre mod Frederikshavn. D.v.s. vi troede at skipperen vilde gå til Frederikshavn for at få noget proviant som vi i høj grad trængte til. Men vejret var bleven fint og vi kunne styre kurs ned gennem Læsø Rende. Antageligt har skipperen vilde spare udgifter ved anløbet af Frederikshavn. Vi var dybt skuffede over hans adfærd. Det var jo hans fejl at kosten var så dårlig. Der burde have været proviant til en længere rejse om bord. Nordsøen er uberegnelige vinterdage. Vejret holdt sig og vi sejlede forbi Frederikshavn. Nytårsaften tilbragte vi i kahytten hos skipperen, maden var næsten uspiselig og vi brød hurtigt op og frivagten gik til køjs. Kurs S t.V ½ V.

Onsdag den 1. januar 1930
Passerede Læsø Rende kl. 05.00 og vilde gå tæt på Fornæs for atter at signalere til fyret. Vejret var klart men koldt, lugaret blev gjort rent. Maden var der ingen der glædede sig til og det måltid var hurtigt overstået. Vi førte nu fulde sejl igen, men vinden skrallede og frivagten blev purret ud for at ankre ved Fornæs. Ankeret faldt, sejlene blev taget ind og ankervagt blev sat. Vi lå i læ af landet og det blev sydlig

snestorm. Det var som om vejrguderne stadig forfulgte os og at vi nok aldrig skulle komme rigtig i havn igen. De ustandselige storme, det hårde arbejde og den dårlige kost havde næsten taget al optimisme ud af os. Nerverne stod på højkant på hele besætningen

Torsdag den 2. januar
Jeg havde haft aftenvagt og derfor frivagt mellem midnat og kl. 04.00. Ca. kl. 03.00 hørte jeg i køjen lyd som fra en motor og sprang ud af køjen op på dækket og ganske rigtigt der lå en fiskekutter langs siden og fiskeren var i samtale med skipperen. Resultatet blev at vi købte fisk og kunne nu glæde os til et rigtigt måltid mad. Fiskekutterens navn var VIOLA. Kutteren tog vore breve med i land og de blev rigtigt ekspederet. Til middag skiftede vinden til NV, det var god vind for os og ankeret blev lettet, sejlene sat. Kl. 15.00 passerede vi Fornæs og fortsatte med 5 mils fart sydpå. Nu begyndte vi at glæde os til at komme til Marstal og mente at det nok kunne nås næste dag. Vi blev som sædvanligt skuffet. Den kogte torsk smagte vidunderligt, det spillede ingen rolle at der ikke var smørsovs eller kartofler til. Jeg tror vi kunne have spist den rå, hvis der ikke havde været kogemuligheder. Ved midnat passerede vi Kerteminde.

Fredag den 3. januar
Sejladsen fortsatte mod Langelandsbæltet, men vinden skrallede og vi kunne styre S t. V. Der måtte krydses ved sydpynten resten af natten. Det blev kuling og regn og en meget ubehagelig nat. Om morgenen klarede det atter op.

Lørdag den 4. januar
Opklaringen fortsatte og vinden rummede således at vi kunne styre mod havn. Da vi næsten kunne se havnen kom en mindre slæbebåd ud imod os, drejede rundt og lagde til langs siden, og pludselig myldrede dækket af en snes »Styrmandselever« fra Marstal Navigationsskole. Da vi ville udføre noget arbejde med sejl udtalte deres talsmand, at vi ikke skulle udføre mere arbejde på skibet, vi havde haft slid nok og nu skulle de nok klare resten til skibet var fast fortøjet i Marstal havn. Den selvfølgelighed der lyste ud af ordene gjorde godt, her viste søfolkene det kammeratskab som er noget af det fineste, der findes i verden. Jeg satte mig ned på dækket og græd af glæde og lettelse. Det var næsten ikke til tro, at nu var vi frelst, lå i havn og havde udsigt til at få rigtig mad igen. En styrmandselev slog mig på skulderen og sagde: *Op med humøret kammerat, du har ikke noget at være ked af. Nej*, svarede jeg, *Det er af glæde jeg fælder tårer og tak for at I tænkte på os*. Nu blev NAUTA fortøjet med kæder for og agter. Sejlene blev pakket sammen. Rederen havde åbenbart travlt, eller skulle spare penge, thi allerede inden aften var vi blevet afmønstret og fået vort tilgodehavende udbetalt.

Hen under aften kom en robåd ud og det viste sig at være en gammel skibskammerat. Han vilde absolut have mig med i land og spise til aften hos hans familie Jeg tog imod tilbuddet og roede i land med ham. Jeg husker at det var mærkeligt at sidde ved et veldækket bord og jeg var så sulten, men turde ikke spise løs for ikke at synes grådig. Vi snakkede om sejladsen og vort gamle skib. Ved midnat roede jeg om bord igen, men da var vore to drenge allerede rejst. De var så lykkelige for at vi var kommet i havn at de ikke havde ville vente på mig for at sige farvel, men havde taget aftenfærgen til Rudkøbing. Kokkedrengen havde haft så travlt, at han tabte sit tøj i havnen og der fandt jeg det flydende, da jeg roede om bord. Det blev sendt videre næste dag. Det var kedeligt at jeg ikke var om bord om aftenen, thi rederen havde været om bord og havde spurgt om vi havde noget krav om erstatning for den dårlige kost vi havde fået på

rejsen. Drengene var så lykkelige over at være frelst, at de svarede, at de havde ingen krav, hvorefter rederen var taget i land igen. Det var underligt at ligge alene om bord. Ganske vist tudede vinden i riggen, men skibet lå fuldstændigt roligt og søvnen gjorde godt.

Søndag den 5. januar
Jeg hyggede mig, blev rigtigt vasket i ferskvand og Teodor, min gamle skibsfælde kom atter om bord og jeg fik igen et rigtigt måltid mad. Senere på dagen kom flere gamle bekendte og jeg fik travlt med at besøge dem alle sammen med familier. Om aftenen var jeg til bal i Anlægget med de fleste af styrmændene fra skolen. Jeg overnattede igen om bord.

Mandag den 6. januar
Jeg pakkede min køjesæk, tog afsked og med færgen til Rudkøbing kl. 11.25 afrejste jeg fra Marstal. I Rudkøbing fik jeg igen et dejligt måltid mad og via Korsør rejst jeg til København, hvor jeg ankom kl. 20.00 . Min søster tog imod mig der og har senere udtalt at aldrig har hun set et menneske så snavset som jeg var. Igen var jeg bare lykkelig over at leve endnu. Det var underligt at iagttage menneskene på banegården, de gik så ubekymret rundt som der ikke fandtes livsfare for nogen. Egentlig synes jeg at folk så meget drabelige ud. Kl. 22.00 var jeg hjemme i Nærum hos mine forældre, hvor tiden havde stået stille, siden jeg rejste bort. Men sengen var god. Min moder sagde, da hun så mit tøj, at jeg skulle ligge i blød i fjorten dage, før der kunne komme bund i tøjet igen. Jeg fik en lang rekreation i hjemmet, men havde dog nok at gøre indtil jeg igen kom ud med et nyt skib.

Besætningen på NAUTA bestod af:

Skipper Knudsen, Marstal	fra 22/4 til 18/7 1929
Skipper Jensen	fra 18/7 til 4/2 1930
Styrmand (»Den lille abe«) navn ukendt	fra 22/4 til 18/7 1929
Styrmand Hansen, Marstal	fra 18/7 til 4/2 1930
Matros J. Mortensen	hele perioden
Ungmand Karl Lund, Udby Skole, pr. Ørsted	
Kok og ungmand K. V. Hansen, Nr. Felding	

NB. Tidsskrift for Nordisk folkemindesamling Nr. 5 1980 har en artikel, åbenbart en sømands beretning af sin sejlads med 4 mst. skonnert OLGA i december og januar 1929 og 1930 i farvandet ved Shetlandsøerne. Skibet blev slået til vrag, skipperen skyllet over bord, mandskabet surret fast i riggen, da en tysk trawler tog dem på slæb til Norge, idet OLGA holdtes flydende på trælasten.

Det var den samme orkan jeg oplevede med NAUTA i samme farvand og hvor 3 mst. skonnert MARTIN NISSON kæntrede.

Københavns Frihavn 1894-1920

Af LEIF KURDAL

Mange nu aldrende søfolk har kendskab til Frihavnen enten som langfartssøfolk eksempelvis »Snesejlere« (ØK-sejlere) eller mønstret i småskibsflåden, der anløb Frihavnen for omlastning af gods. Frihavnen har også tidligere haft et massivt anløb af sejlskibe, hvilket fremgår af Leif Kurdahls artikel her, der gør os klogere på Frihavnens tilblivelse.

De første forsøg på at få skabt en frihavn

Flere gange op gennem historien har der været etableret frilagre i København, ligesom der flere gange har været tilløb til at få anlagt en egentlig frihavn.

I slutningen af 1840'erne blev der fra privat side rejst forslag om etablering af ikke bare et frilager, men en frihavn i København. Forslaget, der var indsendt til finansministeriet, blev henlagt. Men der skulle mere til at stoppe forslagsstilleren. Forslaget blev i stedet sendt til Københavns Borgerrepræsentation, der gav det en grundig behandling. Det blev også sendt til Industriforeningen, som anbefalede, at der i København blev anlagt en frihavn. Forslaget fandt imidlertid ingen nåde hos Grosserersocietetets Komité. Her mente man, at det ville være for dyrt for brugerne. Handelen var ikke interesseret i at deltage økonomisk, men meddelte i stedet, at der ikke var brug for en frihavn. Et frilager ville fuldt ud opfylde behovet for toldfrit oplag. Uden handelens accept kunne eller ønskede Borgerrepræsentationen ikke at anbefale forslaget[1].

Hele sagsforløbet førte til, at Finansministeriet, i forsøg på at styrke Københavns havn som transithavn for landene langs Østersøen og Baltikum, i juni 1851 kunne udsende en meddelelse om, at der på Københavns Toldbod blev oprettet et frilager. Ikke en frihavn, men alligevel nok til at tilfredsstille transithandelens umiddelbare krav om toldfritagelse for varer, der ikke skulle importeres, men derimod videresælges til udlandet.

I 1850'erne oplevede København en over- vældende stigning i besejlingen på havnen. Havnekaptajnen (direktøren) meddelte i 1857, at der i flere uger havde ligget mellem 60 og 80 skibe på reden ventende på kajplads. I begyndelsen af november var ventetiden mellem 6 og 11 dage[2]. Tal, der siger en del om udviklingen i erhvervslivet, hvor handelen stadig var et dominerende erhverv. Den markante udvikling er også en del af forklaringen på et øgede pres fra erhvervslivet for at få samfundsændringer gennemført hurtigt og det i et sådant omfang, at der ikke var snærende bånd til at hindre fremgangen.

Det blev hurtigt nødvendigt at revurdere frilagerets begrænsede muligheder, og ved lov af 4. december 1863 blev der skabt grundlag for en kraftig udvidelse af frilagerinstitutionen.

En diskussion om, hvordan dansk erhvervsliv med fordel kunne udnytte det potentiale, der lå i Københavns geografiske beliggenhed, blev rejst i slutningen af 1870'erne. Det førte til, at regeringen i efterår 1880 nedsatte en kommission med skatteväsenets generaldirektør C. W. Lange som formand. Kommissionen fik til opgave at udarbejde et forslag, der kunne bedre især transithandelens forhold, altså en udvidelse af frilageret, men gav hurtigt bolden videre ved at foreslå, at der blev

Udsnit af Københavns Havn med Frihavnen 1908.

nedsat en kommission bestående af told og skattekyndige. Den nye kommission blev nedsat med netop generaldirektøren som formand, og med den sammensætning han havde foreslået.

Kommissionen bestod af folk fra toldvæsenet, skattevæsenet og den københavnske handelsstand. Blandt deltagerne var to medlemmer af Havnerådet – en pendant til den senere havnebestyrelse. Efter kun tre måneder var betænkningen klar. Ud over det forventelige forslag om en udvidelse af frilageret, gik kommissionen ud over sit kommissorium og foreslog, at der snarest blev taget initiativ til, *»at der ved kysten ud for Blindeinstituttet ved København indrettes en frihavn med anlæg ved dybt vand, indhegning mod toldterritoriet, og bygninger for toldkontrol, post- og telegrafvæsen, sporforbindelser med de sjællandske jernbaner, og at de fornødne kajskure samt et større pakhus til udlejning opføres, medens grunden ellers overlades til private mod et billigt vederlag.«*[3]

Betænkningen beskriver ganske åbent, at en god økonomisk og erhvervsmæssig udnyttelse af hovedstadens strategiske beliggenhed var betinget af, at transithandelen fik ordentlige betingelser. Tilvejebringelse af arealer, etablering af havneanlæg og finansiering måtte ske for statens regning – enten direkte eller ved Københavns Havnevæsens hjælp. En frihavn opfattede kommissionen som et havneområde, hvor skibe lossede og lastede varer uden anden kontrol fra toldvæsenets side, end den der er nødvendig for at sikre landet mod ulovlig vareindførsel, altså smugleri.

Den industrielle udvikling i Københavnsområdet ville med fordel kunne profitere

af en frihavn med produktionsarealer og moderne havnefaciliteter. I en frihavn kan varer, der indføres til landet, ligge ufortoldede, til de føres fra frihavnen ind i landet, men til forskel fra et frilager, er det muligt at videreforarbejde råvarer, eller at anlægge produktionsvirksomheder der blandt andet anvender varer losset i frihavnen. Disse vare kan efterfølgende eksporteres uden at være belagt med told.

Det var handelens repræsentanter, der nu argumenterede for en frihavn. Helt i overensstemmelse med tidens liberale ånd gik forslaget ud på, at nok skulle staten stå for etableringen af havnearealerne, men resten, herunder den daglige drift, skulle overlades til private interesser. Forslaget blev tilsyneladende fremsat på et gunstigt tidspunkt og fik en del medvind. Men der blev naturligvis også fremsat en lang række mod- og afværgeforslag. Kommissionens formand afviste konsekvent alle forslag med en udtalelse om, at placeringen af en eventuel frihavn kun kunne forhandles med Københavns Havnevæsen.

Set i lyset af den politiske situation ville regeringen ikke umiddelbart fremsætte et lovforslag om anlæggelse af en frihavn, men mente, at kommissionens arbejde havde givet grundlag for en videre diskussion.

Forslaget om en udvidelse af frilageret, som det jo egentlig drejede sig om, kom til førstebehandling i folketinget i maj 1882. Her blev tanken om en frihavn anbefalet. Også blandt medlemmer af regeringspartiet Højre. Ja, et enkelt medlem gik endnu videre og anbefalede, at man tænkte stort og med det samme etablerede landarealer store nok til, at fremstillingsvirksomheder og handelsselskaber kunne lokaliseres inden for havnens område. Det indlysende fornuftige, men ikke taktisk kloge, forslag om at flytte frilageret ud i den nye frihavn, blev også fremsat. Men, men, det politiske klima i Danmark var mere end dårligt. Estrups lidt snævre demokratiopfattelse og deraf følgende provisoriske lovgivning fik oppositionen til at føre en ligeså ødelæggende visnepolitik. Skønt Estrup prøvede at fastholde, at det kun var en udvidelse af frilageret, det drejede sig om, blev forslaget sendt i udvalg og kom ikke til afstemning. Det blev genfremsat både i 1882 og 1883, men så forsvandt det i de politiske tågers glemsel. Arbejdet i kommissionen og fremsættelsen i folketinget havde dog ikke været forgæves. Det gav en del offentlig debat og nogle politiske signaler, som der var basis for at arbejde videre med.

Københavns Havnevæsen tilbyder at bygge en frihavn

En udbygning af havnen mod nord var ikke en ny og fremmed tanke. Havnekaptajnen fremhævede allerede i 1872, at det i den nære fremtid ville være nødvendigt at udbygge havnen nordpå. Bag Havnevæsenets forslag synes at ligge en strategi om at sikre plads til de kommende nødvendige udvidelser af havneanlæggene herunder en evt. frihavn bygget og drevet af havneadministrationen.[4]

Københavns Havnevæsen var blevet dannet ved lov af 30. december 1858 og havde hurtigt fået dannet en effektiv organisation. I december 1862 fremsatte havnens ledelse en masterplan for renovering af den eksisterende havn, samt en uddybning af havneløbet.

Trods de store udvidelser i 1860'erne fandt havnekaptajnen nu, at der var behov for yderligere udvidelser af havnefaciliteterne, og at det denne gang var nødvendigt at se på området nord for Kastellet. Efter pålæg fra indenrigsministeren fremlægger Københavns havnevæsen i 1881 en ny plan for havnens udvikling. Heri indgik en opfyldning af et område nord for Kastellet og i forbindelse hermed etablering af et nyt bassin med 24 fods dybde (Nordbassinet) samt et mindre bassin med 12 fods dybde (Redhavnen). I planerne ind-

gik en gradvis opfyldning langs kysten nord for Kastellet. Havnens planer fik en meget positiv modtagelse i de forskellige dele af det danske erhvervsliv. Der var især tilfredshed i rederkredse.[5]

Straks planerne blev offentligt kendt, ønskede driftige folk at sikre sig strandarealerne, men det hindrede finansministeren, der henviste til, at Havnerådet tidligere havde foreslået Nordbassinet indrettet til »fridok« (frihavn), og at havnevæsenets forslag måtte respekteres.

Hidtil havde Krigsministeriet modsat sig en udnyttelse af området nord for Kastellet. Man ønskede at have frie sigte og skydelinier fra Kastellet. Med vedtagelse af havneforvaltningens planer var der taget et stort skridt frem mod en egentlig udnyttelse af kyststrækningen til havneformål, og at udnyttelsen skulle ske i overensstemmelse med Københavns Havnevæsens interesser.

I 1885 fremlægges et tysk projekt for anlæggelse Kejser Vilhelm Kanalen (Kielerkanalen). Dermed steg presset på – ud fra konkurrencemæssige hensyn – at få anlagt en frihavn i København. København havde traditionelt været anset som værende den vigtigste stabelplads (transithavn) for trafikken til og fra Østersøen og Baltikum. Denne status kunne nu blive truet af Hamburg. På den anden side gav det også modstanderne og skeptikerne en lejlighed til at lade høre fra sig. Etatsråd C. F. Tietgen, som repræsenterede såvel Privatbanken som DFDS, var en af samtidens mest indflydelsesrige person i dansk erhvervsliv. Han mente ikke, at den nye kanal ville påføre dansk erhvervsliv større konkurrence bortset fra naturligvis handelen og søfarten i Østersøområdet. Tietgen havde fulgt frihavnsdebatten fra sidelinien med nære kontakter til kommissionen og Havnerådet. Hans forslag til at imødegå »truslen« fra Hamburg var ikke uventet en billiggørelse af skibsanløbene i Københavns havn, helst en afskaffelse af skibs- og vareafgifter.

Det blev mere og mere tydeligt i debatten, at der skulle argumenteres på to fron-

Østbassinet. Til højre ses professor V. Dahlerups pakhus, som var det første pakhus, der blev bygget i Frihavnen. I dag er pakhuset fredet og renoveret og huser bl.a. Told- og Skatmuseet. (Foto: Museet for Søfart).

ter, både for en udvidelse af frilageret og for anlæggelse af en frihavn. Selv om det burde være indlysende, at det mest rationelle var at koble disse sammen, ville et forslag herom ødelægge enhver tanke om en frihavn.

Den 14. december 1886 var der forespørgselsdebat i folketinget om regeringens planer for henholdsvis anlæggelse af et frilager ved Nordre Toldbod og en frihavn nord for Kastellet. Nu kom industriens talsmænd endelig til orde. Estrup ønskede ikke, at forslaget om en frihavn skulle lide samme skæbne, som det om frilageret i begyndelsen af 80'erne. Inden forespørgselsdebatten havde indenrigsminister Ingerslev derfor sendt kommissionsbetænkningen af 22. januar 1881 til havnekaptajn F. W. Lüders.[6] Havnekaptajnen var polytekniker og havde tidligere været havnebygmester i 12 år. Svaret kom omgående. Lüders argumenterede for, at der skulle anlægges en frihavn på arealerne mellem Kastellet og Nordbassinet, og at der fra starten skulle etableres et færgeleje til jernbanetrafik til Sverige.

Den fjerde oktober 1887 fremsatte Estrup forslag til »Lov om anlæggelse af et frilager på Københavns Toldbodsplads«. Samme dag, næsten som var det aftalt, afleverede Lüders meget belejligt en betænkning til indenrigsministeren. Betænkningen argumenterede for, at etableringen af en frihavn blev overdraget Københavns Havnevæsen, som både havde ekspertise og økonomi til det. Ikke overraskende var det en forudsætning, at havneafsnittet blev havnens ejendom. Indenrigsministeren støttede kraftigt havnens planer.

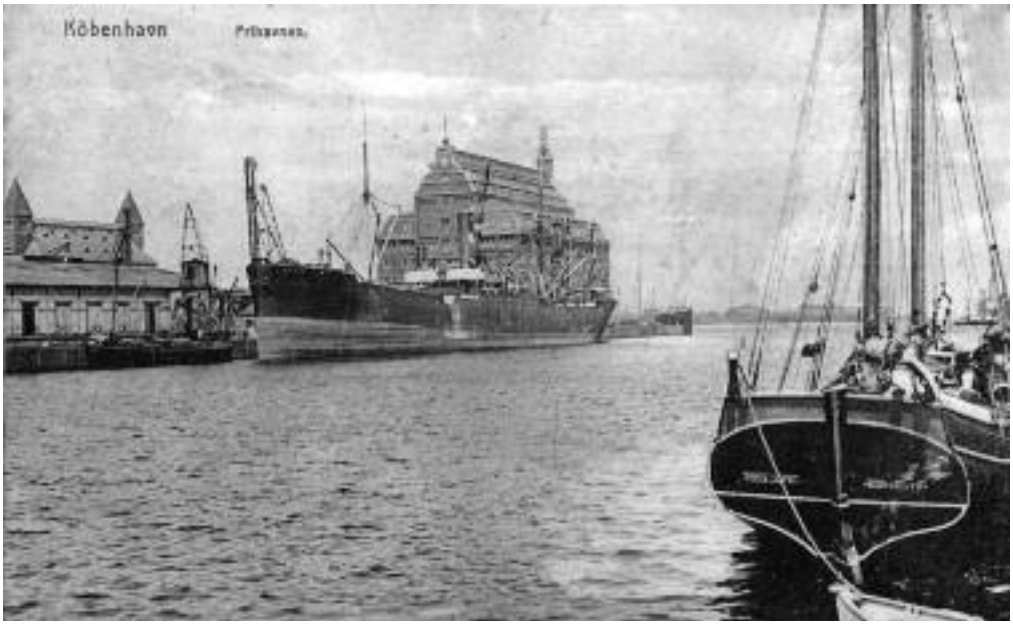
Grosserersocietetets Komité fremsendte samtidig en betænkning, hvori det tog afstand fra en frihavn med industrielle anlæg. Man kan fornemme, at det mere var Tietgens tanker om en udvidelse af frilageret på Toldboden, end det var den samlede handels interesser, der kom til udtryk.

Endelig den 23. marts 1888 blev loven om frilageret vedtaget. I loven var det forudsat, at mulighederne for etablering af en frihavn efterfølgende blev undersøgt med henblik på senere at fremsætte lovforslag herom. På den måde sikrede regeringen, at loven om frilageret også kom til at indebære, at der principielt blev givet tilslutning til fremsættelse af et lovforslag om en frihavn. Der var også det sigte med at sammenkæde udvidelsen af frilageret og etablering af en frihavn, at en beslutning om at anlægge en frihavn lige nord for Kastellet ville mindske behovet for en udvidelse af frilageret. Det måtte antages, at en del af de varer, der skulle opbevares på frilageret, i stedet med fordel ville blive bragt til frihavnen, hvor der var direkte anløb til pakhus.

Loven om Frihavnen vedtages

Nu havde regeringen omsider fået det nødvendige politiske redskab til at indlede undersøgelser om behovet for en frihavn. Nu skulle der gang i arbejdet. Den 26. april 1888 nedsættes en kommission, der skulle afgive betænkning om, *»...hvor og i hvilket omfang et frilager i forbindelse med Københavns Toldbod og en frihavn i eller ved Københavns havn med fridok, større frilagre og plads til fremtidige udvidelse hensigtsmæssigt kan anlægges«*[7]. Kommissionen, hvor såvel skatteæsenets generaldirektør, overtoldinspektøren for København samt havnekaptajnen og repræsentanter for såvel handelen som håndværk og industri havde sæde, afgav betænkning efter kun tre måneder.

Kommissionen anbefalede et havneanlæg med dybt vand og med plads til handel, grovvareselskaber og industri. Der blev tænkt stort og visionært. Der skulle være muligheder for fremtidige udvidelser, og grundpriserne skulle være konkurrencedygtige. Frihavnen skulle anlægges ved Kastelpynten – så tæt på Nordre Toldbod som muligt. Den sydlige del af havnen



Østbassinet. I baggrunden ses Silopakhuset tegnet af professor V. Dahlerup. Forest ved østmolen ligger skonnert HEIMATH. (Foto: Museet for Søfart).

skulle benyttes af handel og småindustri, mens den nordlige del skulle reserveres til grovvareselskaber og industrielle aktiviteter. Herved skabtes muligheder for, at importerede varer kunne forarbejdes og reeksporteres fra frihavnsområdet. Det var en styrke, at der var udlagt store åbne arealer, hvor havnens brugere og kunder selv kunne opføre netop de bygninger, der var egnede for deres virksomheds produktion. Mellem de to områder skulle der anlægges er færgeleje til en fremtidig rute til Sverige.

For at fremme etableringen af Frihavnen ønskede et flertal i kommissionen at inddrage Nordre Toldbod i havneafsnittet.

Med baggrund i betænkningen blev der den 8. august 1888 udskrevet en skitsekonkurrence om en frihavn. Der indkom i alt 17 forslag. Dommerkomiteen frasorterede de 11, som blev fundet uanvendelige. Stadsingeniør Ambts forslag vandt førsteprisen.

Havnebygmester H. C. V. Møller deltog med to projekter, sammen med blandt andet professor V. Dahlerup. Begge de indsendte forslag blev præmieret.[8]

Bedømmelseskommissionen udtalte imidlertid, at ingen af de seks udvalgte forslag opfyldte kravene, som de var beskrevet i konkurrencematerialet. Forslagene indeholdt ikke udarbejdelse af en direkte jernbaneforbindelse til Toldboden og til banegården uden for Frihavnen, som foreskrevet i konkurrencevilkårene. Samlet udgjorde de seks præmierede forslag dog et godt materiale for det videre arbejde.

Indenrigsminister H. P. Ingerslev bad havnekaptajnen om sammen med overingeniøren ved DSB at lade udarbejde en plan for et frihavnsanlæg på baggrund af de præmierede forslag og kommissionens betænkning. Det blev derved havnebygmester H. C. V. Møller, der kom til at varetage havnevæsenets interesser.

Den anslåede samlede udgift til frihavnsanlæggets etablering blev af havnekaptajnen anslået til at være ca. 16,5 mio.

kr. Han anbefalede i samme forbindelse, at det blev Københavns Havnevæsens bestyrelse og forvaltning, der kom til at drive Frihavnen. Et forslag, der faldt helt i tråd med indenrigsministerens opfattelse, og som han støttede varmt. Ministeren blev dog senere underkendt i regeringen og måtte acceptere, at det blev et aktieselskab, der uafhængigt af havnevæsenet kom til at drive Frihavnen.

I takt med at Frihavnens virkeliggørelse rykkede nærmere og fik flere støtter, blev der også knyttet forventninger og betingelser til støtten. Kredse inden for erhvervslivet, i rederkredse og ikke mindst handelen fandt, at havnevæsenet med sine velordnede økonomiske forhold og akkumulerede kapital burde nedsætte sine afgifter og påtage sig byrder for at få anlagt Frihavnen.

Lovforslaget om Frihavnen fremsættes den 7. februar 1890 og vedtages efter genfremsættelse og svære forhandlinger den 31. marts 1891.[9] Ifølge loven skulle Københavns Havnevæsen for egen regning etablere frihavnsanlægget, omfattende havnebassiner, bolværker, kajområder og landarealer. Frihavnen skulle udgøre en del af Københavns havn. Aktiekapitalen i det nye selskab var fastsat til 4 mio. kr., mens havnevæsenets kapitalindskud var beregnet til ca. 12 mio. kr. Ved koncessionens udformning blev fordelingen af udbyttet mellem Frihavnen og Københavns Havnevæsen fastlagt. Koncessionen betød også, at selskabet fik eneret til at udføre alt arbejde i forbindelse med losning og lastning af skibe samt oplægning og udlevering af varer.

Sideløbende med forhandlingerne i Rigsdagen skulle der dannes en bestyrelse til at forestå dannelsen af aktieselskabet. Indenrigsministeren henvendte sig først diskret til etatsråd C. F. Tietgen for at undersøge, om han og Privatbanken ville forestå dannelsen af det aktieselskab, der skulle drive Frihavnen. Tietgen havde tidligere udtrykt sin skepsis ved hele frihavnsprojektet og stillede nu krav til driften og til sin egen placering. Krav som indenrigsministeren hverken kunne eller ville acceptere. Hvis etatsråden havde fået sin vilje, ville han og Privatbanken have fået en enestående position som »havneejer«. I stedet vendte ministeren sig mod Tietgens 10 år yngre konkurrent, bankdirektør Isaak Glückstadt fra Den danske Landmandsbank. Glückstadt stillede også krav, men var så absolut forhandlingsvillig. Det var en personlig sejr for ham, at han kunne slå Tietgen på dennes hjemmebane. Glückstadt blev formand for Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab i 1893 og fortsatte på denne plads til sin død i 1910.

Nok havde regeringen arbejdet positivt for Frihavnens dannelse – især indenrigsminister Ingerslev, men det var først og fremmest Københavns Havnevæsen, støttet af de nye politiske strømninger, som relaterede sig til den hastigt fremvoksende industri, der bør betegnes som Frihavnens fædre. Under de politiske forhandlinger blev der da også givet udtryk for, at det var mangel på dygtighed hos den københavnske handelsstand og måske også mangel på kapital, der var skyld i, at København ikke allerede var blevet Østersøens hovedstad, som den efter sin beliggenhed burde være.

Københavns Havnevæsen var i sagens natur særdeles aktiv for at få etableret Frihavnen. Man forventede, at det ville give øget skibs- og godsomsætning og gøre hele havnen mere konkurrencedygtig. Og så var der selvfølgelig også lige det, at det nok ville blive en god forretning at investere i en havneudvidelse. På den anden side befandt vi os i en periode, som aldrig hverken før eller siden har eksisteret. En periode, hvor de politiske interesser og erhvervslivets krav til samfundsudviklingen langt hen ad vejen var så sammenfaldende, at det lidt vovet kan siges, at det var to sider af samme sag.

Frihavnen anlægges

Blækket var dårligt nok tørt på kong Christian IX underskrift på lov nr. 44 af 31. marts 1891, da der den 25. april blev indkaldt til konstituerende møde i Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab, i daglig tale kaldet K.F.A.

Aktiekapitalen var sat til 4 mio. kr. Den skulle bruges til etablering af landanlæg og bygninger samt kraner og andre mekaniske hjælpemidler. K.F.A. skulle stå for hele driften af Frihavnen, der som import- og eksporthavn skulle varetage logistikopgaver for det øvrige samfund. Der skulle ikke kun drives forretning ud fra snævre profitorienterede interesser, men også tages hensyn til overordnede samfundsinteresser. For at sikre, at Københavns Havnevæsen, som ejer af Frihavnen, varetog de samfundsmæssige interesser i overensstemmelse med de holdninger, der kom til udtryk under lovforhandlingerne i Rigsdagen, blev Havnerådet udvidet med to medlemmer udpeget af Landstinget og to medlemmer udpeget af Folketinget. Endvidere udpegede indenrigsministeriet havnekaptajnen og en ministeriel embedsmand til Frihavnsselskabets bestyrelse.

Af Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskabs nettooverskud tilfaldt halvdelen havnevæsenet og halvdelen selskabet, indtil dette havde fået forrentet aktiekapitalen med 4%. Herefter skulle overskuddet deles i forholdet 4:1, indtil Københavns Havnevæsen havde fået forrentet sin indskudte kapital med ligeledes 4%. Herefter skulle overskuddet deles ligeligt mellem de to selskaber. Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab blev samtidig sikret koncession på driften af havnen i 80 år.

Nu skulle der imidlertid arbejdes hur-

Vestbassinet. Frihavnen var, så vidt vides, den første fuldt elektriske havn i verden. Byen kunne ikke levere den nødvendige elektricitet. Havnen havde derfor med assistance fra AEG etableret eget elværk, som ses i forgrunden. (Foto: Museet for Søfart).

tigt, så Frihavnen kunne opnå størst mulig fordel af en tidsmæssig gevinst i forhold til anlæggelsen af Kielerkanalen. Hvis Frihavnen var operationel i god tid før åbningen af kanalen, ville meget være vundet, og det ville måske være muligt ikke bare fastholde, men også at øge transittrafikken til og fra Baltikum.

Straks efter bestyrelsens konstituering henvendte Den danske Landmandsbank sig til landets øvrige store banker og tilbød, at de kunne indtræde i et konsortium til overtagelse af aktierne med henblik på videresalg. Nationalbanken og Handelsbanken indtrådte i selskabet, men Tietgens bank, Privatbanken, afslog uden begrundelse at deltage i konsortiet.

I april 1891 købte Landmandsbanken korntørringsmagasinet på Larsens Plads, angiveligt for på sigt at skabe en forretningsmæssig forbindelse mellem toldhavnen og Frihavnen. Da Frihavnens første direktør skulle findes, faldt Glückstadts valg netop på korntørringsmagasinets leder E. Thielsen.[10]

Der var ikke mange vandbygningsingeniører i Danmark, som havde viden og erfaring til at forestå et så omfattende projekt som anlæggelse af Frihavnen. Det var derfor naturligt, at frihavnsselskabet tog kontakt til den erfarne havnebygmester H. C. V. Møller, der efter indenrigsministerens bemyndigelse kom til at lede planlægningen og etableringen af såvel de tekniske arbejder som bygningsanlæggene. Københavns Havnevæsen skulle ifølge loven både forestå og kontrollere hele etableringen af havneanlægget, mens K.F.A. skulle etablere bygninger, kraner og infrastruktur. Projekteringen var allerede så langt fremme, at der på bestyrelsesmødet den 30. maj 1891 blev fremlagt planer for frihavnsanlæggets fremtidige udformning.

Hele det nye havneanlæg skulle anlægges ved tørgravning, Derfor blev der som det første etableret en ydre fangedæmning på ca. 1400 meters længde. Dæmningen gik fra Kastellet, langs den planlagte østmole og videre over til Nordhavnsbassinet. Det inddæmmede areal var ved en tværdæmning opdelt i to bassiner, der tilsammen udgjorde ca. 45 ha. Arbejdet blev tilsyneladende forceret mere, end forholdene tillod. I forbindelse med tørlægningen af det sydlige bassin, blev vandspejlet sænket så hastigt, at vandet ikke kunne nå at løbe af opfyldet i fangedæmningen, som bestod af opgravet materialer. Det resulterede i dæmningsbrud 18. oktober 1891, med efterfølgende oversvømmelse, merudgifter og forsinkelser, samt ikke at forglemme en rapport til ministeren.[11]

Arbejdet med at anlægge Frihavnen var af en størrelsesorden, man ikke var vant til midt i hovedstaden. Det var et imponerende stykke ingeniør- og entreprenørarbejde, der havde alles bevågenhed. Især arbejdet med at tørgrave bassinerne vakte stor opmærksomhed blandt byens befolkning. Det blev et yndet udflugtsmål for københavnerne. Søndagsturen gik ofte til byggepladsen i havnen, hvor folk i stort tal strømmede til for at se det enorme bygningsværk, der en gang i den nære fremtid skulle blive til havnebassiner.

Ved Østmolens sydlige ende blev der etableret en mindre kanal ud til yderhavnen. Pramrenden, som kanalen blev kaldt, var to meter dyb og skulle bruges, når varer skulle fragtes med pramme til eller fra toldhavnen. Herved kunne der spares tid og sejles i smult vande hele vejen frem for at skulle nord om Østmolen, hvor der ikke var bølgebrydere til at give læ. Pramrenden var forsynet med et faldgitter, der spærrede kanalen, således at den kun kunne besejles, når toldvagten var til stede, og gitteret hævet ud af vandet. Kanalen havde imidlertid også en vigtig funktion i etableringsfasen. Det var gennem kanalen, at vandet i kontrolleret mængde blev ledt ind i Frihavnsbassinerne efter færdiggørelsen. Der blev åbnet for indslusning af vand den 1. november 1893. Det skete

Sydenden af Østbassinet fotograferet fra Silopakhuset på Midtermolen. Bag skuret langs tværkajen ses A/S Det Østasiatiske Kompagni første hovedsæde bygget i 1897. I dag kendt som Asia House. (Foto: Museet for Søfart).

under stor festivitas med deltagelse af kongehuset, regeringen, Rigsdagen, kommunen osv. Kun godt to år efter arbejdet var sat i gang. Bassinerne skulle fyldes ganske langsomt med vand for ikke at beskadige anlægget. Arbejdet var da også først tilendebragt den 9. december.

Klar til Frihavnens åbning

Som nævnt stod H. C. V. Møller for udarbejdelse af tegninger og tilsyn med arbejdets udførelse og var således den daglige leder af anlægsarbejderne. Ikke bare af havnebassinerne og bolværkerne, men også af alle de arbejder der for aktieselskabet og havnevæsenet var forbundet med etablering af havnen. Møller skulle derfor også varetage planlægning og opførelse af de nødvendige pakhuse, skure, boder o.l. Alt skulle være færdigt til havnens åbning.

Nogle af samtidens store arkitekter var engageret til udarbejdelse af planer og tegninger. Her arbejdede Møller blandt andre nært sammen med sin gode bekendte, etatsråd, professor og arkitekt V. Dahlerup.

Frihavnen var forbundet med Toldboden via Forbindelsesvej, der blev ført gennem Kastellet lige øst for kommandantboligen. Langs vejen var der lagt jernbanespor således, at varer fra frilageret gennem Frihavnen kunne føres ud på godsbaneterrænet. Den toldvagt, der var etableret lige nord for havnens administrationsbygning på Nordre Toldbod, var en del af Frihavnens toldkontrol. Det var dog ikke nok med denne kontrol. Også ved Forbindelsesvejs indførsel på Frihavnsområdets gitter, var der placeret en toldvagt. Hele Forbindelsesvej var sikret med hegn.

For at hindre ufortoldede varer i uretmæssigt at blive indført til landet, blev hele Frihavnen indhegnet. Hegnet var et dobbelthegn på 2,8 meter højt og med en afstand på 1,9 meter mellem de to hegn. Hegnet blev udført, så der kunne patrulljeres med hunde mellem de to hegn. Kun langs den forhøjede promenade langs Østmolen blev det accepteret af toldvæsenet at nøjes med et højt hegn.

Ved alle gennemgange i toldgitteret skulle der opføres toldvagtbygninger. Også ved indsejlingerne til Frihavnen både ved hovedløbet og ved Pramrenden. Stort set alle disse små bygninger blev tegnet af Dahlerup, flere af bygningerne rummede bare et enkelt eller to rum. Toldvagterne blev i daglig tale omtalt ved nummer, fx. Toldvagt 4.

Dahlerups største og af eftertiden mest huskede arbejder er ikke disse vagtbygninger, men de forskellige pakhuse han stod bag opførelsen af.

Det, der i mange år for københavnerne fremstod, som det mest markante bygningsværk i Frihavnen, var uden tvivl silopakhuset i den nordligste ende af Midtermolen. Silopakhuset, der på afstand kunne minde om et renæssancepalads, blev bygget for at fastholde og udbygge Københavns position som centrum for kornhandelen på Østersøen. Silopakhuset blev udført med siloer i husets kerne omgivet af lofter til henlæggelse af korn. Foruden underrummet var der ni lofter. På langs gennem bygningens underrum var der to spor til banevogne og køretøjer. Det var derved muligt at køre banevogne eller køretøjer ind i siloen og losse eller laste uafhængig af vejret. Den 9. september 1968 udbrød der brand i et parti solsikkeexpellers og knuste foderkager i en af sil-

Vestbassinet. Til venstre ses en af Skandinavien-Amerika Liniens dampere anløbe Vestkajen (i dag Amerikakaj) ud for Silopakhus A (»domkirken«). Til højre, stor aktivitet på Midtermolen. (Foto: Museet for Søfart).

Travlhed i Vestbassinet. (Foto: Museet for Søfart).

ocellerne. Siloen var fyldt næsten op på ulykkestidspunktet. I alt 7.600 tons korn og foderstoffer var opmagasineret. Branden var meget voldsom, og silopakhuset stod ikke til at redde

Det største og i nutiden mest kendte stykgodspakhus blev også bygget af Dahlerup, nemlig Pakhus 1 på Østmolen som det oprindeligt hed, senere kendt som Pakhus 4. Det har en grundplan på ca. 2400 m^2. Den fredede bygning er bevaret og er gennem de senere år blevet renoveret.

I andre af Europas store havne var man så småt begyndt at interessere sig for elkraft. De første el-kraner dukkede op i 1891-92. De herskende energiformer i havnene var endnu dampkraft og hydraulik. Også Frihavnen skulle have de nye el-kraner, men den københavnske elforsyning var ikke udbygget i nødvendigt omfang. Frihavnen kunne derfor ikke sikres tilstrækkelig elektricitet til, at havnens kraner og andet materiel kunne fungere i en spidsbelastningssituation. Problemet blev løst ved, at der blev indgået aftale med det tyske firma AEG om levering og drift af et kraftværk, drevet med damp. Bygningen til elværket blev tegnet af Dahlerup og blev opført i den sydlige ende af Vestkajen. I 1898 overtog frihavnsselskabet selv elværket og forestod også driften.

Hovedadgangsvejen til Frihavnen var gennem vagten ved Søndre Frihavnsvej (Folke Bernadottes Allé). Her opførtes en imponerende toldkammerbygning, tegnet af Erik Schiødte. I bygningen blev de varer, der skulle udføres fra Frihavnen til »toldindlandet«, behandlet, hvad enten de kom med køretøj eller jernbane. Toldkammerbygningen var præget af italiensk villastil med gotiske træk. De mange forskellige funktioner, der fulgte med toldbehandlingen, gav huset en noget kompliceret indretning.

Københavns Frihavns-Aktieselskabs administrationsbygning, der lå på Hoved-

vej nr. 6 (Indiakaj), blev også tegnet af Schiødte. Den statelige bygning, der mest af alt minder om en herregårds hovedbygning, udførtes for ca. 120.000 kr. I kælderen var der indrettet teknikrum og kontorlokaler, mens stueetagen blev indrettet til mæglerkontorer, for de skibsmæglere der havde behov for et kontor i Frihavnen. På første sal lå selskabets hovedkontor, og på anden sal lå tegnestue og arkiv.

Foruden disse bygninger tegnede Schiødte også politivagten og provianteringsboderne, begge bygninger lå på Forbindelsesvej.

I loven var det fastsat, at der skulle etableres et færgeleje på hjørnet mellem Mellembassinet og Vestkajen. Lejet lå i forlængelse af indsejlingen og gav de bedst mulige besejlingsforhold. Alt i alt fremstod Frihavnen her før åbningen som et samfund i samfundet med politi, telegrafkontor, bank, forretninger, toldvæsen og administration.

Havnekaptajn F. W. Lüders meddelte optimistisk i august 1893, at Frihavnen kunne begynde sin virksomhed allerede den 1. september 1894. Avertering og markedsføring blev iværksat internationalt. I løbet af sommeren 1894 viste dette sig, at have været en lidt vel optimistisk beregning. To gange måtte åbningen udsættes. Den 9. november skulle det så være. Alt blev forberedt til mindste detalje, og den kongelige familie gav tilsagn om at kaste glans over åbningen. Til festen blev skrevet en kantate af Alfred Ipsen til musik af J. Bartholdy.[12] Frihavnen havde endvidere opnået majestætens tilladelse til at føre splitflag. Det skulle være en fest af de helt store. Også den samlede verdenspresse var indbudt til festlighederne. Nyheden om den nye og moderne frihavn skulle gerne ud i alle klodens afkroge.

Uheldigvis døde den russiske zar Alexander III den 1. november 1894. Han var gift med den danske prinsesse Dagmar. Der blev derfor dekreteret hofsorg i Danmark. Den kongelige familie kunne ikke deltage i nogen form for offentlig festivitas. Ja, det ville i det hele taget være upassende, om der blev afholdt nogen form for fest den 8. november. Åbningen blev ikke aflyst, men den foregik i stilhed, og havnen gik glip af den oplagte mulighed for at blive omtalt i den udenlandske presse.

Udviklingen de første år

Nu stod Frihavnen klar med havnebassiner med dybder fra 24 til 29 fod og med moderne lossemateriale. Der blev nu arbejdet intenst på at få et konkurrencemæssigt forspring i forhold til den endnu ikke færdige Kejser Vilhelm Kanal. Det skulle ske ved at etablere skibsruter, der med den nye havn som basis, kunne betjene havnene i Østersøen.

Det skulle nu vise sig, om Frihavnen fik den betydning for dansk handel og industri, som tilhængerne havde postuleret. Om det blev et brohoved for dansk erhvervsliv, eller om modstanderne fik ret i deres spådomme. Striden om Frihavnen fortsatte imidlertid, og de første år blev meget vanskelige. Det var i høj grad handelen med korn, der i denne periode bidrog til et positivt resultat. De moderne silofaciliteter blev udnyttet. Fra 1894 til 1899 var der en stigning i kornimporten på ca. 47%.[13]

Det var da også muligt allerede efter første regnskabsår at udbetale udbytte til aktionærerne, selv om det var på beskedne 0,9%.[14] Det var straks vanskeligere at få tiltrukket oversøiske skibsruter. Mange forsøg blev gjort, men forgæves. I 1895 anløb 319 dampskibe på i alt 201.673 NRT (nettoregistertons) og 2010 sejlskibe og pramme på i alt 58.424 NRT. Hele Københavns havn blev det år anløbet af 9487 dampskibe med en NRT på 2.733.658 og 10.716 sejlskibe med en NRT på 344.360.[15] Der eksisterer ikke oplysninger om godsomsætning fra de første år. Anløbet af de relativt mange sejlskibe indi-

kerer, at en del af det indkomne gods er transiteret til andre danske eller udenlandske havne, og at der har været fragt til Frihavnen..

Nok var kajer og bassiner nye og moderne indrettet, men det var trods alt begrænset, hvor mange pakhuse, siloer, jernbanespor og mekanisk udstyr der kunne skaffes for aktiekapitalen. Frihavnen startede med kun syv svingkraner med en kapacitet på 1,5 ton. De fem var opstillet på Østmolen, mens der var placeret to på Midtermolen.

Da Kielerkanalen i 1895 skulle indvies, var der inviteret et stort antal udenlandske journalister til at dække begivenheden. Her var en oplagt mulighed for også at præsentere den nye københavnske frihavn for de mange erhvervsjournalister, der var rejst til Tyskland. De blev nu inviteret til at besigtige Frihavnen. Desværre var der ikke så meget at vise frem bortset fra havneanlægget og pakhusene. Frihavnen var tom. Det lykkedes imidlertid at formå Tietgen til at forhale så mange af DFDS's skibe ind i Frihavnen, at det gav indtryk af en travl og succesfuld havn. Verdenspressen lod sig dog ikke narre, men undrede sig over, at der ikke blev losset eller lastet på nogle af skibene, og at der ikke lå varer i pakhusene.

Et af de første firmaer der etablerede sig i den nye havn var Andersen & Co. Med et mindre dampskib, MAHATHAI, ville H. N. Andersen starte en rute med Singapore og Bangkok som endestationer. Ruten eksisterede imidlertid kun i en kort periode. Skibet blev solgt og firmaets aktiviteter indgik i de forhandlinger, der førte til dannelsen af ØK.[16]

Fra flere sider blev der lagt pres på Tietgen for at få ham venligere stemt over for Frihavnen. Det lykkedes i 1895 at få en forsoning i stand mellem ham og Glück-

Østbassinet. Fra ØK's skib fortøjet langs Midtermolen ved Silopakhuset losses der til søsiden. (Foto: Museet for Søfart).

stadt. En af grundene har givet været den kreativitet og ihærdighed, Isaak Glückstadt lagde for dagen for at få skabt aktivitet i havnen. I september blev der stiftet et aktieselskab, der med et af landets store rederier C. K. Hansen som korresponderende reder skulle drive rutetrafik mellem Frihavnen og New Orleans med en månedlig afgang. Det ville blive en konkurrent til DFDS's oversøiske aktiviteter, som var svær at ignorere.

Hvorom alting var, efter et forsoningsmøde på C. F. Tietgens kontor på Børsen nogle dage forinden, kom der den 2. oktober 1895 meddelelse om, at DFDS fra det nye års begyndelse ville åbne regelmæssig sejlads mellem USA og Københavns Frihavn. Det blev et afgørende vendepunkt. DFDS's skibe kom i stadigt større tal til Frihavnen. Det blev snart det største rederi i Frihavnen – en position der holdt sig frem til 2. verdenskrig. Aftalen med C. K. Hansen blev ikke realiseret, men havde alligevel gjort gavn.

I foråret 1897 deltog Isaak Glückstadt og Den danske Landmandsbank i stiftelsen af Det Østasiatiske Kompagni. Det skulle vise sig at blive af stor betydning for Frihavnens udvikling. ØK etablerede sig med hovedkontor Hovedvej i Frihavnen. Det nye selskab bestilte straks tre skibe på hver 6000 tdw., som herfra skulle betjene de nyoprettede ruter til Østen. De tre skibe, der skulle udgå fra Frihavnen, var ikke i sig selv et overvældende antal, men der skulle også fragtes gods til og fra Frihavnen for at betjene ruterne. Det vil sige, der var en del trafik mellem Frihavnen og provinshavne afledt af de oversøiske ruter.

Den største betydning var uden tvivl den signalværdi, der lå i, at ØK valgte at bygge sit hovedsæde i Frihavnen og som på denne måde tilkendegav, at det var her fremtiden lå. Det skulle da også senere vise sig, at ØK fik stor betydning for den videre udvikling og udbygning.

Det var en københavnerbegivenhed af de rigtigt store, da det første nybyggede ØK skib SIAM skulle ud på sin jomfrurejse. Som dagbladet Børsen skrev *»...den er ugens begivenhed og Frihavnen har lige siden denne båds ankomst i søndags skuet af et bølgende menneskehav. Nysgerrige københavnere har i tusindvis belejret Frihavnen...«*.[17] frembudt

Med såvel DFDS's vidtforgrenede rutenet og mange skibe, som ØK med de nye besejlinger på Østen, var grunden lagt til en god og alsidig godsomsætning i Frihavnen, en udvikling der måtte gøre skeptikerne til skamme. De to selskabers engagement og besejling af Frihavnen kan betragtes som lokomotiv for den videre udvikling.

Det samlede Frihavnsanlæg havde kostet 18,275 mio. kr. inklusiv Københavns Frihavns-Aktieselskabs aktiekapital på 4 mio. kr. Københavns Havnevæsen havde således et kapitalindskud på 14. 275 mio. kr. Allerede i begyndelsen af 1896 og igen i 1899 var selskabet ude for at rejse kapital til en videre udbygning af pakhuse, skure, sporanlæg o.l. I alt blev der optaget lån på 3,4 mio. kr. Udbygningen skulle fortrinsvis ske på Vestkajen (Amerikakaj). Udvidelserne, der kan betegnes som anden fase i frihavnsbyggeriet, indeholdt blandt andet tre markante bygninger tegnet af arkitekt Fred. L. Levy, nemlig Manufakturhuset (pakhus 12), og Silopakhus A og Silopakhus B.

Lige nord for elværket byggedes Manufakturhuset, en klassisk firfløjet bygning på seks etager med glasoverdækket gård. De øverste fem etager var beregnet til udlejning, mens havnen selv disponerede over den underste etage til opbevaring af de varer, der blev losset ved kajen. Toldvæsenet havde kontorer i underetagen således, at de firmaer, der boede i huset, eller som skulle have varer udleveret, kunne få varerne toldbehandlet i bygningen.[18]

Det viste sig allerede omkring århundredeskiftet, at losningen af korn på Midtermolen var for langsommelig. Losseaggregatet bestod af svingkraner med kasser. De fyldte kasser blev tømt gennem en tragt. I 1900 blev den første kornelevator installeret.

Silopakhus A eller »Domkirken«, som det efter en karakteristisk arkitektur blev døbt i folkemunde, var indrettet med lofter til opbevaring af gods. Pakhuset kunne anvendes til både stykgods og kornoplag afhængig af det aktuelle behov.

Silopakhus B skulle afhjælpe behovet for opbevaringsplads, men skulle i lige så høj grad være en tiltrængt modernisering af losningsmetoden. Det skulle ske i et hurtigere tempo. Pakhuset blev opført med et maskintårn i begge ender (i dag har bygningen overtaget navnet »Domkirken«). Siloen blev placeret et stykke fra kajen, så der kunne bygges lave pakhuse til stykgods foran. Skibe kunne på denne måde losse både stykgods og korn på samme tid. Fra pakhuset var der et ca. 250 meter langt transportbånd, så mindre skibe kunne lastes til eksempelvis provinsen i kajens nordlige ende, samtidig med at et større skib fra en oversøisk rute blev losset ved pakhuset.

Det var den nye tids arkitekter, der var kommet til i Frihavnen. Alligevel ser man det samme fælles kvalitative udtryk i bygningerne, som gør det til en helhed.

Østbassinet. Billedet viser tydeligt den mindre skibsfarts betydning som transportører af gods til og fra Frihavnen. Ofte blev der overført last fra skib til skib, hvorved der blev sparet både tid og penge. (Foto: Svend Mølgaards samling).

Også på Midtermolen blev der bygget nyt. Her opførtes et toetages pakhus, eller skur som det hed i selskabets terminologi, når der var tale om mindre pakhuse i en eller to etager udført i en let konstruktion.

I løbet af de første år etablerede en del selskaber sig i Frihavnen. Det danske Kulkompagni var blandt de første. I 1895 begyndte Skandinavisk Kaffe- & Kakao-Kompagni. Året efter startede A/S Nordisk Kaffekompagni ved Gittervej. Herefter fulgte blandt andre A/S Nordisk Fjerfabrik, Den Ankerske Marmorforretning og A/S Dansk Riffelsyndikat. Det Østasiatiske Kompagni fik i 1902 fik efter en del betænkeligheder fra myndighederne side tilladelse til at opføre et tankanlæg på nordenden af Østmolen med en kapacitet på 16.000 tons. Anlægget blev i 1911 overtaget af Det Danske Petroleums-Aktieselskab (DDPA, senere ESSO).[19] I 1903 fik Frihavnen eget postkontor.

DFDS havde i 1898 overtaget A/S Dampskibsselskabet Thingvalla og videreførte det undernavnet Skandinavien-Amerika Linien. I 1902 overtog selskabet Oscar II og i 1903 Hellig Olav og United States fra Alex. Stephen & Sons Ltd i Skotland. De tre søsterskibe var på 10.000 BRT. De blev sat ind på ruten til New York og fik fast anløbsplads på Vestkajen i Frihavnen.

Hvis man ser på udgående stykgods fra Frihavnen var DFDS den klart største kunde. I 1905, det år hvor man begyndte at oplyse om godsomsætningen i Københavns havn, fragtede selskabet 87% af udgående stykgods til udenlandske havne.[20]

De store udvidelser mod nord

Efter en forsigtig start er der ved århundredeskiftet begyndt at komme mere fart i udviklingen. Besejlingen øges og når i 1913 op på 1,8 mio. NRT. Aktionærerne kan heller ikke være utilfredse. Selskabet udbetaler i disse år et udbytte på mellem 3 og 4½% (se tabel).

De første 20 år af Frihavnens historie var en lang opadstigende kurve. De største anlægsopgaver for selskabet bestod i at udbygge pakhuse og forbedre losse- og lastefaciliteterne. I denne periode var det nødvendigt at optage en del lån for at kunne finansiere udbygningen. Der skulle en lovgivning til for at frihavnsselskabet kunne optage lån. Lovforslagene fik i denne periode en uproblematisk gang i Rigsdagen.

Ved etableringen af Frihavnen havde bygherrerne analyseret, at det var nødvendigt fra begyndelsen at tilvejebringe tilstrækkelig vanddybde og kajarealer. Det ville være både dyrt, generende og besværligt senere at skulle uddybe et af bassinerne. Den gunstige udvikling i Frihavnen oversteg forventningerne. I begyndelsen af 1900 tallet begyndte det at knibe med både pakhuse, kajplads med stor vanddybde og landarealer til at opfylde den stigende efterspørgsel. Eksempelvis anløb 2507 fartøjer i 1896 Fri- havnen, mens tallet i 1906 var 6307. Udviklingen viser tydeligt at det gik fremad med hastige skridt. I årene før 1. verdenskrig skete det flere gange, at mere end 4600 træskibe anløb Frihavnen. Selv med skyldigt hensyn til gods, der blev prammet mellem toldhavnen og Frihavnen, viser det tydeligt, at et stort antal af de skibe, der anløb Frihavnen, var »småskibe«, hvilket var helt nødvendigt for at få gods fra Frihavnen til provinsen og visa versa.

Efter en mindre stagnation in 1908 tog udviklingen igen fart, og i 1914 var der mangel på pakhusarealer og bolværker.[21]

I 1914 trådte en ny lov om Københavns Havnevæsen styrelse i kraft. Havnekaptajnsstillingen blev ændret til havnedirektør. Havnebygmester H. C. V. Møller blev samme år udnævnt til havnedirektør. Møller betragtede af forståelige grunde Frihavnen som sin hjertesag. Han fandt, at den gunstige udvikling, som blandt andet Frihavnen var inde i før 1. verdenskrigs

Kronløbsbassinet 1975. M/S LAKSEN lastes fra kinesiske YANGTING ved pakhus 47/48. (Foto: Svend Mølgaards samling).

udbrud, skulle udnyttes bedst muligt, så både Københavns havn og Frihavnen kunne komme større og styrket ud af krigen.

En mere intensiv udnyttelse af de eksisterende anlæg ville alt andet lige være en fordel for selskabet. I hvert fald på kort sigt. Som nævnt havde Frihavnen det imidlertid ikke som sit væsentligste formål at opnå størst muligt afkast til aktionærerne. Selskabet havde også en samfundsmæssig forpligtelse at varetage, nemlig at til at betjene landets handel og industri på den bedste og mest effektive måde.

I efteråret 1914 nedsatte Frihavnsselskabets bestyrelse derfor et udvalg, der skulle undersøge mulighederne og behovet for en udvidelse. Der blev indgået en aftale mellem Københavns Frihavns-Aktieselskab og Københavns Havnevæsen om planlægning, etablering og byrdefordeling ved en udvidelse. Loven om udvidelse af Frihavnen blev vedtaget den 10. maj 1915.

Københavns Havnevæsen skulle i lighed med Frihavnsloven af 1891 for egen regning bekoste etablering af et nyt Frihavnsbassin (Kronløbsbassinet) med bolværker, landarealer, toldindhegning, bølgebrydere osv. Endvidere blev det frie landareal mellem Nordbassinet og Kronløbsbassinet inddraget. Det samme gjaldt Kalkbrænderifortet. Redhavnen blev på denne måde helt omsluttet af Frihavnen, men var stadigvæk at betragte som toldindland. Derfor blev der etableret toldvagtsteder for ind- og udpassage af Redhavnen. Hele det nye landområde fik navnet Redmolen. Arealet øst for Redhavnen blev reserveret til import og oplagring af brændselsolieprodukter samt til bunkerdepot. Arealet udgjorde en del af Frihavnen, men var ikke koncessionsbelagt. Det skulle forvaltes af Havnevæsenet.[22]

Netop denne udvidelse, der bevarede både Kalkbrænderihavnen og Redhavnen, var en medvirkende årsag til de se-

Tabel

År	Skibe i Frihavnen				Skibe i Københavns havn				Godsomsætning		Aktie-udbytte
	Sejlsk.	NRT	Motors.	NRT	Sejlsk.	NRT	Motors.	NRT	Frihavn	Kbh.havn	
1895	2.010	58.424	319	201.672	10.716	344.360	9.487	2.733.658			7/8%
1896	2.152	77.855	353	244.744	11.741	371.519	10.507	2.886.000			1,5%
1897	2.840	105.508	511	397.307	11.680	386.476	10.024	2.879.300			4%
1898	3.677	160.150	886	626.472	12.483	422.860	10.221	3.041.900			4%
1899	3.264	159.666	811	649.315	11.897	405.870	9.634	3.118.300			4%
1900	2.781	172.761	823	617.935	11.555	401.126	9.479	2.940.613	344	1.638	3%
1901	3.424	191.127	977	736.480	10.209	340.294	9.654	2.936.583	430	1.626	4%
1902	3.584	207.632	1.074	839.321	11.073	376.877	9.179	3.044.625	517	1.710	4,25%
1903	3.898	244.998	1.426	938.921	9.125	353.501	9.688	3.149.303	552	1.711	4%
1904	3.875	250.300	1.594	1.101.374	8.223	321.601	9.705	3.204.326	581	1.660	4%
1905	3.804	248.119	1.568	1.082.672	8.172	309.953	9.971	3.138.817	638	1.663	4%
1906	4.632	300.597	1.675	1.267.880	9.635	360.000	10.416	3.491.524	769	1.970	4,5%
1907	4.608	303.700	1.589	1.319.546	8.141	337.000	10.775	3.614.993	726	1.879	4,5%
1908	4.115	278.974	1.401	1.238.145	7.046	264.000	10.866	3.651.000	647	1.821	3,5%
1909	3.824	274.824	1.449	1.314.625	6.569	248.000	10.769	3.796.000	653	1.834	3%
1910	3.792	269.802	1.553	1.375.217	7.210	265.000	10.989	3.827.000	669	1.841	4,25%
1911	4.061	285.482	1.525	1.355.844	7.272	254.000	11.153	3.908.000	854	2.136	4%
1912	4.601	309.894	1.632	1.487.577	8606	311.000	11.123	4.179.000	941	2.257	4,2%
1913	4.999	321.096	1.690	1.480.203	9.572	336.000	12.021	4.382.000	922	2.372	4,25%
1914	4.221	251.981	1.379	1.355.710	9.785	274.000	11.202	4.269.000	849	2.196	5%
1915	4.098	250.074	1.492	1.298.210	8.268	307.000	10.204	3.933.000	957	2.171	8%
1916	3.305	205.807	1.346	519.501	6.441	305.000	8.604	3.332.000	937	1.920	7%
1917	1.701	109.606	773	451.446	5.670	284.000	4.792	1.786.000	450	1.229	4,75%
1918	1.046	72.817	763	1.050.316	5.867	308.000	4.955	1.791.000	379	1.233	4,25%
1919	2.154	145.777	1.160	1.135.994	7.210	376.000	5.821	2.936.000	711	1.670	12,5%
1920	1.707	121.451	1.842	1.268.505	4.119	357.000	10.070	3.169.000	696	1.853	18%

Sejlsk. – dækker over sejlskibe og pramme
Motors. – indeholder både damp og motorskibe
Godsomsætning – der findes ikke statistisk materiale fra1895-1899. Tallene angiver »bestuvede registertons« i 1000

nere trafikale problemer i denne del af havnen. Det blev simpelthen for vanskeligt at få afviklet den kørende trafik gennem det smalle område, der blev udlagt til færdsel.

Næppe var den nye udvidelse afsluttet, før der fra Frihavnsselskabets side blev stillet forslag om endnu en udvidelse længere mod nord. De gode økonomiske tider fristede. Der skulle være plads til skibe og gods. Det nye bassin nord for Kronløbsbassinet skulle uddybes til 10 meters dybde for at kunne betjene den nye tids store oceangående skibe.

Københavns Havnevæsen havde været ude i byen for at skaffe kapital til udvidelsen, blandt andet havde man solgt et endnu ikke opfyldt vandareal ved Islands Brygge til ØK.[23] ØK havde under hånden betinget sig, at pengene skulle bruges til netop en udvidelse af Frihavnen. Desuden havde ØK sammen med nogle af de større rederier ydet havnen et lån til formålet.

Den økonomiske krise, der fulgte i årene efter verdenskrigens afslutning, gjorde det klart, at der ikke længere var behov for den igangværende udvidelse. Samtidig havde reallønsstigninger og inflation fordyret projektet betragteligt. Arbejdet måtte stilles i bero. På dette tidspunkt var størstedelen af bassinet uddybet, og der var sat 200 meter kajmur. Frihavnsgitteret blev derfor placeret midt gennem Sundmolen, langs Klubiensvej. Bassinet blev færdiggjort i 1929-31.[24]

Noter

1. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 15.
2. Grove Gerhard L., Kjøbenhavns Havn 1858-1908, s. 59.
3. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 21.
4. Grove Gerhard L., Kjøbenhavns Havn 1858-1908, s. 94.
5. Grove Gerhard L., Kjøbenhavns Havn 1858-1908, s. 61 og 94 ff.
6. Faber Kim og Nielsen Hanne, både og, s. 99. F. Vilhelm Lüders (1827- 1895). Som havnebygmester havde Lüders været den drivende kraft i Københavns havn modernisering.
7. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 59ff.
8. Faber Kim og Nielsen Hanne, både og, s. 101. Holger Chr. Møller (1854-1943). Ansat som ingeniør ved Københavns Havnevæsen i 1881og havnebygmester 1888. Havnedirektør 1914-1917. Den Store Danske Encyklopædi, bind 4, s. 416, Vilhelm Dahlerup (1836-1907). Betydningsfulde dansk arkitekt. Har tegnet mange bygninger i Københavns havn.
9. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 158ff.
10. København Havneblad, 1994, nr. 9, s. 16.
11. Berlingske Tidende, 24. oktober 1891.
12. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 234ff.
13. Johansen Hans Chr., Danmarks historie, bd. 9, s. 196.
14. Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab, Statistik, tabel over Frihavnens overskud, aktionærernes udbytte…
15. Kjøbenhavns Havns Statistik 1905, tabel 1 A.
16. Lange, Ole, Den hvide elefant, s. 44.
17. Lange, Ole, Den hvide elefant, s. 53.
18. Bygninger og anlæg i Københavns havn, s. 37.
19. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 286ff.
20. Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab, Statistik, tabel over udgående stykgods.
21. Hassø Arthur G., Københavns Frihavn 1894-1944, s. 270.
22. Lorenz G., Københavns Havns Udvikling, s. 53.
23. Kurdahl, Leif: Københavns Sydhavn, s. 38.
24. Det har ikke været muligt at benytte Frihavnen arkivmateriale ved udarbejdelse af denne artikel. Efter en rekonstruktion af Københavns Frihavns-Aktieselskab i 1979 blev arkivmaterialet efterfølgende afleveret til Københavns Kommune. Det befinder sig uregistreret stand på kommunens fjernarkiv.

Litteratur

Faber, Kim og Nielsen, Hanne Fall: både og – københavnernes havn fra A til Å, København 2001.

Grove, Gerhard L.: Kjøbenhavns Havn, København 1908.

Hansen, Svend Aage: Økonomisk vækst i Danmark, bd. 1, København 1984.

Hassø, Arthur G.: Københavns Frihavn, København 1946.

Hyldtoft, Ole: Københavns industrialisering 1840-1914, Herning 1984.

Knudsen, Tim: Københavns Havn. En dødssyg organisation eller mulighedernes land? Den jyske historiker, nr. 56. 1991.

Kurdahl, Leif, Københavns Sydhavn. Planer og udvikling frem til 1940. Speciale KU u.å.
Københavns Havneblad 1948-1996.
Lange, Ole: Den hvide elefant, København 1989.
Lorenz G.: Københavns Havns Udvikling, København 1934.
Miljøministeriet, Planstyrelsen: Bygninger og anlæg i Københavns havn, København 1989
Thorsøe, Søren m.fl.: DFDS 1866-1991, København 1991.

Kilder

Clausen, H.P. m.fl.: Danmarks historie, bd. 9 – Dansk økonomisk statistik 1814-1980. København 1985.
Berlingske tidende, oktober 1891.
Frihavnsloven. Lov nr. 44 af 31. marts 1891.
Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab: Statistik for årene 1894-1924 (inkl.).
Kjøbenhavns Havns Statistik 1905.
Kjøbenhavns Havns Statistik 1908.
Koncessionen af 27. april 1892.
Københavns Havns Statistik 1911.
Møller, H.C.V.: Kjøbenhavns Havns Udvikling i Fortid og Nutid samt forslag til Havnens fremtidige Udvidelser, København 1917.
Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København, 1915.
Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København, 1923.
Tillæg til koncessionen af 22. marts 1916.

S/S GERDA TOFTS forlis 23. december 1954

Her bringes, efter aftale, udsnit af matros Bjarne Skov Poulsens beretning om GERDA TOFTS forlis. – Bjarne Skov Poulsens beretning kan i sin fulde længde læses på nettet, søg blot under GERDA TOFT

Her er beretningen om et tragisk forlis, men også om heltemod og godt sømandskab. I skrivende stund går mine tanker især til besætningens hustruer, for flere af dem var nemlig rejst til Brunsbüttel i den vestlige ende af Kielerkanalen for at gå ombord på GERDA TOFT og fejre julen sammen med deres mænd. Husk lige på at man dengang kun kunne komme i kontakt med skibe ved hjælp af telegrafi. Der stod kvinderne så og ventede og ventede med julegaver og andet godt fra hjemmene i Danmark. Først sent på eftermiddagen den 23.12.1954 hørte man i den danske radio om S/S GERDA TOFTS problemer i Nordsøen, men det hørte de danske kvinder, der stod og ventede på GERDA TOFT i Brunsbüttel jo ikke.

Hvor længe kvinderne ventede og hvornår de blev klar over GERDA TOFT ikke kom, aner jeg ikke, men helt sikkert er det at hjemturen for kvinderne har været frygtelig lang. Man skal også huske på at der i 1954 ikke var de moderne navigationsinstrumenter vi kender i dag. Radaren var dog opfundet, men den havde GERDA TOFT ikke, det var ikke normalt noget »almindelige« skibe havde dengang. De måtte klare sig med det gode sømandskab de var i besiddelse af og det hjalp jo ikke altid, men dygtige søfolk var de.

Hvad er så det der gør at jeg kan udtale mig om det, jeg var der jo ikke. Jo, det er kendsgerningen at de i det hele taget fik sat en redningsbåd i vandet, fik den hugget ud af blokkene og samtidig fik en 15 til 20 mand ombord fra et skib med stærk slagside og i en orkan, der var så voldsom at andre skibe kun kunne avancere med 1 til 2 mils fart, det ved vi fra de skibe der forsøgte at komme GERDA TOFT til undsætning. Gamle søfolk ved hvad det vil sige, hvad siger I gutter, dem i land aner jo ikke hvad skærstokke, skalkejern, skalkelæber, kiler der skal slås rigtigt i og hvordan man gør søklar med 3 presenninger, som skal lægges og foldes rigtigt så søen ikke skal kunne få fat i dem og flå dem af – og er de væk, tja så er skibet fortabt. Man får sjældent en mulighed for at gøre det om.

Det er vigtigt at hjørnerne er foldet rigtig og kilerne er slået rigtigt i. Os der har prøvet at ligge underdrejet i Nordsøen ved hvad vi taler om. Ved disse »oplevelser«, vil man ønske sig hjem til konen og luge radiser. Med alt det moderne udstyr vi i dag har i skibene, kan det så ske igen? Ja.

Naturen kender ikke til nåde, men som i alle andre fag skal man gøre sit arbejde godt og ordentligt og når man har gjort det kan man ikke gøre mere. Det er så op til ham der sidder aller øverst oppe og kigger ned på os alle.

Hårdt lastet med fosfat løber S/S GERDA TOFT ind i orkanen i den sydlige ende af Nordsøen, nærmere betegnet Tyske Bugt, kun ca. 45 sømil fra øen Helgoland, hvor de kunne komme i læ, men det nåede de ikke, og deres skæbne var beseglet.

Trods en kæmpe indsats fra det engelske skib M/S IBERIAN COASTS besætning

og med stor fare for dem selv, blev ingen af S/S GERDA TOFTs 31 mands store besætning reddet. Alle omkom.

Forord

Jeg lyver ikke når jeg fortæller, jeg de sidste 2 til 3 år nok har været det meste af kloden rundt for at finde oplysninger om S/S GERDA TOFT og forliset. Jeg har fundet flere pårørende og mennesker der kender noget til katastrofen, og de har været en meget stor hjælp. Til dem vil jeg gerne her sige tak, uden jer var det ikke muligt at skrive en så nøjagtig beskrivelse af GERDA TOFTs forlis. Jeg har også studeret i metervis af det ganske lands avisspalter fra 1954 til 1955 på mikrofilm, aflagt besøg på diverse landsarkiver og besøgt mindestenene, der af rederiet Dampskibsselskabet Jutlandia, blev rejst ved Haurvig Kirke, lige sønden for Hvide Sande.

Omkring GERDA TOFTs sidste rejse er det meget sparsomt med oplysninger, jeg ved faktisk kun at GERDA TOFT afsejlede Casablanca den 13. december 1954, fuld lastet med 4300 tons fosfat og med kurs mod Kielerkanalen, til Szczecin i Polen for losning, at de har været inde i Zeebrugge den 20.12.1954, hvor kaptajn Erik Morten Rasmussen sender en rapport til rederiet og de får en kok mere ombord, (Werner Sandahl fra Randers) og at besætningen er på 30 mand og en Konsulat passager (Leif Beck Olsen), han kom ombord i Casablanca. Anløb af belgisk havn kan skyldes at de har haft dårligt vejr, hvorved de har brugt meget kul og derfor må ind og bunkre kul til den videre sejlads.

Men det der fik alle de grundlæggende fakta til at falde på plads, var læsningen af Søulykkestatistikken fra 1954, der befinder sig på Søfartens Bibliotek. Med de grundlæggende fakta i hånden, gik jeg på jagt efter de oprindelige dokumenter fra søforhøret, der var blevet afholdt i Sø- og Handelsretten den 20. januar 1955 i København. Dokumenterne fra Sø- og Handelsretten er for perioden afleveret til Landsarkivet for Sjælland. Her fik jeg den meget skuffende besked, at alene Retsbogen forefindes. Alle dokumenter, fra 1951 til 1959, som retsbøgerne henviser til, er desværre blevet arkiveret lodret, ved en fejl. Det der bl.a. glædede mig, men også var en smule vemodigt, var fundet af en af hovedpersonerne fra forlist, Kaptajnen fra IBERIAN COAST, Daniel Collins datter, Dorothy Tuck, hun kunne fortælle at hendes far døde for få år siden, 91 år gammel og at han aldrig glemte GERDA TOFT, forliset og besætning fra redningsbåden de fik på siden. Han sagde at det berørte ham meget dybere og mere end hvad han havde oplevet som sømand under hele 2. verdenskrig. Så tæt på – og dog så langt fra. Kaptajn Daniel Collins og hans besætning fra M/S IBERIAN COAST fik i 1955 overrakt en erkendelse for forsøget på at redde de danske søfolk og for godt sømandskab, af den daværende danske regering, underskrevet af Handels- og Søfartsminister Lis Groes. Men det var også med livet som indsats, det de gjorde den skæbnesvangre lillejuleaftens dag i 1954 sidst på eftermiddagen. Fundet af Daniel Collins datter kan vi takke Inger Bachelor fra den Danske Sømandskirke i Newcastle for, Inger Batchelor fik den engelske avisen *The Gazzette* til at skrive om forliset og det gav pote.

S/S GERDA TOFT

GERDA TOFT blev bygget i Nova Scotia, Canada, 1944 til canadisk rederi. Den 12. juli 1948 blev den købt af Dampskibsselskabet Jutlandia A/S (O. Toft), København, og fik navnet GERDA TOFT.

Længde 96.25 m, ladning + brændsel 4624 tons, 4-luget med to 3-tons bomme til hver luge.

GERDA TOFT var et kulfyret dampskib, 1285 hk, deraf S/S (steam ship). GERDA TOFT brændte ca. 20-24 tons kul i døgnet,

S/S GERDA TOFT 2907 brt./4624 tdw. (Foto Bent Mikkelsens Arkiv).

med dårligt vejr var forbruget større. Den var udrustet med 2 stk. store redningsbåde beregnet til 46 mand, midtskibs i hver side. Disse redningsbåde stod i bådeklamper, og var ophængt i sving-davider, med ind- og udhaler og blev manuelt affiret. Den ankom til Helsingør Værft i nytåret 1951. Her fik den yderligere en mindre redningsbåd med motor monteret agter i stb. side og samtidig fik den en redningsflåde monteret.

Udsætning af redningsbåde.
Ombord på GERDA TOFT foregik udsætning af redningsbåde på følgende måde: Efter klargøringen (der er fyldestgørende beskrevet i beretningen på nettet) går 2 eller 3 mand i båden og den fires i vandet. De 2 mand skal så hugge blokkene ud, når båden er nede og det *skal* ske samtidig ellers hænger båden i én bådtalje og bliver derved smadret mod skibssiden. Når blokkene er hugget ud skal man passe meget på ikke at blive ramt af de vildt svingende blokke, får man sådan en i hovedet er det som regel alvorligt. Hvordan kommer resten af besætningen så i båden? Jo der sættes en lejder og den kravler man så ned af og forsøger at komme ombord i en hoppende og dansende båd samtidig med at søerne skyller ind over en. Nogle springer bare i vandet og forsøger på den måde at komme ombord i redningsbåden. Når alle er kommet ombord ror man væk. Besætningen på GERDA TOFT fik 15 til 20 mand ombord i den ene af dens 3 redningsbåde i en orkan med enorme søer. Et fantastisk stykke arbejde, et fantastisk sømandskab de udviste. Er der nogen der har kæmpet for deres liv var det dem, desværre hjalp det dem ikke, men det var så tæt på.

Beretning fra en af
S/S GERDA TOFTS rejser
Daværende Skibsfører Frits Pedersen beretter i en artikel i *Bornholms Tidende* d. 19. april 1986.

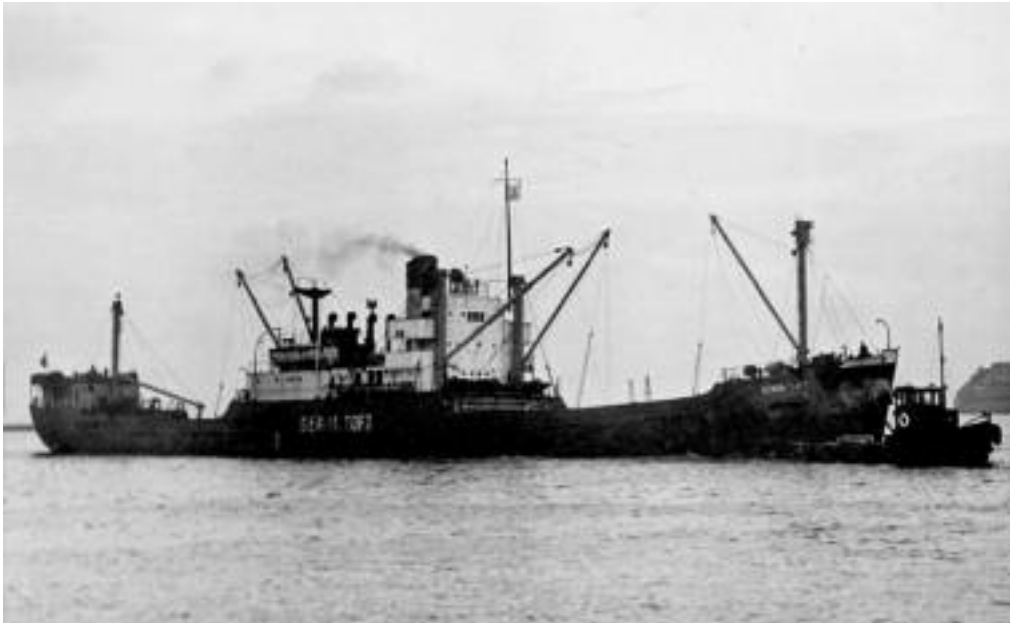
Skibet lå underdrejet for en sydvesten storm på Nordatlanten ca. et halvt hundrede sømil syd for Færøerne, da nummer to-luge blev slået ind. Det var vinteren 1952/53, GERDA TOFT var på vej fra Polen til Reykjavik med en kullast. Skibet sejlede i timecharter med kul fra Polen til

Reykjavik, derfra i ballast til Murmansk, hvor man lastede gødningsstoffer til Polen. Det var barsk sejlads vinterdage. Min kahyt lå umiddelbart under kommandobroen med koøjer i forkanten ud mod fordækket. Jeg lå fuldt påklædt på sofaen uden at sove, hele tiden følgende skibets rytmiske bevægelser, nedefter mod bølgedalen og så langsomt opefter igen til toppen af søen. Jeg lå med en dårlig samvittighed og ærgrede mig over, at vi ikke i tide havde lagt kursen noget sydligere, så vi var kommet sønden om Færøbankerne, da søen på det noget lavere vand ind over bankerne toppede ganske voldsomt i dårligt vejr. Radioen levnede os ikke nogen trøst, vejrmeldingerne var dystre, flere skibe var i vanskeligheder andre steder på Nordatlanten, ligeledes blev der talt om oversvømmelser i Holland og i Skotland. Pludselig følte jeg det, som skibet sprang en takt over i sine bevægelser, det fulgte ikke med op, da det skulle. Jeg kiggede gennem koøjet forefter, og der så jeg en lodret vandmur på vej ind over forskibet. Forreste toplanterne lyste ind i den grå væg, så jeg kunne se dets spejlbillede derinde, og det hvide skum fra broddet skimtedes oppe omkring toppen af fokkemasten. Et øjeblik efter var skibet begravet i søen. Der blev helt stille et øjeblik, og jeg tænkte, at sådan må det nok føles at være ombord i en neddykket undervandsbåd. Langsomt hævede skibet sig igen, og samtidig var jeg nået op på kommandobroen, hvor vagthavende styrmand samt rorgænger og udkigsmand befandt sig. Maskintelegrafen, der stod på »Langsom«, blev sat på »Stop«. Skibet føltes pludselig så tungt, at det blev liggende op i søen uden at rokke sig fra kursen i både ti og femten minutter ad gangen, og når det begyndte at falde af, kunne det igen bringes op mod søen ved at køre med maskinen i få minutter. Kommandobroen og styrehus var raseret, men mastelysene over fordækket brændte stadig, så fordækket var oplyst, og da så jeg, at to-lugen var slået ned. Jeg havde følelsen af, at endnu en tilsvarende sø over skibet – og skibet ville ikke hæve sig mere. Wiretromlerne på bakken var revet ud af bakdækket og slynget ned på to-lugen, hvor de havde flænset lugepresenningerne, så søen har kunnet få fat og yderligere flå presenningerne og forskubbe lugeplankerne. Bomstøtterne, hvor begge nummer 2 lossebomme var fastgjort, var revet ud af dækket, og begge de tung lossebomme, svingede fra borde til borde i takt med skibets bevægelser, og med støtterne stadig fastgjort til bomnokken.

Jeg holdt en kort rådslagning med styrmændene, og vi blev enige om, hvordan situationen skulle gribes an. En overvejelse om at lægge skibet underdrejet med agterenden op mod søen for at give læ på fordækket blev opgivet. Hele dæksbesætningen på nær to malteser-matroser, med førstestyrmand og tredjestyrmand i spidsen, gik i gang med opklaring på fordækket. De løsrevne wirertromler blev smidt ud over siden, de to lossebomme firet ned og fastsurret med wirer til skanseklædningen i hver sin side. Og så var det den åbne to-luge. Hver gang skibet tog en sø over, væltede tonsvis af vand ned i lasten, lænsepumperne kørte på fuld kraft, men det forslog selvsagt ikke meget. Efter losning af en stykgodslast adskillige måneder tidligere, var en del blyplader ved en fejltagelse blevet efterladt i lastrummet. Ingen havde siden gjort krav på disse plader, og ingen lastmodtager havde klaget over nogen manko, hvorfor vi havde taget pladerne, der hver var to meter lange og en halv meter brede, op af lasten og anbragt dem på ristværket over fyrpladstoppen, og for at de med tiden, hvis en ejermand skulle melde sig, kunne blive afleveret. Tovværkssurringerne tværs over lugen havde heldigvis holdt stand, og havde forhindret de iturevne presenninger og de løse lugeplanker i at blive skyllet udenbords. Man

lagde nu lugeplankerne på plads og trak de lasede presenninger over, og efterhånden som arbejdet skred frem, anbragte man de førnævnte blyplader over lugen, og sømmede det hele fast med tretommer søm og genanbragte tovværkssurringerne tværs over lugen. Andenstyrmanden, en ganske ung mand, beholdt jeg på broen, hvor han stod lænet ud over broklædningen, med den ene hånd dirigerede han en projektør og rettede lyset ud mod søen. I den anden hånd holdt han en megafon, og når han kunne se, at en sø ville gå ind over forskibet, råbte han i megafonen ned til fordækket; *Hold fast!* hvorefter alle mand kastede sig ned på maven med den ene arm om en fast genstand, medens de med den anden arm holdt fast i værktøj og løse genstande, Gang på gang blev de begravet af vand, og hver gang skibet hævede sig igen, arbejdede de hårdnakket videre uden så meget som at se op eller kere sig om søen, og hver gang talte jeg efter – og konstaterede, at alle var der, at ingen af dem var skyllet over bord. Til sidst var hele lugen lukket, totalt blytækket, og tovværkssurringerne anbragt over blypladerne, hvorefter lænsepumperne kunne begynde at gøre nytte og efterhånden lette det i forvejen hårdt lastede skib.

Jeg gik mig en runde på skibet, da vi nu syntes at have situationen nogenlunde under kontrol. På agterkanten af båddækket var et dækshus med lukafer. I et af lukaferne boede de to maltesiske matroser, som ikke havde deltaget i arbejdet på fordækket. Den hårde sejlads på Nordatlanten vinterdage var lidt for barsk for disse to, der næsten udelukkende havde sejlet på Middelhavet. Der var lys i lukafet, så jeg åbnede døren og kiggede ind til dem. Der sad de begge to på køje kanten med hver sin rosenkrans mellem hænderne og fremmumlede bønner. De observerede mig næppe, og jeg trak døren forsigtigt i efter mig og fortsatte min runde. Jeg kom til at tænke på ordet fra den hellige skrift*: Kald på mig på nødens dag og jeg vil bønhøre dig*. Så tænkte jeg igen på de raske gutter, der sammenbidt arbej-



GERDA TOFT for indgående til Københavns Havn (Foto Bent Mikkelsens Arkiv).

dede på fordækket for at redde skibet, gang på gang begravet i vandmasserne, og jeg huskede på et andet gammelt ord: *Hjælp dig selv så hjælper dig Gud*. Denne gang klarede skibet sig, selv om et skib som regel vil være dødsdømt, når en luge er slået ned. Men det går ikke to gange. Og næste gang skibet kom i samme situation, var det sket.

Cirka et år efter den dramatiske hændelse i Nordatlanten ankom jeg til Dunkirk om bord i et andet skib, hvortil jeg i mellemtiden var forflyttet. Det var lillejuleaften i 1954 sent om eftermiddagen. Der blæste en storm over Nordsøen, og vejrmeldingerne lovede tiltagende til orkanagtig styrke. Kort efter vor ankomst til havnen i Dunkirk hørte vi over radioen nødsignaler fra mit gamle skib fra et sted i Nordsøen. Telegrafisten nåede lige at meddele skibets position, det var i nærheden af Helgolandsbugten, og så kom det: *Nummer to luge er slået ned*. Jeg så det hele for mit indre blik, og tænkte ved mig selv: I stakler, denne gang har forsynet ulykkeligvis ikke betænkt jer med halvtreds kvadratmeter blyplader tilfældigt anbragt på ristværket over fyrpladstoppen, som om det var beregnet til at blytække to-lugen. Og denne gang har I ikke de to forsagte maltesiske matroser om bord med forbindelsen i orden til de højere magter.

Frits Pedersen

S/S GERDA TOFTs sidste rejse

Torsdag den 23. december 1954 starter med storm over det meste af Danmark. Vejrstationen på Fanø melder styrke 10 fra vest, ca. 4 grader c. og regn hele dagen. Måleenheden var dengang 0-12 Beaufort og angivet ved skøn, ikke det bedste vejr til sejlads. GERDA TOFT og rederiet Jutlandia har garanteret regnet med at GERDA TOFT inden jul kunne nå frem til Kielerkanalen, for i Brunsbüttel, som er den by i Tyskland den første sluse til Kielerkanalen ligger i hedder, var en del af besætningens hustruer rejst til for at fejre julen sammen med deres mænd. Men den 23. 12.1954 klokken 09.20 rapporteredes fra GERDA TOFT til rederiet, at skibet under stærk NV-lig storm med tilsvarende sø nu lå underdrejet 42 sm. VNV af Helgoland. Klokken 15.15 opfanges over radioen nødsignaler fra GERDA TOFT, der da befandt sig ved lysbøjen på 54' 17' N. 6'38' Ø, og som oplyste, at to-lugen var beskadiget og øjeblikkelig hjælp nødvendig. Den Svenske damper KARMAS, der befandt sig omkring 17 sømil fra den opgivne position, svarede nogle minutter senere, at den gik til undsætning, men stormen var hård, og farten var ikke meget over et par knob. Den svenske radiotelegrafist sendte derfor GERDA TOFTs nødråb til alle skibe i området. Endnu to svenske skibe, en tysk damper og det engelske motorskib IBERIAN COAST hørte det og lagde kursen om. De gik alle mod den opgivne position. De trodsede stormen og det oppiskede hav i et forsøg på at komme 31 danske søfolk til hjælp. Hjælpen ilede til gennem orkanen. En halv snes minutter senere indløb den næste melding fra GERDA TOFT, der igen sendte nyt SOS-signal ud i æteren og oplyste, at man efter sidste pejling havde fastslået positionen til 54' 20' N 6'25'Ø. Det vil sige et sted i Nordsøen et halvt hundrede sømil vest for øen Borkum. Han sluttede sit nødråb til alle skibe i farvandet med at melde: *Befinder os i nærheden af lystønde P. 6.* Omtrent samtidig kaldte den svenske damper KARMAS Norddeich Radiostation. KARMAS opgav sin position til 10 sømil fra lystønden og lidt senere, åbenbart under indflydelse af GERDA TOFTs sidste positions angivelse: Drejer i retning af katastrofestedet, fart 1 til 2 sømil. De tyske og hollandske landsstationer meldte på det tidspunkt vindstyrke 8 til 10, en enkelt 11. På det åbne hav var det orkan, som man sjældent har oplevet den og i denne orkan kæmpede de 31 mand

om bord i det havarerede danske skib, mens andre skibe kæmpede sig frem for om muligt at yde hjælp. Fra klokken 15.15 til klokken 16.21 har man radiokontakt til GERDA TOFT.

Den sidste radiokontakt.
Klokken 15.15 kommer radiomeddelelsen, SOS fra GERDA TOFT. Norddeich Radio overtager ledelsen af redningsaktionen. *SOS, 54'17 N – 6'38 Ø, to-lugen beskadiget, assistance nødvendig*.

Klokken 15.40 *SOS, Vi driver, i nød.* Klokken 15.55 *SOS, Vejret hårdere, ikke muligt at reparere lugen, hurtig assistance.* Klokken 16.21 Den sidste melding fra GERDA TOFTS telegrafist Jens Johannes Mortensen kommer og er kort: *SOS, 54'20 N – 6'25 Ø Forlader radiostationen, send hurtig hjælp.* Herefter er S/S GERDA TOFTS radio tavs.

Man må formode at Kaptajn Erik Morten Rasmussen og Jens Johannes Mortensen, er de sidste der forlader skibet. Det er sandsynligt, de »kun« har fået én båd i vandet og mit gæt er den bagbords båd. GERDA TOFTS sidste positioner, N 54'20 Ø 6'25, den første var N 54'17 Ø 6'38, markeret som kryds i søkortet. Inden for en radius af ca. 1 sømil ligger der 5 vrag og et af dem er GERDA TOFT. Det ved vi fra fiskerne, der noterer hvor de har haft hold med deres grej.

M/V IBERIAN COAST
IBERIAN COAST var et dieseldrevet, mindre fartøj på 1220 brt., og gjorde en fart af 11 sm. Den blev ført af den 42 årige kaptajn Daniel Collins fra Newcastle. Det var dette skib, der kom tættest på GERDA TOFTS forlis, og her er den rapport som Daniel Collins sendte til Dampskibsrederiet Jutlandia, og som blev fremlagt ved Søforhøret i Sø-og Handelsretten den 20. januar 1955. Fra rederikontoret i Newcastle, kaptajn Daniel Collins. Rapporten blev oplæst af retspræsident Robert Hove. M/V IBERIAN COAST afsejlede Hamborg til Tyne, England d. 23.12.1954. Samme eftermiddag sejlede M/V IBERIAN COAST vest/nordvest ind i en fuld nordvest storm og meget svær sø, med en fart på ca. 4 knob. Jeg var klar over, at GERDA TOFT var rapporteret i vanskeligheder i nærheden af P. 6 bøjen, netop på vor rute, og omkring kl. 16.30 observerede vi røde nødraketter, ligesom vi lejlighedsvis imellem glimtene og bølgerne så et skib, formodentlig S/S GERDA TOFT, som så ud til at have stærk slagside. Jeg skønner, at vi på dette tidspunkt var på mellem fire og fem sømils på afstand. Jeg underrettede Norddeich Radiostation og holdt mig derefter i konstant forbindelse med denne station, indtil jeg havde genoptaget min rejse. I det frembrydende tusmørke og i høje søer var vi ude af stand til at se det synkende skib efter ca. 16.50, men blev ledt til området af gentagne røde nødraketter. Kort efter kl. 17 passerede vi en del flydende vraggods, men var ude af stand til at identificer det. Så næsten i samme øjeblik opdager vi en redningsbåd i blusset fra en rød nødraket. Båden var omkring 2 kabellængder borte (ca. 370 meter) og bar mod nord. Jeg tog omgående farten af skibet til meget langsomt, idet jeg holdt op til vindsiden af båden og langsomt svingede IBERIAN COAST til styrbord for at give læ for redningsbåden på min styrbord side med skibets stævn mod nordøst. Da vi nærmede os, var vi i stand til at se, at der var omkring 15-20 mand om bord og at den var fuldstændig fyldt med vand lige til lønningen, og at der ingen tegn var på at nogen arbejdede for at bevæge redningsbåden fremad. Alle mand, på nær en, sad eller lå hen over tofterne og forblev i disse stillinger under hele vor forbindelse med båden tilsyneladende halvt bevidstløse eller muligvis døde. Den eneste undtagelse var en mand stående i stævnen, iført en gul duffelcoat. I det mellemliggende tidsrum havde mine officerer og besætning forberedt

enhver mulig måde at assistere dem på, i form af kasteliner, reb, redningsbælter i liner og stiger anbragt langs med styrbord side af IBERIAN COAST. Det lykkedes at få redningsbåden på siden af min stævn, givende læ med så godt som ingen fremdrift på skibet, og alle slags liner osv. blev kastet ned til mændene i båden. Efter at båden var drevet langs styrbord side ca. 100 feet, (ca. 30,5 meter) lykkedes det manden i stævnen af redningsbåden, uden nogen som helst assistance fra sine kammerater at få båden fastgjort til siden men en kasteline. IBERIAN COAST lå på det tidspunkt med vind og sø på bagbords side og rullede voldsomt. Alle til rådighed værende officerer og besætningsmedlemmer på skibet var på dækket og langede alt, som kunne være til hjælp ned til redningsbådens besætning, så de kunne klatre ombord op ad siden, men ingen af dem var i stand til at løfte en hånd for at hjælpe sig selv. Jeg er af den mening, at manden i stævnen kunne have reddet sig selv, da han som den eneste af redningsbådens besætning syntes at være i stand til at bedømme situationen, men han foretrak tappert at prøve at hjælpe de andre, som var ude af stand til at hjælpe sig selv. Min besætning begyndte at gå ned over siden på stigerne for at assistere, da til vores rædsel en særlig voldsom sø fuldstændig væltede redningsbåden rundt, hvorefter alle forbindelsesliner sprængtes, og båden faldt agter ud og forsvandt af syne. Jeg forblev i nærheden omkring en time, sejlede meget langsomt og med alle til rådighed værende udsigtsmidler og lys i brug, men fuldstændig afskåret fra at genoprette kontakten med redningsbåden, mænd eller endog vraggods. Kl. 18.20 var det med sorg, jeg var nødt til at træffe beslutning om at fortsætte rejsen, fordi al yderligere eftersøgning var håbløs.

I et personligt præget ledsagerbrev til rapporten skriver kaptajn Collins: – *Jeg benytter denne lejlighed til at bede Dem overbringe min, mine officerers og besætnings dybfølte sympati med de pårørende til disse brave mænd, som mistede livet, og beklager dybt tabet af deres skib. Jeg kan kun forsikre Dem, at den yderste anstrengelse blev gjort for at redde de overlevende, men ekstraordinære vejrforhold bogstavelig talt rev dem ud af vore hænder i sidste øjeblik og gjorde vore følgende eftersøgninger forgæves.*

Kun en svag hulken fra de af de omkommes efterladte, som var mødt frem i retten, afbrød stilheden under retspræsident Hoves oplæsning af den engelske kaptajns beretning. Mange spurgte sig selv: Hvem kunne manden i den gule duffelcoat være? Alle, der overværede det gribende søforhør, fremkaldte hver for sig billedet af den vandfyldte redningsbåd med en frygtløs mand stående i stævnen, stadig overskyllet af voldsomme søer og næsten skjult af tågen fra afblæste skumtoppe.

Søforhøret sluttede med, at retspræsident Hove oplæste navnene på de 31 omkomne og udtalte et »Ære være deres minde«.

De omkomne fra GERDA TOFT.

Kaptajn Erik Morten Rasmussen,
Postparken 17, Kastrup,
gift f. 20/8. 1918, 36 år.

Overstyrmand Jess Anton Eghoff,
Møllergade 47, Svendborg,
gift f. 7/11. 1919, 35 år.

2. styrmand Erhard Phillip Rasmussen,
Lauravej 25 Valby,
gift, f. 19/12 1897, 42 år.

3. styrmand Karl Peter Jensen,
Buegade 4, Marstal,
gift f. 8/6 1928, 26 år.

Maskinchef Robert Chr. J. Burchardi, Rud.
Bergsgade 21, København,
gift f. 23/7 1889, 65 år.

2. maskinmester Ivan Sørensen Krogvej,
Nordby, Fanø,
gift f. 13/4 1927, 27 år.

3. maskinmester Børge Andersen,
Fuglsøvej 10, Risskov,
gift f. 9/7 1924, 30 år.
Maskinassistent
Gunnar Gregers Forum Rudfeld,
Låsby,
gift f. 12/11 1910, 44 år.
Telegrafist Jens Mortensen,
Classensgade 49, København,
ugift f. 8/6 1928, 26 år.
Hovmester Christian Peter Hansen,
Havnevej 5, Humlebæk,
gift f. 24/6 1890, 64 år.
Kok Magnus Johannes Peter Hansen,
Jagtvej 43, København,
ugift f. 5/11 1906, 48 år.
Kok Werner Sandahl,
Teglvej 36, Randers.
26 år, ugift.
Koksmath Bent Richard Mortensen,
Silkeborgvej 64, Århus,
ugift f. 27/11 1936, 18 år.
Bådsmand Leo Hjorth Madsen,
Blok 3, Skælskør, 25,
ugift f. 15/6 1927, 27 år.
Matros Hans Kristian Jørgensen,
Søby, Ærø,
gift f. 4/7 1912, 42 år.
Matros Martin Krogh,
Lorentzgade 5, Randers,
gift f. 31/8 1930, 24 år.
Matros Børge Ravn,
Lejrskov, pr. Lunderskov,
ugift f 1/5 1931, 23 år.
Matros
Max Remon Dettmann Svendsen,
København,
ugift f. 22/7 1933, 21 år.
Letmatros Olaf Friis Clausen,
Sønderbrogade 121, Horsens,
ugift f. 16/5 1936, 18 år
Letmatros Erik Just Darumvej 72,
Esbjerg,
ugift f. 16/5 1935, 19 år.
Ungmand Svend Aage Mikkelsen,
Hessensgade 19, Kbh.,
ugift f. 10/12 1935, 19 år.
Donkeymand Eli Hansen,
Fredericiagade 42, Kbh,
gift f. 15/8 1917, 37 år
Fyrbøder Ramon Altuna,
Spanien,
ugift f. 16/9 1915, 39 år.
Fyrbøder Jens Chr. Waldemar Frandsen,
Enghave, Harndrup, Fyn,
gift f. 20/10 1904, 50 år
Fyrbøder Kurt Karl Chr. Jensen,
Hedebygade 9 B, Kbh.,
gift f. 31/5 1914, 40 år
Fyrbøder Edmund Johnsen,
Hedebygade 9 A, Kbh.,
ugift f. 8/12 1927, 27 år
Lemper Bent Ilsøe Sørensen,
Læsøgade 29 Århus,
ugift f. 27/1 1936, 18 år
Dæksdreng Kurt Robert Hartvig,
Esberns Alle 1, 2., Søborg,
ugift f. 14/9 1937, 17 år
Messedreng Palle Clausen,
Nansensgade 72, Kbh.,
ugift f. 17/5 1938, 16 år
Messedreng Leon Kaj Rasmussen,
adressen mangler, Horsens,
ugift f. 18/12 1935, 19 år
Passager Leif Beck Olsen,
Jyllingevej 151, Vanløse,
ugift, 26 år

Manden i den gule duffelcoat fundet

Den 31. december 1954, sker der noget, det mærkelige er at man i søforhøret, afholdt d. 20. januar intet nævner om at der er fundet et lig d. 31. december 1954, drivende i Nordsøen, ej heller nævnes det i Mindegudstjenesten, afholdt den 8. januar 1955. Jeg har kun fundet to avisartikler, som ikke er dateret, ej heller ved jeg hvad aviserne hedder, jeg mangler også oplysninger om hvor, og af hvem der finder ham! Sikkert er det at det er ungmand Svend Aage Mikkelsen, aviserne skriver blandt andet. Svend Aage Mikkelsen, 19 årige ungmand fra GERDA TOFT, med det ene ærme sværtet af ilden fra nødraket-

terne. Der kan næppe være tvivl om, at havet har givet helten i den gule duffelcoat fra sig, den uforfærdede sømand, som ofrede sit eget liv for at kunne hjælpe sine 15-20 kammerater i en vandfyldt redningsbåd fra damperen GERDA TOFT. Som den eneste af forlisets 31 omkomne er den 19 årige ungmand Svend Aage Mikkelsen blevet fundet. Han lå drivende i Nordsøen, iført sin gule duffelcoat, hvis venstre ærme var sværtet af ilden fra nødraketterne.

Den 21. januar 1955, blev Svend Aage Mikkels begravet fra Allehelgens Kirke på Sundby Kirkegård på Amager. Man fandt ud af, at gennembrændingen af venstre ærme på hans duffelcoat stammede fra at Svend Aage Mikkelsen havde stået med et raketaggregat over den ene arm og netop sådan havde Kaptajn Daniel Collins set den ukendte helt stående i stævnen af redningsbåden for at påkalde hjælp. Skønt voldsomme søer stadig overskyllede redningsbåden, blev Svend Aage Mikkelsen stående roligt i stævnen og det var i glimt fra en af de røde nødraketter, at man fra IBERIAN COAST fik øje på de nødstedte danske søfolk. Den ukendte sømand – der nu efter alt at dømme ikke kan være nogen anden end Svend Aage Mikkelsen – fik egenhændigt gjort en af de liner fast som blev kastet ned fra det engelske skib. Han kunne ifølge den engelske kaptajn Daniel Collins havde reddet sig selv op på IBERIAN COAST, men han blev i redningsbåden for at kunne hjælpe de andre. Så var det, at en voldsom sø kæntrede båden, linen blev revet over, og de skibbrudne drev agter ud og forsvandt i mørket.

Afskrift fra kirkebogen.
Navn: Svend Aage Mikkelsen, ugift.
Bopæl: Hessensgade 19, st. (2300) Kbh. S.
Født: 10. december 1935 Karby sogn, Mors Thisted.
Forældre: Arbejdsmand Vilhelm Mikkelsen og hustru Sidsel Marie Poulsen.
Dødsdag: Druknet ved skibsforlis i Nordsøen den 23. december 1954. Fundet den 31. december 1954.
Begravelsesdag: 21. januar 1955 på Sundby Kirkegård. (Ophav, Sundby Kirkegård).

Jeg kan kun sige en ting! Flot knægt. Synd du måtte betale den ultimative pris i et forsøg på at hjælpe de andre, der ikke kunne hjælpe sig selv. Sammen med mange, bukker jeg i dyb respekt og ærbødighed.

Det var ikke det eneste mærkelige der skete. Vi ved at GERDA TOFT på turen fra Casablanca til Stettin var inde i den belgiske havn Zeebrügge den 20.12.1954. Var det for at tage bunkerkul ombord? Det kunne være derfor, for GERDA TOFT havde haft hårdt vejr på det meste af turen fra Casablanca og havde sikkert brugt mere kul en de havde regnet med. Vi ved også at man fik en kok til ombord her, Werner Sandahl fra Randers. Man havde jo i forvejen en hovmester, kok og koksmat ombord. Det er ikke normalt at man dengang, som nu, havde 2 kokke ombord i stykgodsskibe, som GERDA TOFT jo var. Måske var det fordi man var klar over, der stod en skare hustruer i Brunsbüttel, indsejlingen til Kielerkanalen og de skulle sejle med gennem kanalen til Holdenau i den vestlige ende af kanalen, for at fejre julen med deres mænd og Werner Sandahl skulle så hjælpe med julemaden? Disse spørgsmål får vi sikkert aldrig besvaret.

Udtalelse fra den Danske Regering.
Den 26. december skriver aviserne: Håbet opgivet for de 31 mand på GERDA TOFT. Handels- og søfartsminister Lis Groes bevægede mindeord i radioen forud for sømandshilsnerne juleaftensdag.

Julehilsnerne til danske søfolk på verdenshavene fik juleaftensdag et tragisk islæt. Orkanen der havde sendt den danske damper GERDA TOFT til bunds i Nordsøen, et forlis der kostede 30 danske og en

spansk sømand livet, fik handelsminister Lis Groes til at gå til mikrofonen forud for de mange ønsker fra slægt og venner i land om en god jul for søens folk. Handelsministeren udtalte: *På denne dag, der skulle bringe bud om fest og glæde, har sorgens budskab ramt 30 danske hjem, og med disse hjem mange, mange flere – langt ud over familiens og venners kreds. Ingen af os kan undlade at føle os dybt bevæget. Endnu en gang har vi fået understreget, hvor farefuld sømandens gerning er, endnu en gang bøjer vi os i dyb beundring for hans indsats. Som minister for søfarten vil jeg gerne på regeringens vegne udtrykke min dybeste medfølelse med hvert hjem, som denne ulykke har ramt – og udtale et ære være søfolkenes minde.*

Lørdag den. 8. januar 1955 blev der afholdt Mindegudstjeneste i Holmens Kirke. Sømandspræst pastor Eilschou-Holm talte til de omkomnes efterladte.

Den 5. februar 1955 drev en af S/S GERDA TOFTs redningsbåde ind på den jyske vestkyst

En stor redningsbåd fra S/S GERDA TOFT, der lillejuleaften forliste med 31 mand i den sydlige del af Nordsøen, er drevet ind på Holmslands Klits kyst ud for Årgab i Strandfoged Refsgaards Strandlen. I båden, der kom ind med bunden i vejret, lå to mænd, en ældre og en yngre, de var ukendelige efter det månedslange ophold i vandet. De to søfolk lå fastklemt mellem årer og tofter i båden, den ene i forvredet stilling. Sandet havde bundet båden så fast, at den ikke var til at vende og 4 mand fra Falck i Ringkøbing måtte derfor slå bagbords side i stykker for at befri de 2 søfolk. Bortset fra en dyb skramme i styrbords side under navneskiltet GERDA TOFT var redningsbåden så vidt det kunne ses uskadt og tæt. Det er sandsynligt at redningsbåden er kæntret straks efter, at den er sat i vandet fra GERDA TOFT, måske endda under selve isætningen. Den store skramme tyder på at båden har ramt en skarp ting, eller måske efterfølgende forliset er blevet påsejlet af et skib. Den ilanddrevne redningsbåd er utvivlsomt den båd, det tyske skib BUSCHER observerede drivende kæntret 3 sømil VNV af Elbe ll fyrskib den 29. december i 1954, redningsbåden fra GERDA TOFT, der drev ind ved Årgab syd for Hvide Sande. Rapport blev givet til Blåvand Radio, der havde opfordret alle skibe i den sydlige del af Nordsøen om at holde udkig efter redningsbåde og vraggods fra GERDA TOFT. Det tyske skib forsøgte at vende båden, men kunne ikke, og den drev bort igen.

Den 9. februar blev en af de 2 søfolk fra GERDA TOFTs redningsbåd identificeret. Det er besætningens ældste medlem, den 65 årige maskinchef Burchardi. Et lårbensbrud og et armbåndsur var med til at identificere ham. Den. 17. februar 1955 opgav man at identificere den anden af de 2 sømænd, der var en hel ung mand. Den unge mand blev begravet den 18. februar, hvor en repræsentant fra Rederiet Jutlandia var til stede. Mindestenen over de 30 Danske, og en spansk sømand der i julen 1954 forliste i Nordsøen, blev efterfølgende rejst af Rederiet Jutlandia, på Haurvig Kirkegård, ikke langt fra det sted på kysten hvor redningsbåden drev ind. Til højre for mindestenen, ligger en lille sten, her hviler den ukendte unge danske sømand. På den lille sten står kun. *Herren gav Herren tog Herrens navn være lovet.*

Barndomserindringer:
Jeg er en årgang 1945 og var dengang i 1954 en lille knægt på 9 år

Jeg sad en sen aftentime og »rodede« med min computer som jeg kalder det. Det var især forskellige hjemmesider på internettet med indlæg om ØK, kompagniets skibe og erindringer fra tidligere »Snesejlere«, som vi gamle ØK-folk kaldte os, der havde min interesse. Hvordan og hvorfor jeg pludselig havnede på en hjemmeside med

gengivelse af en artikel om S/S GERDA TOFTS forlis 23. december 1954 har jeg i dag ingen anelse om. *Hov, det skib kender jeg sgu' da*, tænkte jeg. Og jeg læste og læste. Ja, og så var det hele jo sat i gang. Siden den aften har GERDA TOFT, forliset og de 31 ombordværendes skæbne været en stor del af min hverdag. Og langsomt har jeg måtte erkende, at GERDA TOFT og forliset umærkeligt har fulgt mig hele mit liv. Tragedien har ligget i baghovedet lige siden den lillejuleaften for 53 år siden, hvor min mor rystet og dybt berørt kom ud i køkkenet og fortalte, at hun netop i radioen i stuen havde hørt, at GERDA TOFT var i vanskeligheder i Nordsøen og havde udsendt nødsignaler. Om bord var min grandonkel, maskinassistent Gunnar Gregers Forum Rudfeld fra Låsby. Et familiemedlem, som jeg og min familie havde et nært tilhørsforhold til. I 1954 boede min familie og jeg på Vejrø. Eneste forbindelse til omverdenen var postbåden der sejlede til Kragenæs og Fejø. Sammen med min 3 år yngre bror så vi frem til også dette år at skulle til Jylland for at fejre jul med familien hos min mors forældre. Her samledes hele familien, og der var stor sandsynlighed for, at vores onkel, der sejlede som maskinassistent på GERDA TOFT, nåede hjem til jul. Det så vi to brødre især frem til, for han havde altid spændende ting med hjem fra den store verden. Derfor var det også en skuffelse for os to brødre, da juleferien i Jylland lillejuleaftensdag om morgenen blev aflyst på grund af storm. Postbåden sejlede ikke, og dermed måtte vi blive hjemme på øen. Vi sad i køkkenet og drak kakao. da min mor kom med den rystende nyhed om GERDA TOFTS problemer i Nordsøen. Resten af julen blev tilbragt foran radioen, og på hyppige gåture op til fyret, hvor min mor lånte telefonen for at ringe hjem til sine forældre. Jeg glemmer det aldrig. Time for time stod tragedien stadig mere klar. GERDA TOFT gik ned, ingen af de 31 om bord overlevede. Tragedien ændrede dog ikke ved, at jeg 6 år efter, som 15 årig ville ud at sejle. Men det måtte jeg under ingen omstændigheder få lov til af min mor. I dag kan jeg jo godt se, at hun havde sine grunde, men dengang fandt jeg det helt urimeligt. Mine forældre gav sig dog efter måneders pres og overtalelse. Problemet var, at jeg kun med mine forældres tilladelse kunne få en søfartsbog. Endelig gav min mor sig, men kun på betingelse af, at jeg tog på søfartsskole. Jeg tror, hun håbede på, at søfartsskoleopholdet ville kyse mig. Jeg blev elev på Statens Sømandsskole i Sønderborg den 20.november 1961. Med den nyerhvervede søfartsbog i baglommen påmønstrede jeg i april 1962 ØKs M/S SIBONGA, der sejlede København-Fjernøsten. Drømmen om at komme ud og opleve verden gik i opfyldelse og jeg blev sømand.

Gennem årene dukkede GERDA TOFTS forlis af og til op i mine tanker. Men det var ikke sådan noget, jeg egentlig spekulerede over ind til for et par år siden. Ombord på en slæbebåd var jeg på broen, da skibet i Nordsøen var på vej fra Rotterdam mod Kielerkanalen, til Stettin i Polen. Så slog det mig, at vi jo måtte være i nærheden af, hvor GERDA TOFT gik ned. Et nærmere kig på GERDA TOFTS sidst oplyste position bekræftede min formodning. Vi var lige i nærheden. Efter at være kommet hjem fra slæbebåden faldt jeg over hjemmesiden med gengivelsen af en avisartikel fra julen 1954 om forliset, var der ingen vej tilbage. Jeg begyndte at samle oplysninger, finde dokumenter, søge på internettet og mail med et hav af mennesker, finde pårørende til de omkomne besætningsmedlemmer. Æret være deres minde. Beretningen er skrevet til minde om S/S GERDA TOFT, M/S IBERIAN COAST og deres besætninger.

Min tid på JENTRADER

Af STYRMAND BØRGE MØLLER, Hundested

Jeg arbejdede på Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk, men blev, da man begyndte at skære ned, fyret i en alder af 59 år.

Jeg fik en fratrædelsesordning, så jeg kunne gå direkte over på førtidspensionering, men blev med min kone enig om, at stålvalseværket ikke skulle bestemme, hvornår jeg skulle gå på pension.

Jeg fik bragt mine papirer i orden og gik i gang med at finde et rederi, der havde brug for en styrmand. Da jeg kom til rederiet Grube i Marstal, bad de mig sende en ansøgning, hvad jeg gjorde. Et par dage senere blev jeg ringet op af rederiet, der spurgte, om jeg kunne rejse over til Peterhead til JENTRADER. Jeg fik pakket og gjort mig klar til at rejse, men rejsen blev udskudt et par dage, da skibet var blevet forsinket pga. vejret..

Den 20. oktober 1993 hentede en taxa mig så i Aberdeen for at køre mig til Peterhead, og der lå JENTRADER. Det var ebbe, og kajen bygget til højvande, så skibet fyldte ikke meget. Skipperen Per Press tog pænt i mod mig, og så begyndte 4 år på JENTRADER. Peterhead-Orkneyøerne nærmere bestemt Flotta. På Flotta kom råolie ind fra Nordsøen. Den blev renset og derefter udskibet som råolie. Derfor lå der tit

Ringkøbingtypen 299'er/710 tdw. JENTRADER, rederiet H. C. Grube, Marstal, i Peterhead, Skotland.

Tage, Shkilla og Børge Møller(forfatteren til stykket) dækker over (lægger lugedækslerne på).

Shkilla pynter op til julen.

Thomas, Brian, Ole Petersen (skipper), Shkilla og Børge Møller (styrmand).

store tankere inde. Ved rensningen blev der frigivet en masse gas, der blev lastet og sejlet til Norge. Så vidt jeg husker var det Terkolskibe, der var på den opgave.

Vi kørte en plan, laste onsdag, afgang Peterhead onsdag eftermiddag, ankomst Flotta torsdag morgen. Losningen begyndte ved 8 tiden. Returgods blev lastet, og vi gjorde klar til afgang, men blev ofte liggende til søndag aften. Fordelen var, at vi kunne spise på basen, og benytte de fritidsfaciliteter der var, men de to dæksfolk ville gerne til Peterhead. Der var lidt mere liv i byen. Vi sejlede så allerede torsdag aften for at være i Peterhead fredag morgen, men ellers sejlede vi søndag aften og var klar til losning mandag morgen. Efter udlosning blev vi liggende til onsdag morgen, hvor det hele startede forfra. Vores last bestod stort set af alt, hvad Flotta skulle bruge, biler, byggematerialer, fødevarer. Kun mælk og grøntsager fik de fra hovedøen Mainland.

På Flotta havde man 2 store motorbåde til at sejle arbejdere ind og ud af Flotta. Disse både var forsynede med 2 store tyske motorer. Det skete at en af dem stod af. Der blev så bestilt en ny, og når den kom til Peterhead med lastbil, skulle vi så hurtigt som muligt sejle den op.

På turen fik jeg min første jul hjemmefra i mange år, men lige efter fik jeg så den første 1 ½ måned hjemme. Min kone, der led af sklerose og jeg tog en tur til Grand Canaria. Det havde hun fortjent.

Jeg var hjemme i 1½ måned, sejlede 3 måneder, og rederiet var meget punktlig med skiftetiderne.

Næste gang jeg mønstrede ud, var Ole Pedersen skipper og hans kone Shkilla var kok. Vi fik et fantastisk samarbejde, og han lærte mig meget om sejlads med småskibe. Da vi havde så megen fritid, som vi havde, gætter jeg på, at JENTRADER var det mest velholdte skib i flåden. Der blev banket rust og malet. Nogle steder skulle man

Skibet shines op.

ikke banke for hårdt. Der var det malingen der holdt. Jeg havde ikke papirer som motorpasser, og da vagthavende navigatør også var vagthavende maskinmester, fik jeg fat i de relevante bøger og fik læst så meget, at jeg i september 1994 kunne tage ind på maskinmesterskolen for at aflægge prøve, som jeg bestod. Den næste skipper jeg sejlede sammen med var Georg Berg. Jeg skulle tage mig af dækket, så skulle han nok tage sig af maskinen, men han lærte mig meget om Callesen motorer, og det er jeg glad for.

Besætningen bestod normalt af skipper, styrmand og 2 ubefarne matroser. Den ene af dem skulle så agere kok, men det gik fint. De 2 første jeg var sammen med var Jens. Han havde vrøvl med den ene fod og kunne kun gå i sandaler, hvilket var upraktisk i dårligt vejr. Det endte med, at han ikke kunne få sin sundhedsbog og blev sendt hjem, men nogle dage senere ringede kontoret og fortalte, at de sendte ham over igen, hvilket Ole ikke ville have, og nogle uger senere fik vi at vide, at han havde fået fjernet den ene fod pga. koldbrand, så det var godt, han ikke kom. Den anden hed Tage og var gift og bosat i Peterhead. Han var en udmærket kok, og var god til træarbejder. Siden var der Henning. En forsikringsmand på ca. 50 år, som havde fået nok af branchen. Da jeg fortalte ham, at han skulle være kok, mente han ikke, at det var en god ide, da han kun kunne stege ænder. Det gjorde han nu også godt, men det gik også med andre ting. Senere skulle vi have en ny mand, og rederiet lovede at sende en, der vidste lidt om madlavning. De ringede og fortalte, at de havde fundet en, der havde gået på en Tvinds husholdningsskole, og ham fik vi så, jeg fortalte ham, at om morgenen skulle vi have en eller anden form for æg. Næste dag fik vi blødkogte æg, hvor hviden var fuldstændig klar. Han indrømmede at han ikke havde sikret sig at vandet kogte da han lagde dem i, men det kom. Vi ville så gerne have ris Ala mande,

og det skulle han nok klare. Tilfældig kikkede jeg ind i kabyssen, da han startede. 1 pose ris til 1 liter mælk. Senere stod han med en 10 liter gryde og havde brugt al vores mælk, men også det lykkedes, men hvad han havde fået tiden til at gå med på skolen, ved jeg ikke, men vi fik da mad hver dag.

Der losses rør på Flotta.

En gang imellem gik vi i byen for at spise kinesisk. Skibet betalte maden, drikke måtte man selv sørge for, men det var rart at komme væk fra skibet og dyrke lidt social samvær.

Når det var meget dårligt vejr, sejlede vi ikke, hvilket var i orden, men mange gange, når der kom en mindre storm fra vest gik vi helt ind til kysten og gik nordover ind i Moray Firth indtil vi kunne få vinden agter ind. Når vi havde passeret Duncansby Head, hvor vi måtte holde os i læ af Storma og så tage højde for afdrift til vi kom i læ af Swona og kunne komme ind Scapa Flow og gå til kaj på Flotta.

Den Tyske højsøflåde blev i 1919 interneret i Scapa Flow, men blev efterfølgende sænket af tyskerne selv. En del skibe blev hævet, og blev bugseret til Skotland, mens andre blev ophugget på stranden ud for Hoy. Her blev der oprettet et interessant museum, som viste en del genstande fra de tyske skibe, ligesom en del af englændernes udstyr blev vist.

Når vi lå på Flotta i weekenden, gik Ole og jeg i kirke og fik på den måde kontakt til lokalbefolkningen. Der boede ikke hundrede mennesker på Flotta. Arbejdere blev hver dag sejlet ind fra de andre øer specielt fra Mainland.

Vi sejlede for Elf, og de forsøgte flere gange på at finde noget vi kunne lave i de perioder vi lå stille. På et tidspunkt skulle vi sejle op ad floden Dee til en lille by for at laste noget meget tungt »grus« og sejle det til Lerwick på Shetlandsøerne. Desværre for dem blæste vi inde og kunne ikke nå tilbage til Peterhead til onsdag, så det brød rutinen. Derefter lod de os i fred i lang tid, men vi fik dog senere en tur til.

Den 12. sep. 1997 mønstrede jeg af for sidste gang efter 4 dejlige år med JENTRADER.

Skipperen Ole gæsteprædiker i Flotta kirke. Det bevidner de gamle ord: En sømand kan alt – undtagen amme. *Denne sidste barriere for sømandens kunnen er imidlertid faldet, idet mange søfarende af i dag er i stand til just også at amme.*

Sidste danskbyggede coaster besøger Skagen

Af Bent Mikkelsen

Den sidste coaster, der blev bygget af et dansk skibsværft, var Hans Boye, der forlod Nordsøværftet i Ringkøbing i september 1996. Derefter gik det stærkt med at afvikle en række skibsværfter i Danmark, ligesom en række rederier med coastere i flåden blev afviklet.

Faktisk blev der kun bygget to et halvt skib efter Hans Boye ved Nordsøværftet før værftet selv måtte give op. Dengang i 1996 forlod nybygningen Hans Boye Danmark for at sejle i et timecharter mellem Texas i USA og den nordlige kyst af Sydamerika, hvor skibet sejlede fast i mere end 10 år. Siden har skibet været beskæftiget på spotmarkedet og har været langt omkring med lange rejser. Alene det seneste år har Hans Boyes anløb dækket næsten halvdelen af kloden fra St. Petersburg i øst til Port Alma, Australien i vest.

Skibet kom til Skagen i slutningen af juni 2013 efter at have hentet en blandet last af stykgods i St. Petersburg i Rusland og var egentlig bestemt for Puerto Cabello i Venezuela, men en mindre brand i maskinrummet afbrød rejsen. Skibet var i gang med at bunkre olie på Skagen red, da branden brød ud. Det blev hurtigt slukket af skibets besætning, men det satte Hans

Hans Boye i Skagen sommeren 2013. (Foto: Bent Mikkelsen).

Skipperen John Stig Hansen og styrmanden Torben Andersen på broen. (Foto: Bent Mikkelsen).

BOYE ud af drift og der måtte tilkaldes slæbebåde for at få skibet i havn, hvor reparationen er blevet udført.

Maritime Danmark har besøgt coasteren HANS BOYE i Skagen og har haft en snak med kaptajn og overstyrmand, der begge er af dansk nationalitet og de er, sammen med en aspirant, eneste danskere om bord.

Kaptajn John Stig Hansen, 59, er en erfaren coaster-kaptajn med mange år på forskellige danske skibe.

– Vi er en uddøende race, os coaster-kaptajner. Der er ikke mange tilbage og på en måde lever vi også på lånt tid. Sådan rent personligt er jeg nok lidt glad for, at jeg kan gå på efterløn i løbet af et par år og dermed lige så stille forsvinde sammen med den del af erhvervet, siger John Stig Hansen.

– Sørgeligt er det, men det er de barske kendsgerninger i den virkelige verden, tilføjer han.

Han begyndte sin udmønstring om bord på HANS BOYE, da skibet i begyndelsen af juni var i ballast på vej fra Norge til St. Petersburg for at laste den last, som skal til Venezuela.

– Det er selvfølgelig en slags luksus at få en del af sommeren i perfekt dansk sommervejr i Skagen, som regnes for at være Danmarks ferieby nummer ét. Jeg er fynbo og har nok et andet syn på den ting, siger John Stig Hansen.

– Ja, vi regner ikke fynboer som rigtige danskere, supplerer overstyrmand Torben Andersen, 59, der stammer fra Aalborg ved Limfjorden, med et svedent grin.

Han har ligeledes en bred erfaring fra sejlads i coastere. Han har været lidt længere om bord i HANS BOYE i denne om-

HANS BOYE 1599brt./4400tdw. i Skagen. (Foto: Bent Mikkelsen).

gang og var med på rejsen over Atlanterhavet fra USA med en last sand om bord.

– Det virker helt fjollet at sejle sand over Atlanterhavet i 4.400-tonner, men forklaringen er, at det er en speciel type kvartssand, som bruges til at lave glas til f.eks. armbåndsure af og sandet fra USA's østkyst har helt særlige egenskaber. Desværre blev det nok den sidste last for HANS BOYE. *Modtagerne af sandet i Norge fortalte os at den næste last var blevet sluttet til en 14.000-tonner i stedet, fordi det giver en bedre transportøkonomi*, siger Torben Andersen.

Verden rundt

HANS BOYE har i sin karriere på 17 år reelt kun haft to anløb af danske havne efter leveringen i september 1996. Det var et anløb af Hirtshals i maj 2012, hvor skibet lastede nogle containere.

I det forløbne år har HANS BOYE været i en række forskellige havne og fælles for de fleste af anløbene er, at der er langt mellem havnene.

Kaptajn John Stig Hansen viser rejseloggen for anløbene de seneste år frem. Positionslisten ser sådan ud:

2012	
23. maj:	Hirtshals
11. juni:	Wilmington, USA
21. juni:	Panama Kanalen
1. august:	Port Alma, Australien
11. august:	Fiji-øerne
27. august:	Papeete, Tahiti
24. september:	Panama Kanalen
6. oktober:	Savannah, USA
1. november:	Norge
8. november:	Dordrecht, Holland
26. december:	Manaus, Brasilien (Amazonas)
2013	
18. januar:	Kingston, Jamaica
23. januar:	Veracruz, Mexico
3. februar:	Houston, Texas
1. marts:	Rio de Janeiro, Brasilien
6. marts:	Buenos Aires, Argentina
6. april:	Douala, Cameroon
4. maj:	Las Palmas, Kanariske Øer
17. maj:	Savannah, USA
9. juni:	Norge
17. juni:	St. Petersburg, Rusland
24. juni:	Skagen

– Som du kan se kommer skuden her vidt omkring, og det er vel også der, sådanne skibe har en chance i dagens marked. Specielle laster på specielle rejser udenfor de normale hovedstrøg, hvor containerskibene støvsuger markedet for alt gods, siger John Stig Hansen.

Tuvala-besætning

HANS BOYE sejles af en besætning på 10 personer. Det er udover de tre danskere (kaptajn, overstyrmand og aspirant) en maskinchef og en 2. mester fra Letland. De resterende fem personer i besætningen er en kok, tre skibsassistenter og en fitter, som alle kommer fra ø-riget Tuvalu i Stillehavet. Ø-riget, som har omkring 10.000 indbyggere og er medlem det britiske Commonwealth – og i øvrigt er den tredje mindste selvstændige nation på kloden – har gennem flere årtier leveret besætning til skibene hos Rederiet Erik B. Kromann, som også ejer HANS BOYE.

Forklaringen på, at Marstal-rederiet har dette folkefærd som menige besætningsmedlemmer går helt tilbage til 1964. Dengang blev coasteren ELISABETH BOYE (bygget 1957) sluttet på et australsk timecharter for at sejle stykgods mellem Australien og øerne i havet nordøst for det store kontinent (Salomon-øerne, Tonga, Ny Caledonien og Tuvalu). En del af aftalen var, at der skulle være menig australsk besætning på ELISABETH BOYE. Det havde dog ingen interesse for australske søfarende, hvorfor de lokale fagforeninger gav lov til, at det blev søfarende fra øerne, der fik jobbet om bord. Og således kom ELI-

SABETH BOYE til at sejle henved to år i den særlige fart med folk fra Tuvalu.

Da aftalen ophørte blev skibet solgt til en norsk køber og skulle sejles fra Australien til Norge. Det var i sommeren 1966. Nogle af de lokale besætningsmedlemmer blev tilbudt hyre på rejsen tilbage til Europa og kok/matros Soli Monise fulgte med til Stavanger, hvor ELISABETH BOYE blev afleveret. Maskinchefen om bord på skibet inviterede sin gode ven kokken Soli Monise med hjem til Ommel udenfor Marstal inden han skulle tilbage til Tuvalu. Det kom dog ikke til at ske. Under familiebesøget faldt Soli Monise pladask for maskinchefens søster og det endte med bryllup og fast bopæl i Marstal. Siden da har Soli Monise været en aktiv medspiller i formidling af hyre til søfarende fra hans oprindelige hjemland. Det sker stadig selvom han har været pensioneret siden slutningen af 1990'erne og i øvrigt stadig er bosat i Marstal. Den trafik har Rederiet Erik B. Kromann været glad for gennem årene.

– *Tuvalu-folkene har altid været meget dygtige søfarende og de har gennem alle årene været et positivt islæt i vort rederi*, har skibsreder Lars Damgaard Kromann, udtalt ved en tidligere lejlighed.

HANS BOYE ud for Marstal december 2010. I forbindelse med afleveringen september 1996 havde skibet for øvrigt anløbet Marstal Havn, hvor den var i dok for bundtjek.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Søkultur

Marstal Søfartsmuseum har til huse i bygninger, der alle har været bygget til og bemandet med søfartserhverv – og nu til dags udrustet med søfartskultur. Bygningerne har rummet tre skibsmæglerkontorer, et sejlloft, skibsreder- skibsmægler- og skibsbygmesterbolig, skibshandel med tilhørende pakhus, bolig for søfolk, toldkammer og værftsbygninger med skure. Denne autenticitet giver den rette ballast for at formidle søkultur, som bygningerne rummer i rigt mål.

Museet har gennem flere år haft et ønske om at gøre det muligt for også mindre behændige at komme ind og opleve disse herligheder. Derfor er vi i fuld gang med at bane vejen for gangbesværede, foreløbig til stueetagerne ved at anlægge ramper, således at kørestolsbrugere kan køre direkte ind i udstillingslokalerne. Næste skridt er at skaffe adgang for gangbesværede op på næste etage. Det er et projekt, der er taget hul på.

Behovet for formidling af søfart er stort – idet havneaktiviteter, skibe, der kommer og går ved havnepladser ikke længere er alment tilgængeligt. Søkultur har en stor tiltrækning på godtfolk, store som små, kortklippede som langhårede. Børnene

Martha under forhaling fra Eriksens Værft til museumsgården.

Marius døber MARTHA. *De sidste instrukser gives af farfar Tommy, mens farmor Anne-Marie foreviger begivenheden.*

S/S MARTHA *indvies.*

skal have mulighed for at indhalere søfarten fra starten, det kan leges ind på museets maritime legeplads, som har fået yderligere damp under kedlerne ved tilførsel af ny tonnage i form af 8 m langt legeskib S/S MARTHA. Damperen har det legendariske filmskib af samme navn som forbillede og er konstrueret og bygget af museets egne folk Henning Terkelsen og Tommy Christensen med stor bistand af frivillige hænder, monteret på Per Borge, Torben Bundgaard, Helge Stærke og Jørn Dreyer. Damperen var søklar op til sommeren. Ved indvielsen af skibet var museets gård fyldt op med mere end 300 fornøjede mennesker her i blandt en masse børn, bl.a. fra børnehaven. Marius Christensen, sønnesøn af museets skibsbygger Tommy Christensen, fik æren af at døbe MARTHA.

Som bekendt har museet bevæget sig ud af bygningerne og ned på havneplads med Eriksens Værft og ud over kajkanten om bord på BONAVISTA, der ligger fortøjet ved pladsen. Den søkultur syntes vi at landets kulturminister burde delagtiggøres i, og kulturminister Marianne Jelved modtog derfor i slutningen af marts 2013 museets årbog med invitation til at besøge BONAVISTA, Eriksens Værft-projektet og museet. Allerede d. 10. april rullede ministerbilen op foran museet! Det var kvikt – det er kulturministeren også. Det var et givtigt besøg, hvor ministeren, der for øvrigt ved en del om søfart(!), udtalte sin interesse for og støtte til søfartskultur – og den måde, som Marstal Søfartsmuseum varetager den på: *Søfart er en vigtig del af vores tradition og historie, da vi jo er en søfartsnation. Derfor er det vigtigt, at der er et museum, der er i stand til at bidrage til at vedligeholde en viden om det. Jeg synes det er helt utroligt, hvad der er bygget op her. Det er en værdifuld indsats, der bliver gjort*

Tommy ved at bygge skibsskrog i værftsudstillingsrum.

på Søfartsmuseet. Det vil jeg gerne påskønne med et besøg. Det er et museum begavet af mange gode kræfter. Det giver en vis kvalitet. Men ellers ville man heller ikke give de håndsrækninger, der gives, udtalte ministeren til Fyns Amts Avis under besøget. Så det er vi jo noget kry over. Det giver ekstra lyst til at holde dampen oppe – et pift til virkelysten.

Samme dag som ministerbesøget fandt sted viste museets historiker Karsten Hermansen den norske skibsreder Knut Atle Ertsland rundt på museet. Ertsland besøger søfartsmuseer rundt i verden, hvor hans forretninger fører ham frem, så det var med en vis ballast han udtalte, at han havde været på rigtig mange søfartsmuseer, men det i Marstal var kongen over dem alle. Det er en udtalelse, vi i sagens natur er godt tilpas med, og glædeligvis har flere andre både danske og folk fra lande med store palæbaserede søfartsmuseer i årets løb leveret tilsvarende udmeldinger. Det der fremhæves, er søfartens mangfoldige facetter udstillet i saltvandsmættede mindre lokaler, der pirrer nysgerrigheden og opfordrer til at gå på opdagelse omkring næste hjørne for at se, hvad der åbenbarer sig. Det er rart at der er grobund for søfartsformidling, som museet er sat i verden til at levere. Mangfoldighed trives i selvstændige institutioner. Det er godt, at søkulturen er kommet frem i lyset og bliver påskønnet, det fortjener den. Den del af kulturarven drives og trives bedst i en ren blå organisation.

Og apropos dette. I *Informations* kulturafsnit weekenden 14.-16. september bringes under indlægget *Museer lægges sammen som aldrig før* et interview med professor Jørn Langsted, Aarhus under overskriften *Hindrer mangfoldigheden***.** Her hedder det: *Det langsigtede perspektiv ved de mange fusioner er, at man vil af-*

Kulturminister Marianne Jelved og museets formand Ole Wej om bord på BONAVISTA.

skaffe de små sære institutioner, fordi de er for små. Argumentet er – i en eller anden forstand – at der opstår en rationaliseringsgevinst, når man indlemmer mindre museer i større enheder. På den ene side er det rigtigt, at mange museer er for små, men på den anden side er argumentet »rationaliseringsgevinst« et af de mest tvivlsomme, jeg har hørt i årevis. Jørn Langsted drager en parallel til de omfattende universitetssammenlægninger, som blev en realitet for at rationalisere universiteterne generelt: *Man har ikke kunnet påvise, at det har ført til mindre administration. Tværtimod*, siger han, *den dårlige side af institutionssammenlægningen skal man være varsom med ikke at overføre til museumsverdenen.* Langsted vurderer, at risikoen på længere sigt vil blive, at man i stedet for enkelte, mindre særprægede og egenartede museer, gør dem ensartede, *vi risikerer en ensartetgørelse af rekrutteringen af personale og forretningsgange og måder at tænke på i det her museumslandskab, som måske ikke er så hensigtsmæssig... Det kommer ganske enkelt til at hindre mangfoldigheden*. Og fra samme artikel: Kirsten Drotner, leder af forskningscentret DREAM, oplever, at mindre, lokale museer ofte har en særlig identitet i lokalsamfundet. *Når disse museer pludselig bliver slået sammen med andre, som ikke umiddelbart hverken fagligt eller fysisk er i nærheden, opstår der problemer... Som museum bør man undgå problemet, veje fordele og ulemper på en guldvægt, før man lader sig fusionere,* siger hun. *Vi kan se, at mange første på den anden side af en fusion bliver opmærksomme på, at de har glemt den tydelige identitet. De fleste museer ligger jo uden for Storkøbenhavn, og de lever af deres lokale forankring. Værdien af det bliver man først opmærksom på, når fusionen er kørt igennem.* Vise ord, der vækker til eftertanke.

Og apropos eftertanke. Endnu et år er passeret og med det et efterår. Det er en årstid, der giver tid til eftertanke, hvis man da ikke har for travlt med alle de vigtige gøremål, vi skal nå – pålagt og selvvalgt. Fhv. Venstreminister Britta Schall Holberg har haft stunder til i Fyns Amts Avis af 2.10. at skrive noget om tidens modestrømninger. Under overskriften *Omstrukturering – i én uendelighed* noterer den fhv. minister: *Hvor bruger vi dog uendelig mange ressourcer i dette land på at tale struktur. Både økonomiressourcer og tankeressourcer. Vi rykker rundt, finder på nye ting, nye sammenlægninger, laver nye indsatser, fyrer chefer... nu må det da blive godt... Selvfølgelig skal der udvikling til, men af og til tænker man på, om vi giver os tid til at få gennemtænkt det, vi laver, inden tingene ændres igen. Tænker vi langsigtet nok, når vi rykker rundt på systemer og mennesker? Tænker vi på de mere langsigtede konsekvenser af det, vi sætter i værk, inden vi sætter det i værk? Ellers viser det, vi fik lavet, sig så kort tid efter ikke rigtigt at du alligevel, og så laver vi om igen? Jeg lægger ikke skjul på, at jeg har været og er meget skeptisk over, hvad vi opnåede ved kommunalreformen. Bevares, vi fik færre kommuner, færre kommunalpolitikere, mere bureaukrati, længere mellem borgere og politikere... Man kunne også spørge: Opvejer evt. økonomiske gevinster det, der blev tabt? – Meget spredes, men meget andet lægges så til gengæld sammen. Museerne lider under det i disse år...* således Britta Schall Holberg. Ja, det skal guderne vide, hvad der er brugt af tid- og tankeressourcer de sidste 15 år på at dæmme op for bestandige umættelige krav om større og større enheder og fusioner, det ressourceforbrug kan ikke tælles i uger, men i måneder. Lægger vi tidsforbruget sammen for alle museer, så må der være mandetimer nok til at drive et helt nationalmuseum i 7 måneder. Strømmen kører hårdt og flere og flere kører med, det er udmærket hvis man synes godt om stordrift, men det kræver mere af os få, der ikke kan se det store lys i strømretningen,

der kan havne i ensretning. Afgørelser om sammenlægninger er formelt lagt ud til de enkelte museer og kommuner, men centralkravene kan sættes så højt, at mindre institutioners eksistensmuligheder reelt bliver kværket, hvis man ikke driver med i den angivne strømretning, og så kan storebror stat sige nok så nonchalant: I valgte jo selv at sammenlægge jer.

2013 blev vi pålagt af vor kommune at finde frem til en fremtidig museumsstruktur på Ærø. Baggrunden er den, at Ærø Museum ikke lever op til Kulturstyrelsens kvalitetskrav, idet disse igen er blevet strammet op, og mange af de gode ting og kræfter, som besætningen der har lagt i nogle projekter tæller ikke med i facit. Derfor har der været ønske fra kommunen om at de to museer skulle sætte sig sammen for at finde frem til mulige fremadrettede samarbejdsmuligheder, der kan spare ressourcer. Søfartsmuseet har en meget stor ankerbund fra medlemmerne og fra fonde og andre tilskudsgivere, som ville være i stærk risikozone, hvis Marstal Søfartsmuseum indgik i en fusion. Ikke så få medlemmer og enkelte større donorer (som museet er blevet stillet i udsigt som arving), har meldt ud, at de melder fra, hvis museet fusionerer med andre institutioner. Alene af den grund ville det være direkte uansvarligt at fusionere, men der er også andre tungtvejende grunde, som beskrevet i de senere mange års årbøger. Ordet fusion indtager en suveræn førsteplads på museets fy-ords liste.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Søfartsmuseets bygninger og fartøjer er glædeligvis generelt i rigtig god vedligeholdelsesstand, ifølge vedligeholdelsesstrategi og med stærk indsats af besætningen – ansatte som frivillige – med museumspedel Tommy Christensens i spidsen og takket være meget velkomne fondsmidler og donationer fra private.

I *museets gård* blev ny flisebelægning og rampeopbygning anlagt før sæsonen med

Bedding og spuns under etablering ved Eriksens Plads.

De sidste spanter er på plads på den delvist spanterejste skonnert på Eriksens Plads. Spantemester Søren Nissen hælder Riga op i dagens anledning, flankeret af museumsgasterne Henning Terkelsen (med hænderne i siden), Tommy Christensen, Erik Kromann og kranmanden Lars Moritsen siddende på kølen.

Spant bæres ind på spanteplanet af museets folk talstærkt suppleret af folk fra Navigationsskolen og Blå HF.

henblik på at gøre gården og museet mere tilgængelighedsvenligt. Legepladsen med mast og joller er naturligvis bibeholdt og er blevet beriget med den prægtige udgave af S/S MARTHA. Vestmuren på det herskabelige *Toldkammer* har været skæmmet af nyere tids påfund med at hæve fortovsbrolægningen højt op på selve bygningens mur i et bulearrangement, der udgjorde en glimrende glidebane vinter dage, hvilket ikke lige var hovedformålet. Dette er der nu rådet bod på, idet brostenene er omlagt til oprindeligt niveau. Opgaven, der var påbegyndt af udstationeret brolægger, blev fuldført af museets Tommy C., der således til de øvrige kompetencer kan føje brolægger på sit CV.

Den gennemgribende totalrenovering på *Eriksens Plads* af beddingsanlæg, omfattende beddingsvogn og skinner på land og i vandet, nyopførelse af spilhus og overhaling af spil og ny spuns på sydsiden af bassinet samt etablering af oplæggerplads med jagtpæle i oprindelig stil, blev udført i anden halvdel af året med entreprenørfirmaet Mogens Pedersen Nyborg A/S som hovedentreprenør og med ydelser af ærøske firmaer. Rådgivende ingeniørfirma COWI har bestemt ikke underdimensioneret beddingsanlægget, der er istandsat til oprindelig kapacitet med optagning af fartøjer op til 20 tons. Beddingsarrangementet kommer forhåbentligt lokale firmaer til gode med mulighed for reparationer af forskellig art. En af fordelene ved beddingssætning er, at fartøjer kan beholde riggen i under landsætning.

Folk fra Mogens Pedersen A/S rammer jagtpæl med det store ramslag med stor præcision og dygtighed.

Formidling

Udgivelser

Søfartsmuseets digitale grej er en vigtig medspiller i nutidens formidling af fortiden, således at denne fortsat kan tiltrække og berige også fremtidige gæster. Henning Terkelsen håndterer den slags medier med mesterligt håndelag. Med opstart i 2013 er et projekt, omfattende digital formidling af et bredt udvalg af Carl Rasmussen-skitser *Fra skitse til maleri,* påbegyndt opbygget med henblik på at få det rigget an i Carl Rasmussen-rummene i 2014.

Bøger er en anden udadvendt mulighed for udbredelse af kendskab til vor historie, helst på en måde der kan gøre den vedkommende appetitlig og nysgerrighedspirrende, men undertiden også udformet på et for almindelig kristenmand utilgængeligt forskningsengelsk, der ingen kinamands chance har for udbredelse af historie og historielyst, men fremstillet i den formidlingsfjendtlige udgave til glæde for forskerkollegers visefremhylder og for at opfylde en institutions statstilskudsberettigelse.

Museets årbog blev udsendt på slutningen af marts måned. Årbogen udsendes til alle medlemmer og til museets byttefor-bindelser, desuden forhandles den i mu-

seumskiosken. Museets lokalarkiv-afdeling har igen i 2013 udsendt en bog *Ærø besat 1940-45* på hele 279 sider, forfattet af John Kristensen. Bogen udkom den 4. maj om aftenen, hvor der var levende lys i museets vinduer. –

En anden ny bog, *Fra skrot til skønhed* om slæbedamper og isbryder på Randers Fjord gennem mange år S/S BJØRNS gennemgribende restaurering, er udsendt på museets forlag. Det store trebindsværk *Danske coastere og andre danske skibe på 150-500 brt. fra 1945 til 2012* blev udgivet under stor tilslutning den 5. september med gæster fra nær og fjern, bl.a. Island. Værket, der blev kølstrakt på møde den 19. oktober 2004 i Rederiforeningen, med Holger Munchaus Petersen som initiativtager, har involveret rigtig mange frivillige, lokalt og rundt i riget og nabolande, samt en del af museets ansatte og frivillige. Marstal Søfartsmuseum tog opgaven med at samle trådene, redigere og udgive resultatet, der omhandler en del af dansk søfart, som er museets kerneopgave – et uhyre omfattende dansk søfartshistorisk arbejde, der efter al sandsynlighed aldrig ville have været blevet gennemført, hvis ikke en række frivillige og Marstal Søfartsmuseum havde påtaget sig at løftet opgaven. Ressourcemæssigt er der lagt tusindvis af timer i det højrelevante projekt, ligesom udgivelsen af et værk i de dimensioner har været bekosteligt. Tilskud fra Skibsreder Per Henriksens Mercandiafond på 100.000 kr. samt 25.000 kr. fra Fionia Bank fonden har gjort, at vi kunne binde an med trykningen, et arbejde, der har krævet stor fleksibilitet og hjælpsomhed fra trykkeriets side.

Omkostninger til frivilliges rejser, i forbindelse med indhentning af materiale til coasterværket, er blevet dækket af midler fra Per Henriksen samt Rederiforeningen

En af årets bogudgivelser, børnebogen Petreas far er sømand*, udgives i Carl Rasmussen-rummet. Bogens forfatter, Katrine Sindal, læser op. Bogens illustrator Jan Kiwi ses ved siden af Katrine.*

af 2010. Bogen er blevet rigtig godt modtaget, således skriver Torben Nielsen, Svendborg: *Tillykke med dette strålende værk. Som gammel mægler og reder er der mange kendte skibe incl. egne. Det er et mesterværk og tak for det.*

De yngste skal naturligvis ikke glemmes. Når de går til køjs efter en travl udmønstring med det gode legeskib MARTHA, kan de få læst en godnathistorie, der dufter af søvand, en sådan har museet haft fornøjelsen af at udgive. *Petreas far er sømand* – er navnet på den herlige maritime børnebog. Bogen er groet lokalt, forfattet af lærer og sømandshustru Katrine Sindal og illustreret af Jan Kiwi. Det farvestrålende værk beretter: *Petrea bor på en ø, hvor mange mænd er sømænd. Her må nogle af børnene undvære deres far i lang tid, fordi han er ude at sejle…..* Læs selv den velillustrerede fortælling op for dine børn eller børnebørn. God fornøjelse!

Alle udgivelserne er tryk hos Mark & Storm Grafisk A/S, Marstal.

Et nyt projekt om søkortets stednavne i samarbejde med folk og museer rundt øhavet har taget sin begyndelse i slutningen af året.

Omtale

Radio- og TV samt den skrevne presse har også i 2013 beriget tilhørere, seere og læsere med indslag fra Søfartsmuseet. På DR3 har EBK haft adskillige indslag som »orakel« i søfartsrelaterede spørgsmål. TVFyn har været på besøg i serien *Guld fra gemmerne*, Troels Kløvedal har med TV2 Fri været på besøg på museet i udsendelsesserien *Mit Danmark*. BONAVISTAS stabelafløbning var nomineret til Den Fynske Kulturpris 2013 blandt 4 andre. Prisen gik til koncertarrangement. Den skrevne presse har også bragt indlæg om museet bl.a. en to siders flot omtale i bladet *Deutsche Seeschiffahrt*, et magasin for tyske rederier. De to landsdækkende grønlandske aviser *Grønlandsposten* og *Sermitsiaq* har bragt illustrerede helsidesindlæg om museets erhvervede Carl Rasmussen grønlandsmaleri *De Indfødte dandse Fangedandsen.*

Udstillinger

Det tidligere færgerum i Bygning I, er istandsat og her er en ny udstilling om H. C. Christensens Værft, fra træskibe over stål, blevet opsat. Et stykke af en Caroliner under bygning i fuld størrelse dækker hele den ene langvæg, udrustet med svejse- og brændergrej fra Marstal Værft og værft Thomsen & Thomsen. Skibssiden og den øvrige opsætning er udtænkt og udført med snilde af museets egen kreative udstillingstænketank med Tommy C. og Henning Terkelsen som headmænd (eller galionsfigurer). Rummets konstruktion med understøttelsesbjælker og hanebånd er genialt indtænkt i helheden. Rummet er godt udnyttet og lever op til de gamle sejlskibssøfolks mundheld fra jagternes tidsalder: *Alt på plads – plads til alt!* Udstillingsforløbet fra planlægning til færdiggørelsen er et udtryk for den dynamik, som engageret fokus kan bibringe, når den faglige ballast er til stede i en institution med skarp profil, hvor et specialområde kan rendyrkes.

Særudstillinger

Skibe og fartøjer, akvareller af Egon Nielsen, *Maritime spejlinger – Ringe i vandet* af kunstgruppen Cirklen, *Fra kyst til kyst* af Birgit Rautenberg-Sturm og sluttelig *Orth og Krull* med motiver bl.a. fra Marstal Havn.

På Toldkammeret har været afholdt sommerkunstudstilling af Jan Kiwi og Lene Johansson.

Arrangementer

I Tordenskjolds kølvand – et sommertogt i lystbåd af præst og fhv. sømand Espen Silkjær arrangeret i samarbejde med Marstal Sejlklub, *Sorte herrer og hvide slaver. Da en mio. europæere var slaver i Nordafrika*

1500-1830 af forfatter, historiker Dan H. Andersen i samarbejde med Maritimt Center Ærø, *Tordenskjold: Beregning, raseri, nydelse. Et blik på et liv* af Dan H. Andersen, *Den Ærøske Søfartskultur* af historiker Karsten Hermansen i samarbejde med Folkeuniversitetet Ærø, *Kirkegårdsvandring* på Marstal ny kirkegård ved historiker Hans Kruse Rasmussen, *Kirkegårdsvandring* på Marstal gamle kirkegård ved Karsten Hermansen. Søren Stidsholt Nielsen forærede museet et billedforedrag omhandlende sejlads *Rundt Kap Horn med 4 mst. bark* SEDOV. Arrangementet blev afholdt på Navigationsskolen, hvor der mødte mere end 100 gæster frem til den interessante beretning. I museets filmrum havde vi filmforevisninger: *Der blæser nye vinde,* færgefilm af de to museumsfrivillige Bjørn Hansen og Bent Staalhøj om M/F MARSTALS sidste tur på ruten Marstal-Rudkøbing. Filmen forhandles fra museets kiosk. Den australske eventyrer og opdagelsesrejsende Earl de Blondville berettede til film og lysbilleder om kajakekspedition på Østgrønland 1986. Det foregik i samarbejde med »Det Gamle Værft«. Coasterfilmen *Die letzten Kümos* af Cornelius Müller, hvor adskillige tyske og danske coastere indgår, blev ligeledes vist i museets filmkælder. Også denne film forhandles i museumsbutikken. Alle filmforevisningerne kørte hver især over to aftner grundet stor tilslutning.

»Byg et skib«-arrangementet i museumsgården er fastslået som efterårsferiens faste pejlemærke for mange børn, og nye tørner til for at bygge eller færdiggøre et skib ud fra grundelementer fremstillet af skibsbygmester Tommy Christensen.

Det gode skib SAMKA har vist Dannebrog ved et par større arrangementer i sommer 2013. Først gjaldt det damperstævnet i Flensborg, hvor der ud over dampskibe var inviteret to motorskibe, en tysk coaster og så M/S SAMKA. Damper-stævnet er godt indarbejdet, velbesøgt og ganske oplevelsesfyldt at deltage i og at overvære, ikke kun for folk af den blå slags, der kan se det maritime lys, men for folk af alle slags og skabeloner, hvad de tusindvis af gæster, der gik kajerne langs, vidnede om. SAMKA har også vist flaget i hjemlige farvande som deltager i arrangement i København i samarbejde med Kulturhavnsfestivalen, Arkitektskolen i København, Fregatten JYLLAND og SAMKA/ Marstal Søfartsmuseum. Arkitektskolens elever har i forbindelse med projektet besøgt Søfartsmuseet for at få idéer og inspiration til det »apterede rum«, altså skibsbeboelsesindretning, for om muligt at overføre gode idéer herfra til landbaseret arkitektur med optimal udnyttelse af beboelseskubikmeter. Det har resulteret i konstruktionen af syv maritime pavilloner, bygget på Fregatværftet i Ebeltoft i samarbejde mellem skibstømrerne og de arkitektstuderende. SAMKA gik til Ebeltoft for at laste pavillonerne med eget grej, idet spil og bomme er tilbageført til gangbar stand. Lasten blev sejlet til København og losset forskellige steder i havnen. Der blev igen losset med eget grej som en del af kulturoplevelsen, idet skibstrafik i Københavns inderhavn med tilhørende broåbninger efterhånden er en sjældenhed, der påkaldte sig stor opmærksomhed. Skibet deltog også i selve kulturdagene som sejlende scene for Sambamusik med dansere og Salsadansene – en noget usædvanlig men yderst interessant dækslast, der hidkaldte piftende ungersvende i rundkredsende speedbåde. SAMKA foretog desuden flere daglige rundture med passagerer i flotillesejlads med skonnerterne HALMØ, MIRA og LILLA DAN med udgangspunkt fra Amaliehaven og gennem de to ordinære broer og en cykelbro ud til Sydhavnen. Ved Amaliehaven lå skibet ret centralt mellem andre herskabelige skibe og havde bl.a. besøg af folk fra skoleskibet DANMARK. Skibe har en forunderlig men ganske forståelig tiltrækning på godtfolk.

Paradesejlads gennem Københavns Havn, LILLA DAN, HALMØ, SAMKA og MIRA.

SAMKA losser i Københavns havn. (Fotos: Ari Zelenko).

Gaver/erhvervelser

Søfolk og søfartssamfund har i kraft af grænseoverskridende erhverv altid været dybt involveret i en mangfoldig verden. Dette søens udsyn afspejler Marstal Søfartsmuseum i udstillingerne, hvor der ud over hjembragte sager også serveres en anden vigtig vinkel af møde og indsigt med andre verdener, nemlig gennem malerier udført af den lokale grønlands- og marinemaler Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893). Rasmussen var på Grønland to gange, han skildrede grønlændernes liv og var stærkt optaget af disse gæstfrie menneskers liv og livsvilkår. Han druknede på vej hjem ved overbordfald (beskrevet i *Sidste rejse* af Carsten Jensen). Rasmussen havde selv været på søen en overgang som ung, og var involveret i søfartssamfundet bl.a. som parthaver i flere skibe såvel i Marstal som Ærøskøbing og har stået som reder for et par af disse. Hans enke Anna Egidia Rasmussen overtog disse poster også rederposten efter overbordfaldet. Et af Rasmussens hovedværker *De Indfødte dandse Fangedandsen* 55 x 85 cm, olie på lærred, 1872, der i lighed med flere andre Rasmussen-grønlandsstykker blev solgt til England, er kommet tilbage fra udlændigheden og er nu tilgængeligt for de mange gæster, der besøger Marstal Søfartsmuseum. Erhvervelsessummen på 225.000 kr. blev prisværdigt hurtigt doneret til museet af Ny Carlsberg Fondet med 175.000 kr., Lizzie og Ejler Ruges Kunstfond med 25.000 kr. og Augustinus Fonden ligeledes med 25.000 kr. Maleriet er i den forbindelse blevet gengivet og omtalt i de to landsdækkende grønlandske aviser *Grønlandsposten* og *Sermitsiaq.*

I årets løb er modtaget adskillige skibsbilleder af Marstalskibe bl.a. flere H. A. Hansen-skibsportrætter. Det drejer sig bl.a. om maleri af firmastet motorskonnert ALFA, foræret af John Kristensen, hvis farfar var fører af skibet, tremastet bramsejlsskonnert SKIRNER, foræret af Henrik Bønneløkke, der med sit skib lå i dok i Marstal og medbragte billedet af sejleren, der i sin tid førtes af hans oldefar, dernæst et stykke af skonnert FORTUNA, foræret af Kirsten Ibsen, barnebarn af skibets fører og ejer. Sammen med de andre er sidstnævnte søstykke ophængt i H. A. Hansen skibsportrætrummet, på ydersiden af samme mur hænger just agterskibet af selv samme skonnert. Et maleri af Eriksens Plads anno 1933 er foræret af Eva Mortensen, Ebeltoft, og en større samling skitser og akvareller fremstillet 1989-92 af fartøjer og skibe er modtaget efter Egon Nielsen, Næstved. En del af disse har været vist som særudstilling. Fra Anne-Grete og Arne Andersen, Vejle er bl.a. modtaget søfartsbog, skibsportrætter af skonnertbrig AMOR, barkentinerne ARKEN og FUGLEN samt halvskib af bramsejlsskonnert ALPHA. Efter lokalt bo er modtaget 8 skibsportrætter, en række skibs-, havne- og personfotos, en mængde gamle glasnegativer, arkivalier, et par halvmodeller samt meget andet særdeles værdifuldt til belysning af stedets søfart. Stort indrammet foto af M/S GERT STÆRKE på prøvetur er indgået, stor samling maritime bøger bl.a. om navigationens historie er modtaget af fhv. skibsfører Søren Thirslund, Humlebæk, der af mange vil være kendt for sine bøger om navigation bl.a. vikingernes navigation. Årets store gave – også i dimensioner – er en 18 fods motorjolle, bygget af bådebygger Frandsen, Marstal, i 1971 til skibsfører Kaj Folmer Petersen, skænket og hidbragt i fornem sejldygtig stand af Jens Daugaard, Skagen. Jollen er fluks indgået i museets sejlende afdeling med base i Eriksens Slæbested og med fast skipper og opsynsmand Anders Bothe i lighed med drivkvasen ANNE KAROLINE, der har Jesper Christensen som skipper. Frandsen-bådebyggeri med skabeloner m.m. kan for øvrigt opleves i museets bygning III, hvor

Frandsenjolle foræres til museet. Den kommende skipper Anders Bothe (i korte ærmer), betragter fartøjet, mens giveren, Jens Daugaard, ser til at Tommy gør fangelinen rigtig fast.

det er udstillet. En anden stor samling maritime bøger og skab med tilbehør til modelskibsbyggeri er foræret af Simon Gravgaard. Af andet indgået kan nævnes et par Skipperskeer og en større samling på godt 300 søkort.

Arkivalier og fotografier indgår løbende. En større samling af sådanne med fotos over kinafareren Sophus Blacks liv og levned er kommet frem i lyset og indleveret på museet. De danner grundlaget for forskning og kommende udgivelse, som Karsten Hermansen står bag.

Karsten Hermansen er ligeledes i færd med interviews med styrmand om bord på M/S LEOPARD, Søren Lynbjørn, om den lange ulyksalige gidseltageraffære ved Somalia.

Økonomi

Marstalfærgen er i 2013 flyttet til ruten Ærøskøbing-Svendborg. Om museet har kunnet mærke bortflytningen? Det er svært at sætte tal på. Et er imidlertid særdeles konstaterbart, andelen af tohjulede besøgende er faldet markant. Konkret afbestilte nogle cykelhold rundvisning, idet de havde planlagt at køre øen langs med landgang i den ene ende af øen og afgang i den anden, og de pågældende er jo nok ikke de eneste, der har fundet andre cykelstier. På Marstal Vandrerhjem er tendensen fuldstændig identisk. Så vi må prøve at hente besøgende ind på anden vis. Penge er heldigvis tilflydt fra andre kilder, 70.000 kr. blev modtaget fra Energi Fyns Almene Fond til barkegryde og borde/bænke på

Eriksens Plads, 81.900 kr. LAG-midler blev tildelt til slæbestedsrampe på Eriksens Plads, 10.000 kr. til bygningen af S/S MARTHA er modtaget fra Ærø Brand Fonden. Knud Bøttiger fejrede sin fødselsdag med bl.a. at forære 5.000 til museet. Fhv. skibsfører Elvard Jørgensen, der kan høres på PC'en i museets krigsrum, har aflagt besøg med familie på museet og doneret 5.000 kr. til museet samt 2.000 til M/S SAMKA – Lad det være gode eksempler til efterfølgelse. Til erhvervelse af Carl Rasmussenmaleriet er, som nævnt, modtaget 225.000 kr. Modelskibsbyggeriet fra såvel Fritz Jørgensen som Ejner Sillemann har igen givet flotte tilskud til museumsdriften. Her er tale om såvel kirkeskibe som modeller til andre. Fritz Jørgensen har således i 2013 overhalt modeller til Stoense kirke, Langeland (VICTORIA og HAABET) og til Admiral Hotel, København, medens Ejner Sillemann bl.a. har haft gang i større overhaling af ØKs ANNAM, tilhørende Marstal Marineforening. Et tidligere modtaget skibsskrog af barkentineren ELISABETH er færdigbygget og rigget til gennem nogle måneder af Sillemann og derpå sejlet til Lyø og overdraget Lyø Søfartsmuseum, idet der findes en model af skibet i vore egne udstillinger. Gaven blev modtaget med stor taknemmelighed.

Personalia

Bestyrelsen

Ved generalforsamlingen, der afholdtes på Navigationsskolen, var tre medlemmer på valg navigationslærer, Nis Kørner, der genvalgtes, desuden to medlemmer der ikke ønskede genvalg, fhv. navigationsskoleinspektør Leif Rosendahl og grafiker Tom Christensen. Rosendahl har varetaget formandsposten af to omgange og Tom Christensen har siddet i bestyrelsen i rigtig mange år. I deres sted valgtes bådebygger Ebbe Andersen og skibsfører Marie Kreuter. Til suppleantpost valgtes

Tidligere formand, Leif Rosendahl, som repræsenterede museet på Le Callao Inn i Lunag Prabang, Laos.

advokat Mads Kromann. Efter kommunalvalget er kommunalbestyrelsens repræsentant i bestyrelsen shippingmand Anders Johansson erstattet med etnolog Inga Thomas for den næste valgperiode. Der udover består bestyrelsen af navigationslærer Ole Wej Petersen (fmd.), skibsinspektør Jens Christensen (næstfmd.), fhv. viceskoleinspektør Erik Petersen samt navigationslærer Sven Mathiesen på suppleantpost.

Besætningen

Museet var i den heldige situation, at Søren Nissen, der har mangfoldige års skibsbyggererfaring og bl.a. har været med i hele BONAVISTA-projektet, indvilligede i at tage tjansen som skibstømrer ved Eriksen Plads-projektet, han blev i sommerperioden afløst af Nis Rattenborg. Hen på året er Peter Ladefoged, der bl.a. har deltaget i BONAVISTA-restaureringen, tilknyttet projektet.

Frivillig assistance: Carlo Reffstrup, Ommel, er glasgravør bl.a. på de ny Søfartsmuseums-ølglas med museets logo, de sælges i butikken. Peter Frederiksen, Ommel, der sammen med hustruen Marianne hjælper til med årbogens pakning og udbringning, vedligeholder den spanterejste skonnert på Eriksens Plads med linolie. Laila Eriksen har udvidet ydelserne med butiks-

vagter. Frivillig medarbejder gennem mange år Henry Lovdall Kromann er død. Han lagde bl.a. et kæmpe arbejde i at køre et mangeårigt ugentligt mødeprojekt »Mandegruppen«. Karina Dreymann er tørnet til sidst på året.

Andet

Foredrag. Karsten Hermansen: Foredrag på Marstal Navigationsskole om Ærøs søfartshistorie i det 19. århundrede (Ærø Folkeuniversitet i samarbejde med Marstal Søfartsmuseum), i Strynø Kirke om maleren Jens Erik Carl Rasmussen (Strynø Foredragsforening), Marstal gennem tiderne (for deltagere i festivalen »Fra bund til mund«, som blev afholdt i Marstal), »I Carsten Jensens fodspor« (for Folketingets Ø-udvalg), om maleren Jens Erik Carl Rasmussen (Egense-Rantzausminde Foredragsforening) og indlæg om det 20. århundredes sønderjyske søfart (ved seminar om Sønderjyllands søfartshistorie på Landsarkivet i Aabenraa – med henblik på udarbejdelse af en sønderjysk søfartshistorie).

EBK: foredrag på hotel Marstal (bybevaringsforeningen Snorren), i Marineforeningen (tidligere elever fra skoleskibet DANMARK), på museet (for VUC Fyn) og i Det Gule Pakhus, Svendborg (Maritimt Center Svendborg, Svendborg Marineforening og Frit Oplysningsforbund). Tale ved Mindehøjtidelighed i Sct. Jørens Park, Svendborg 5. maj for faldne søfolk og fiskere under de to verdenskrige.

Søfartsmuseets filmlokale lagde planker til Marstal Skipperforenings generalforsamling. Claus Grube, der er udnævnt til ambassadør i London, har som udsmykning i ambassaden fået udstationeret to maritime billeder fra museet, og flaget kan dermed vises derovre. Claus Grube er, som navnet antyder, af Marstalslægt. En af Grubes forfædre, Frederik Ditlev Grube, har også opholdt sig i det engelske – dog under mere ufrivillige omstændigheder. Under englænderkrigen 1807-14, hvor den unge Frederik var forhyret på en Marstaljagt, blev denne opbragt og Grube blev taget af engelskmanden og anbragt i tre år i fangeskib på Themsen, hvor han benyttede tiden til at skrive en Navigationsbog efter af efter oplysninger fra en medfange, styrmand Rask fra Bornholm. Bogen havde han med hjem efter krigen flere år senere. Dette klenodie blev siden skænket til museet allerede i 1914. *1914! – Jamen er museet ikke først oprettet i 1929?* spørger den opmærksomme læser. *Er den mon skænket ved rettidig omhu?* I 1914 var der rent faktisk ved at blive oprettet et museum i Marstal, men forsøget strandede – antagelig på grund af at sindene var optaget af andre tanker. I. verdenskrig brød ud og den ene Marstalsømand efter den anden blev offer for søkrigen, 53 søfolk og 42 skibe blev den told, som det lille sømandssamfund betalte.

Museet og Eriksens Plads med BONAVISTA har haft besøg af adskillige grupper bl.a. firmaudflugt for Rise Sparekasse, Mark & Storm Grafisk og repræsentanter fra Folketingets ø-udvalg, der var på efterårsbesøg på øen herunder museet og Eriksens Plads med efterfølgende byvandring til kirken. Venstres Kristian Jensen har sammen med lokale venstrefolk været på besøg på Eriksens Plads og museet. Karl Morten Petersen og EBK har været i København for at mødes med KulturErhvervstyrelsen – et godt og positivt møde. Personaleudflugt gik i år til Ring Andersen træskibsværft og Naturama i Svendborg i Hennings og Tommys fartøjer. Det var en interessant og fornøjelig tur.

Således informationer om året, der gik, et nyt, 2014, er imidlertid slået under og i gang, og i dette år runder Marstal en markant bøje.

Marstal – byen ved hav – fylder 500 år

Af Erik B. Kromann

Lokalhistorien, hvor finder man den nu til dags? Hvem skal tage sig af den i det nye museumslandskab? Er den vidensbank afmønstret efter de store fusioner, der efterhånden i ekstreme tilfælde omfatter hele landsdele. Er lokalhistorien i gang med at blive blæst omkuld af rotorvinden fra det højtbesungne helikopteroverblik, så at kun det store forkromede overblik er tilbage?

En beboer, en tilflytter, en gæst har en berettiget forventning om at finde lokalhistorien på stedets museum eller lokalarkiv. Marstal Søfartsmuseum er i den heldige situation at favne lokalarkivet, så her burde man være sikret. Samtidig er stedet og stedets erhverv så indbyrdes indflettet i temaet søfart, at det dækker museets fagområde.

Viden om en lokalitet – en bys historie løfter den fra blot at være en samling huse til noget specielt – noget særligt. Sådan forholder det sig med Marstal. Marstal er en søfartsby. Søfartsbyer skal ses fra søsiden. Det gælder også Marstal, hvis hele eksistens er betinget af havet og i samspil hermed. Fra den oprindelige naturhavn, hvor Marstal er vokset op, er der adgang til Øhav og Østersø, der giver mulighed for fiskeri og søfart og desuden i nutiden fritidssejlads med lystfartøjer og charterskonnerter. Marstal er faktisk den havn i kongeriget, der har højst anløbstal af de to kategorier. Dette skyldes ud over beliggenheden havnens mangfoldighed med blandet erhverv og lystbådehavnefaciliteter, men frem for alt den ægte vare, autenticiteten – saltvandsduften af historie, hvis kølvandsstribe strækker sig langt agter ud og world wide. Marstal er stedet

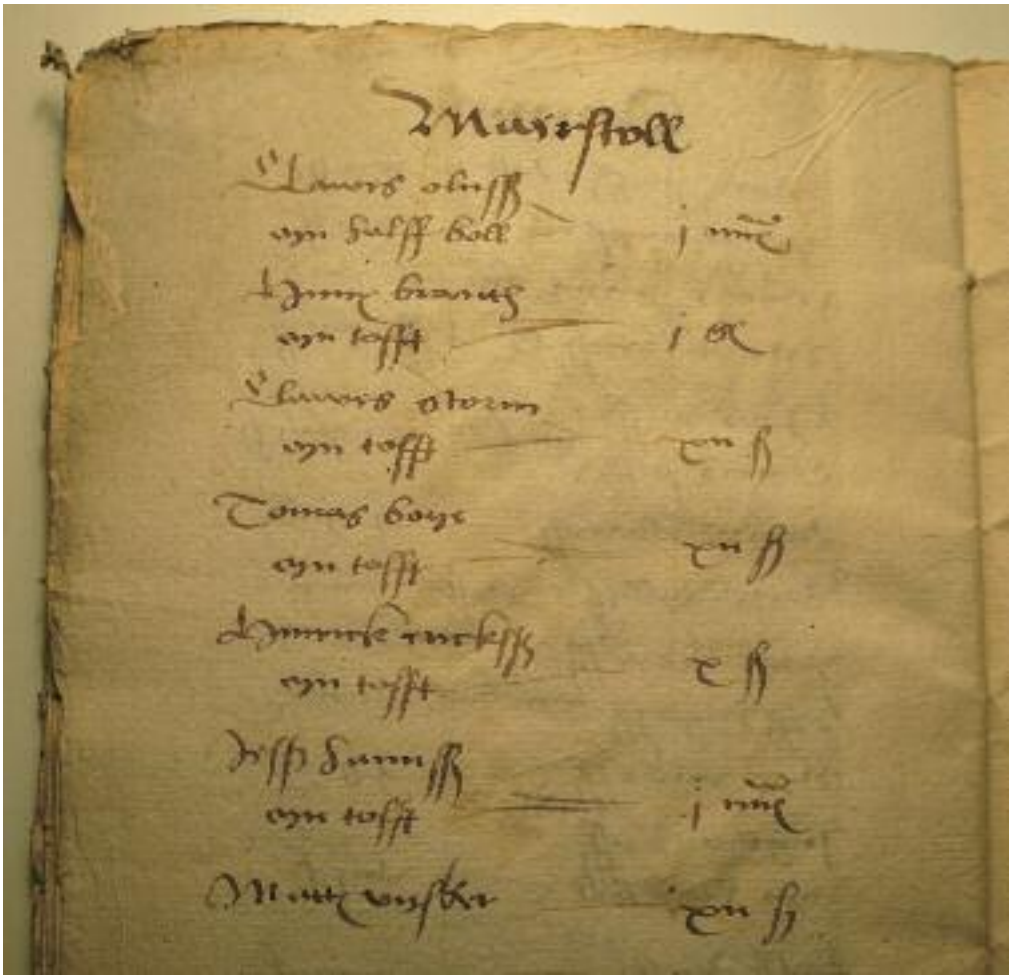
Jubilæumslogo er selvfølgelig en GROLLE, symbolet på Marstallerne, Havets Gråspurve.

med det historiske sus i sejlene, der eksempelvis prægede flere tusinde mennesker, der overværede skonnerten Bonavistas stabelafløbning Pinsen 2012. Den stemning, alle blev grebet af ved den lejlighed, er betinget just af stedets søhistoriske klangbund. Fra lige netop det sted er mange af Bonavistas medsøstre søsat gennem tiderne. Her har skibene ligget bag den skærmende mole, er stævnet ud herfra og er søgt hjem igen i vinterhi. Den stemning ville ikke have været til stede, hvis Bonavista var blevet søsat fra et strømlinet badeoplevelseshavneland.

500 år er lang tid. Hvor længe, der har været fast bebyggelse i Marstal ved vi imidlertid ikke, men vi ved, at i Valdemars Jordebog fra 1231 er opført en afgift, betalt af Ærøs selvejere, særlig fra det nuværende Marstal Sogn. Disse selvejere har væsentligst ernæret sig ved fiskeri og har haft deres boliger omkring det nuværende Søndergade, tæt ved naturhavnen, der er betingelsen for Marstals opståen og udvikling. Byens navn nævnes første gang i det Herrens Aar 1514 altså for 500 år siden. Med andre ord fødselsår ukendt, dåbsattest anno1514. Før den tid blev bebyggelsen anført under Ommel, der var den største landsby i Skovlandet – som

den østligste af de to Ærø'er hedder. Ærø er jo, som bekendt, en dobbeltø forbundet med et drej som andre øer i farvandet eksempelvis Drejø og Avernakø. Først med indvindingen af Graasten Nor i 1856 fik Ærø karakter af én ø.

Første gang vi møder Marstals navn på papir er altså i 1514. På dette papir optræder 7 personer på en skatteliste. Det var personer, der havde jord under plov og som derfor skulle udrede Plovskat. Af disse var de 6 bønder i Bondebyen (bebyggelse norden for det oprindelige Marstal, i Marstal landsogn, nu en del af Marstal by (Bondebygade)) og den syvende var Mads Fisker. At der boede væsentligt flere mennesker i Marstal, specielt nede ved Stranden, vidner en Tyendeskat om fra 1543, hvor Marstal er den landsby på Ærø, der har flest husholdninger med tjenestefolk nemlig 17. Heraf genfinder vi kun 2 af bønderne i Bondebyen. Der har altså været en fiskerbefolkning af en ikke ubetydelig størrelse på det tidspunkt, bosat i den lille fiskerflække – kimen til den senere søfartsby. At nogle har mistolket de



Marstals dåbsattest, skattelisten fra 1514, hvor Marstals navn ses første gang på skrift. Blandt de 7 navne observeres det ikke ukendte Marstalnavn Boye.

7 jordbeskattede beboere som om der i alt var 7 mennesker i Marstal i 1514 er naturligvis noget trestjernet skrønevrøvl.

Hvorfra kommer navnet Marstal? Kan det være af latin Mare Stellae, Havets Stjerne? – Nej, det er såmænd mere landligt. Ordet kommer oprindeligt af Oldhøjtysk og går senere ind i Gammeldansk og betyder Fyrstelig Stald. Betegnelsen vidner om øens tætte forbindelse med de tyske fyrsteslægter på den tid. Mens øen på Valdemars Jordebogs tid hørte under den danske konge, kom den senere i lange perioder under hertugdømmerne. Naturhavnen ved Marstal, beskyttet af Eriks Hale, var Ærøs eneste brugbare havn mod Østersøen på de tider, her anløb fartøjer med fyrstelige udsendinge for at ordne forretninger, og just her var heste opstaldet i en »fyrstelig stald«, en »Marstal«, der har ligget op for den nuværende jollehavn Sønderrenden. Her blev de fyrstelige udsendinge forsynet med heste, når de skulle ride ud på øen og ordne forretninger. Eller de mødte her repræsentanter fra øen, som når vi møder ordet »Marstall« på papir for anden gang i 1517, hvor Mads Lud fra Ludsgaard i Tranderup er taget til Marstal for at udstede et brev til en kongelig udsending, hvori han afhænder sin skov på Vejsnæs til Christian d. II.

Stedets første beboere har været fiskere, og der blev drevet et ret omfattende fiskeri. Søfart af betydning har der i begyndelsen ikke været tale om, da øens købstad, Ærøskøbing, fra gammel tid havde eneret herpå. Dette blev der lavet om på i 1634, da øen blev opdelt i fire dele mellem fire hertuglinjer. Gudsgave Len, Skovlandet med Marstal, tilfaldt Hans Christian af Sønderborg. Hans Christian så gerne at hans undersåtter fik mulighed for større indtjening og lod Marstallerne opkøbe overskudsprodukter fra den hertugelige gård »Gudsgave« ved Knasterbjerg ud for Marstal. Derved fik Marstallerne mulighed for at omgå Ærøskøbings væksthæmmende købstadsprivilegier, og fra det år kan Marstals søfart dateres. Opkøb af landbrugsprodukter og levende dyr på Ærø og naboøerne tog straks fart med hertugens velsignelse. »Lasten« blev solgt rundt omkring og fik snart et omfang, der frembragte knotne miner og protester blandt købstadsskibsredere i nabolaget. Transporten foregik naturligvis med egne både. Udvidelse af flåden accelererede. Der var i begyndelsen tale om relativt små fartøjer her iblandt åbne både, der især var velegnede til den omfattende transport af levende heste. Fiskeriet spillede fortsat sideløbende en stor rolle. Hvert efterår sejlede der en større flåde til Albuen og Kramnitse på Lolland, hvor de marstalske fiskere slog sig ned i nogle måneder i primitive tanghytter. Herfra drev de sildefiskeri. Fangsten solgte de til beboerne oppe i land, hvilket skaffede dem toldere og købmænd på nakken. 1729 overgik Marstal- og Søbyafdelingerne af øen til kongen og fra da af betragtedes skipperne herfra som ligestillet med kollegerne i kongeriget og hertugdømmerne. Det gav en vitaminindsprøjtning til den marstalske skibsfart af samme kaliber som ø-delingen i 1634. Den midterste del af øen med Ærøskøbing blev først indlemmet i 1750 og nød ikke de samme fordele og blev derved yderligere distanceret. Da hele øen var samlet igen i 1750 under den danske konge, søgte Ærøskøbingborgerne under påberåbelse af købstadsrettighederne at stoppe Marstals voksende søfart, men denne havde nu et sådant omfang, at det ville være katastrofalt for indbyggerne at forbyde dem at udføre deres erhverv, søfarten. Anslaget blev afværget og væksten kunne fortsætte. Fartsområdet for den marstalske skibsfart var i begyndelsen indenrigs, den vestlige Østersø og norgesfart, med hovedvægt på handel med landbrugsprodukter for egen regning. Denne kombinerede skipper- og købmandsvirksomhed var ret så givtig, og stedet var

præget af stærk aktivitet i tiden frem til englænderkrigen (1807-14), ved hvis udbrud halvandet hundrede jagter var hjemmehørende i byen.

Byen var vokset i takt med søfartens udbredelse og huse byggedes langs gaderne, der alle førte til havnen. Byen er selvvokset ikke byplanlagt. Forfatteren Carl Ewald skriver herom i 1893: *Marstal er fra yderst til inderst en Skipperby. De flittige Sømænd har rejst sig et Hjem i Hast, når de en Stund lå over. Hus har føjet sig til Hus, som de kunde bedst, uden ringeste Orden og Plan. En Mur springer kækt frem over Fortovet, en anden trækker sig beskedent tilbage bag en lille Blomsterhave. De fleste Gader er så smalle, at to Vogne næppe kan passere hinanden – et To-Etagers Hus skal man lede længe om i Marstal. Det gjaldt jo blot om at bygge sig en lille Kahyt, hvor Mutter og Rollingerne kan sidde lunt og trygt, mens Fatter er på Søen, og hvor Fatter selv kan hvile sig ud, når han kommer hjem, hvor han kan hænge sin Køje, når han bliver gammel og ikke dur til andet end at sidde stille og tære på Sparerskillingerne og drive ned til Havnen og kritisere Nutidens Sømandskab. Og det mål er nået. Husene er indentil lige så propre og pyntelige, som de er små. Søen er Vejen til Fornøjelse og daglig brød og voksende velstand. Og den er frisk og farbar Året rundt. Markerne rundt om hører ikke Byen til; de får blive Landkrabbernes Sag. Og midt i Byen løfter Kirken sit grimme, tjærede Træspir. Rundt om den ligger Skippere og Sømænd på Rad med pæne Kors over sig – alle de af Marstallerne, der ikke blev derude, hvor de levede deres meste Liv.*

Så ligger Marstal der som en stille Skipperby, der År for År sender sine Børn ud i Verden og tager gladelig mod dem, når de kommer hjem igen. Den er ikke andet end sådant et Sømandshjem og vil ikke gå og gjælde for mere... og byen har beholdt sin egen charmerende struktur med buede snoede gader – ikke alt for linealret og kedeligt prangende. Ind imellem snor nogle små gemytlige miljømættede smøger sig, lokalt benævnt snorrer. Samfundet blev velstående i det gode år for Danmark i slutningen af 1700-tallet indtil Englænderkrigen (1807-14) med en gang forarmede landet, og det var ikke mindst skibsfartens udøvere, der fik de trange tider at føle.

Efter krigen og statsbankerotten 1813 fulgte en lang række sløje år, en bybrand 1815, hvor 71 af Marstals huse nedbrændte, gjorde ikke tingene lettere. Søfarten havde fået et skud for boven og der blev små kår – meget små kår for mange. Jagterne var efterhånden for små til at være rentable til de ændrede forhold, hvor kapitalen til handel for egen regning var gået tabt, de blev derfor forlænget og ofte omtaklet til galeaser. Marstal var sårbar, beboerne ernærede sig udelukkende af søen. Byen har intet opland og heller ingen import eller eksport.

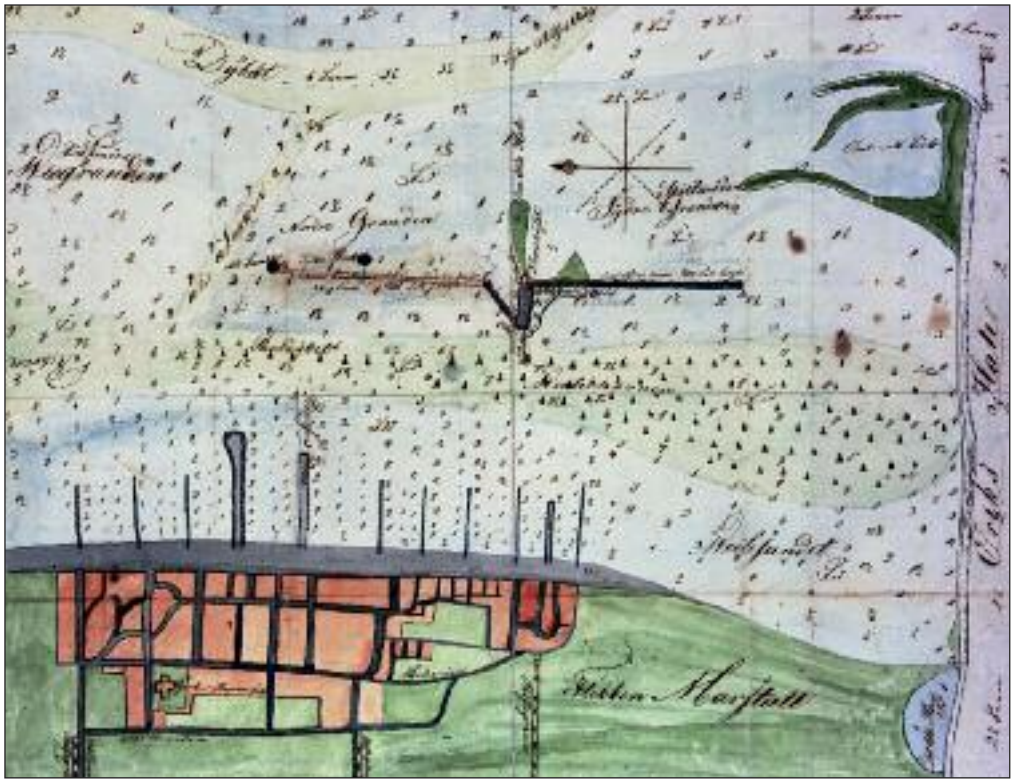
Skibene var hele samfundets eksistensgrundlag, om vinteren lå de alle hjemme i naturhavnen beskyttet af småholme og grunde mod øst og af Eriks Hale mod syd mod Østersøen. Der var eksempler på, at vandet var brudt igennem Eriks Hale med fare for at sønderslå flåden. Ønsket om udbygningen af naturhavnen øgedes derfor i takt med flådens vokseværk og sagen blev forelagt myndighederne. Ønsket om havneanlæg blev ikke ligefrem mødt med forståelse, så Marstallerne tog sagen i egen hånd og iværksatte et enormt arbejde med at sikre havnen.

I 1824 med barskt efterårsvejr bryder søen gennem Halen et par steder. Der er heldigvis ikke ret mange skibe hjemme på det tidspunkt. Men fartøjer bliver slået i stykker. Så Marstallerne beslutter sig for at gå i gang.

De søfarerne kommer hjem i løbet af november-december, og de toneangivende skippere vælger at tage fat. 20 af dem

holder et møde den 9. januar 1825 og bliver enige om at gå rundt i byen to og to og banke på dørene og høre, om folk vil være med til at udbygge naturhavnen. Allerede efter få dage har flere end 200 givet tilsagn om arbejde på havnen og om at bringe skibslaster hjem med sten. Den 28. januar 1825 mødes omkring 100 mand på en lille holm kaldet Holmen eller Den lille Hale, hvor de begynder at bygge et bolværk omkring noget, der senere skulle blive den kunstige ø, der i dag kendes som Kalkovnen, dengang døbt Frederiksminde, da den blev påbegyndt samme dag, som Frederik den Sjette havde fødselsdag.

Det er et sammenhold ud over alle grænser. Søfolkene mødes vinter efter vinter, hvor de brækker sten op på land bl.a. en stenbelagt vej fra hertugdømmernes tid til Gudsgave – herregården ved Knasterbjerg, og når isen var svær nok, baksede de stenene hen over isen. Sten blev også fisket op fra havbunden, når isforholdene tillod det. Det var tunge sten imellem. En af dem var de 50 mand og otte heste om at slæbe.



Marstal anno 1838, hvor molebyggeriet er godt i gang. Bemærk stednavnene, der ikke alle er som i dag. Bemærk ligeledes de mange jagtpæle ca. 100 i tal, som jagterne lå fortøjet ved vinter dage. De er placeret hele vejen op i bunden af havnen, stærkest koncentreret i Vinterhavnen, helt op til Eriks Hale, der lå langt længere mod syd dengang – altså langt ude i havet i forhold til den nuværende position. Det Lille Hav eksisterede dengang, nu står kun den nordlige brink tilbage. Prins Christian Frederik, den senere kong Christian d. 8. foreslog under besøg i 1830 at man anlagde høfder for at beskytte Halen!!! Vise kongelige ord, som man godt kunne efterleve i dag!

Marstal Havn 1932. Sejlskibe og dampere ligger oplagt bag den skærmende kampestensmole.

Molen blev påbegyndt 1825 og stod nogenlunde færdig i 1841, hvor den var nået frem til en position, hvor Prinsegade går ud i dag. Det var i begyndelsen især skipper Rasmus Jepsen, der tog det hårde slæb.

Jepsen gik i land en årrække for at forestå arbejdet og satte en skipper på sin jagt. Han blev senere afløst af en anden gæv skipper som formand for molebyggeriet, Rasmus M. Rasmussen.

Prins Christian Frederik, Fyns Guvernør, den senere Christian den Ottende, anduvede Marstal søndag d. 13. juni 1830 med skonnerten DELPHINEN for at se, hvad Marstallerne havde gang i. Han syntes straks godt om initiativet og mente ikke, at havnebyggeriet kunne skade kongeriget Danmark tvært imod. Prinsen kom med gode råd og anbefalede ligeledes udlægning af høfder ved Eriks Hale. Hvilket også er sket og har hjulpet, men den slags kystsikring er bestemt ikke velset anno 2014, hvor Kystinspektoratet mener at søen skal have lov til at boltre sig frit. Skonnertens chalup lagde til ved en bro, der fra da af kom til at hedde Prinsebroen, og gaden han gik op ad blev omdøbt til Prinsegade. Besøget befordrede at Marstal fik en havneanordning allerede året efter. Molearbejdet fortsatte. Der var sammenhold, som det måske forekommer stærkest i trængselstider.

Molebyggeriet blev genoptaget i 1861, afbrudt af krigen i 1864, og nåede i 1866 frem til det nuværende havnehul. I forbindelse med stormfloden i 1872 blev molen overskyllet. Herefter blev den forhøjet og nok en gang forlænget med 20 meter med kløvede sten, så den nåede op på en samlet længde af 1040 meter og kan give ro, når vinden raser fra NØ og skibene ligger i havn. Det nordligste vedhæng er 1990 ombygget i forbindelse med ønsket om bredere havneindsejling.

De sløje tider for skibsfarten varede indtil midten af 1800-tallet, hvor verdenshandelens opsving gav vind i sejlene igen, og Marstalflåden voksede igen og passe-

rede snart et antal af 200 skibe. Skibene, der blev bygget og indkøbt efter krigen 1864, var hovedsagelig tomastede fartøjer, desuden indkøbtes enkelte barker. De større skibe betød at flere måtte slå sig sammen for at skaffe kapital.

I den følgende menneskealder spredtes Marstalskonnerterne ud over verdenshavene og gjorde Marstals navn kendt over den halve klode. Fra 1880'erne var det tremastede skibe, rigget som bramsejlsskonnerter eller barkentinere, der blev bygget til de længere farter. Atlanterhavsfarten fik større og større betydning, en hel flåde af Marstallere gik på den såkaldte Rio Grandefart. Fra omkring 1890, begyndte man at rigge mange af de nye tremastere som topsejlsskonnerter. 1893 kulminerede Marstalflåden med 331 fragtskibe. I alt beskæftigede flåden da omkring 1400 mand. I slutningen af 1890'erne startede Marstallerne på klipfiskefarten ud af New Foundland og Labrador til Sydeuropa og Brasilien. Skonnerterne i denne fart var for det meste af den marstalske jagtbyggede type rigget med tre eller to master, som de fort-

Midterste del af Marstal, set fra luften sommer 1935. Gaderne stråler op fra havnen. I baggrunden en stor del af kampestensmolen med Holmen på ydersiden mod øst. Helt t. h. mod syd anes et hjørne af jollehavnen Sønderrenden over for Kalkovnen med tipvognebro. Ude i havne ud for daværende Marstal Kulimport ligger barkentinen ELISABETH oplagt og venter på at få installeret maskineri. En nedrigget tremastskonnert ligger ud for Ludvig Johansens Træskibsværft. To skibe står på den nordre bedding. Den lange hal lige nord for beddingerne tilhørte Marstal Staalskibsbyggeri, og på det åbne stykke norden herfor lå tidligere træskibsværfter bl.a. Gorm Clausens værft. Lige nord herfor igen ligger en galease ved kaj ud for Edvard Hansens Træskibsværft. På nordsiden af Eriksens Plads ligger langfareren tremastet bramsejlsskonnert MERKUR – en af de sidste rene sejlere under dansk flag. (Foto: Det kongelige Bibliotek, Fotografisk Atelier).

Marstal by set fra kirketårnet. Bemærk de kalkede tagrygninger.

sat eksisterende MARILYN ANNE ex FREM, FULTON og BONAVISTA. De har overlevet den hårde nordatlantiske sejlads og tidens tand. I alt 110 Marstalskonnerter har været beskæftiget i Newfoundlandsfarten i kortere eller længere perioder.

Første verdenskrig kostede 53 lokale søfolk livet, og 42 Marstalskibe krigsforliste. Efter krigen var Newfoundlandsfarten den sidste oversøiske fart, der beskæftigede et større antal Marstalskonnerter. Det sidste rene sejlskib i Danmark, barkentinen DANA, fik installeret motor i hjemhavnen Marstal 1941, sejlskibstiden var da definitivt omme. Freden var også sat ud af kraft, grusomme krigshandlinger og ugerninger gik hårdt ud over sømandsstanden, 80 gange blev det tunge budskab bragt til slægtninge i Marstal Sogn om at en af deres kære var blevet offer for vandviddet. Selv flere år efter fredsslutningen lurede minefaren.

Dampskibe var i mellemtiden trængt ind på flere og flere ruter, men damptonnage var en kapitalkrævende investering, der oversteg de traditionelle selvejeres og partrederiernes kræfter. Kun få rederier i provinsen magtede opgaven, bl.a. det lokale rederi H. C. Christensen. Allerede 1889 lod firmaet sin første steamer bygge i Newcastle. Snart fulgte flere efter, og efterhånden byggedes dampskibe på rederiets eget værft i Marstal. Samtidig fik sejlskibene installeret hjælpemaskineri, de sidste omkring udbruddet af II. krig. Efterhånden udskiftedes en del af træskibene med brugt ståltonnage indkøbt fra udlandet, især efter II. krig, hvor også nybygninger kom til, bl.a. fra det lokale H. C. Christensens Staalskibsværft, hvor man byggede en serie af de såkaldte Carolinere. Et par af disse er bevaret under dansk flag, SAMKA i Marstal og CAROLINE S i Svendborg.

I efterkrigsflåden var variationen blandt de mindre fragtskibe stor, ombyggede sejlskibe, dampere, trawlere, loggere og tjalke sås blandt nybygningerne. I 1960'erne og 70'erne begyndte serieproduktionen af den mindre skibsfart for alvor og skibene blev

Marstal havn og by set syd fra i 2005 med Eriks Hale i forgrunden og molen i hele dens godt 1 km udstrækning. Midt i havnen ses flydedokken, der kom med i havnebilledet i 1990. (Foto Nordqvist, Starling Air).

nu benævnt coastere. Coasterflåden voksede eksplosivt, idet der var indført skatteafskrivningsregler både her til lands og i nabolandene. En overgang var det en hel folkesport at købe skibsanparter op mod nytår, og flåden voksede langt ud over behovet. Det gjorde naturligvis at der blev alt for mange skibe om buddet og fragterne røg i bund. Det gik ud over forlystelsesspekulanterne, men hvad være var, også ud over dem, der skulle leve af erhvervet og drive det videre, når spekulanterne fandt andre emner for udskydelse af skat. Anpartsinvesteringsformen blev der sat en stopper for 1989 her i landet, dog uden at der kom alternative finansieringsmuligheder for branchen i modsætning til andre EU-lande, der vedblev at bygget los. Bl.a. er der bygget flere hundrede coastere til tyske redere siden da. I takt med denne »udvikling« er den danske coasterflåde skrumpet og er i dag nede på ganske få enheder. Marstalflåden, der stadigvæk i begyndelsen af 1990'erne talte mere end et halvt hundrede skibe, er stort set væk. Kun ganske enkelte coastere flyver Dannebrog i fart world wide.

Dette er selvfølgelig særdeles mærkbart for et samfund, der udelukkende ernærer sig af søen, men heldigvis er der tungtvejende faktorer der peger fremad på maskintelegrafen. En af byens absolutte livsnerver Navigationsskolen er livskraftig som aldrig før. Her er besætning og de omgivende borgere altid årvågen over for anslag ude fra – og med god grund. Velkomsten hjem til riget efter krigen 1864 var en udmelding fra centralmyndighederne om at Navigationsskolen – eller rettere skolerne – skulle lukkes. På det tidspunkt var der nemlig flere af slagsen på privat basis. Navigationsundervisning havde fundet sted i byen siden 1803. Den forræderiske lukningstanke har luret hos centrali-

sterne siden da. Hele 7 gange har de prøvet til (1865, 1889, 1922, 1952, 1959, 1989 og 1999). Men den gik ikke. Nu er Navigationsskolen stor som aldrig før, sammen med Blå HF'er, går der nu 330 elever på skolen. Det er den skole i landet, der har flest navigatører (de to øvrige er navigationsafdelingen af »Simac« i Svendborg og Skipperskolen i Skagen). Skolens stab er en såre vigtig del af byens bemanding og skolen er grundlaget for tilflytning af blåt blod.

På havnen er der et reparationsværft for stålskibe, et træskibsværft, et motorværksted, skibselektro og sejlmagervirksomheder. Den sydlige del – den oprindelige vinterhavn – er udbygget til lystbådehavn, Danmarks bedst besøgte. Havn og søfart er fortsat byens omdrejningspunkt.

500-års begivenhederne bliver naturligvis markeret. I Påsken åbner en særudstilling om Marstal gennem 500 år på Søfartsmuseet. Eriksens Plads indvies under besøgaf regentparret, der ankommer med DANNEBROG den 20. juni. Marstal får desuden besøg af sejladsen Fyn Rundt for de store sejlskibe, der anløber Marstal d. 23. juli. Der vil være havnebal, koncert m.v. I efter-årsferien vil der være Højskoledage i samarbejde med Ærø Folkeuniversitet om ø-liv og Marstals historie, uropførelse af Baggårdsteateret stykke om sømanden Søren Lyngbjørns 838 dage i gidseltagernes vold og en del mere.

Marstal Navigationsskole med nyeste udbygning »Skibet« mod syd og Blå HF mod nord.

Havneliv

Af Erik B. Kromann

Losning af tømmer, brændsel, koks, kul, cement og andet gods, der var hverdagsyn i alle danske havne indtil for godt et halvt hundrede år siden, kunne den 4. og 5. juni 2013 genopleves ved Eriksens Plads, hvor den slupriggede Venus af Valdemarsvik, Sverige, ankom med 12 tons brædder som dækslast og props i lastrummet. Venus, der er bygget af Chr. Madsen i Lynæs 1930, kan laste 18 tons. Lasten blev losset til skibstømrer Søren Nissen, der er ansat på Eriksen Plads-projektet, Venus er for øvrigt søsterskib til Søren Nissens Connie. Søren var med på den 6 dages rejse fra Valdemarsvik. Det er 65 år siden, der sidst blev udskibet en trælast fra denne trælast- plads, og lastningen dér blev naturligvis fulgt af interesserede og pressen. Også i Marstal vakte losningen opmærksomhed. Under opholdet blev masten taget ud, idet skibet skulle på land for bundsmøring på Ebbes Bådebyggeri. Venus ejes af skibsfører Lars Lind, der har været selvejerskipper i mange år. Lind købte sit første skib Leni i 1964, dette skib havde tidligere været i den marstalske newfoundlandfarerflåde som tremastskonnert Kirstine, bygget just på Eriksens Plads i 1904 af bygmester Johan Arnt Petersen. Skonnerten ses på fotoet, hvor den løber af stablen, der hvor Venus ligger på billedet og losser. Lars Lind ejede senere coastere og kom også til Marstal for reparation, i 1992 lå han med sin coaster Brummi oplagt fragtsøgende en måned efter værftsophold – også ud for Eriksens Plads, så der er mange sammentræf, som det nu engang forekommer inden for søens forunderlige verden. Ud over Lars Lind og Søren Nissen var Petter Mannerheim mønstret på rejsen.

Losning af trælast fra Venus, Eriksens Plads anno 2013.

Søren Nissen i lastrummet, Petter Mannerheim langer i land og Lars Lind stabler.

Tremastskonnert Kirstine løber af stabelen 1904. Lars lind erhvervede skibet 60 år senere som Leni.

Ud for Eriksens plads, på sydsiden, ligger den store *flydedok.* Der har gået mange historier om, at det var dén dok, der strandede på Langelands østkyst med flygtninge om bord i befrielsesdagene ved II. Verdenskrigs afslutning. Fotos fra begivenheden viser imidlertid at dokken i så fald måtte være bygget totalt om inden den ankom Marstal mange år senere, så der har været mange skeptiske bemærkninger om det nu kunne være én og samme dok. Maskinchef Gunner Egholm Rasmussen, runder af og til museets arkiv og han gennemgår de gamle aviser med tættekam. Gunner har observeret nedenstående artikel, der afliver myten om dokken i Marstal, som Gunner noterer*:*

I 1951 var der hårdt brug for skrot til stålvalseværket i Frederiksværk, så dokken blev skåret op og forarbejdet til stål bl.a. til Carolinerne, så mon ikke flygtningedokken ofte har ligget i Marstal havn i form af Carolinere og andre skibe:

Marstal flydedok i godt selskab med bl.a. BONAVISTA, VENUS og SAMKA. Den hvide kutter er styrmand Søren Lyngbjørns fartøj, som han har afhændet kort efter sin hjemkomst fra den ufrivillig lange udmønstring i gidselstagernes vold.

Den 91-årige skipper og reder Jørgen Christensen, Søby, der desuden har været havnefoged i Søby, ses her med en svær assurancetrosse som han overdrog museet i 2013. Trossen stammer fra et af hans skibe, M/S ANNE M, der var blevet påsejlet i New Orleans i 1991 og fik trossen som skadeserstatning fra skadevolderen.

Carsten Rasmussen, Søby, og museumsfrivillig John Kristensen (med blå trøje) ses her starte museets 12,5 hestes Søby glødehovedmotor. De er begge udlært på Søby motorfabrik. Det er planen at motoren skal startes op med passende mellemrum på museet.

ÆRØ VENSTREBLAD
Langelands Folkeblad

Mandag den 27. august 1951

Flydedokken, der strandede ved Langeland er nu bragt til ophugning i Nakskov

Igennem seks år har en kæmpemæssig flydedok skæmmet indsejlingen til Nakskov Havn, og først i lørdags blev den store jernkolos, der lå som et minde om tyskertiden, bugseret til ophugning på Nakskov Skibsværft, takket være jernmangelen!

Det var Svitzers JASON, *der i samarbejde med skibsværftet, foretog flytningen, der sker som følge af den stadigt stigende mangel på jern. Med tysker-dokkens endeligt afsluttes et lille, ejendommeligt kapitel af krigens historie.*

Den blev i 1944 bygget til Rostock Skibsværft, hvor den i dagene omkring kapitulationen blev kapret af en stor flygtningeskare. Et par tyske fartøjer bugserede den mod Danmark, men i Langelandsbæltet blev skibene beskudt af allierede flyvere, og fartøjerne lod den store dok flyde (= drive). *Kort tid efter drev den i land på Langeland ved Hennetved, hvor Svitzers* SVAVA *få dage efter befrielsen hentede den til Nakskov. Igennem seks år fik jernkolossen lov at ligge i havneindsejlingen, indtil den nu nyttiggøres.*

Lars Linds coaster BRUMMI *oplagt ved Eriksens Plads sommeren 1992, hvor der var drivkvasetræf.*