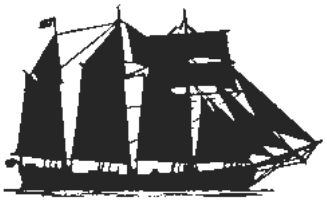
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2015



25. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

Udgivet af:
Marstal Søfartsmuseum · Prinsensgade 1 · 5960 Marstal
Tlf. 62 53 23 31
info@marmus.dk · www.marmus.dk

ISBN 978-87-89829-64-7 – ISSN 1938-7844

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

Forsidebillede:
Rejsegilde på museumsudvidelsen lige op til jul.

Bagsidebillede:
Nyerhvervet Carl Rasmussen-maleri.
Båd i Mørkedybet med last af hø, på vej mod Ommel.

INDHOLD

Erik B. Kromann:
Tilfældigheder/sammentræf 4

Erna Kristoffersen
Kahytsjomfruens Dagbog 6

Mary Tuxen-Petersen:
Marys Krønike 42

Gunner Egholm Rasmussen:
FRETLESS 77

Karsten Hermansen:
Havets klokker 79

Karsten Hermansen:
Den ommelske kineser 105

Benny Boysen:
Sidste rejse med ELSE SKOU 110

Erik B. Kromann:
Issejlads ved Østgrønland 133

Jens Ove Steensberg:
I orkan på Nordatlanten med M/S ARGENTINA i 1963 137

Erik B. Kromann:
Årets gang 145

Tilfældigheder/sammentræf?

Af Erik B. Kromann

De to følgende artikler, skrevet af marstalveninderne Erna Kristoffersen (gift Larsen) og Mary Petersen (gift Tuxen-Petersen), *Kahytsjomfruens Dagbog* og *Marys Krønike,* bringes her – takket være et sammenfald af forunderlige sammentræf.

Ernas dagbog blev ved en tilfældighed fundet på Ærøs Genbrugsstation af en mand, der ikke lod sig narre af bogens anonyme brune ydre, men slog op, læste og fik den befordret videre ad kanaler, der endte på Søfartsmuseet. Optaget af læsning var undertegnede netop kommet til det sted i dagbogen, hvor de to veninder Erna og Mary mødes på søen ved Travemünde på hver sit fartøj – og om Ernas ærgrelse over, at hun ikke havde fået spolet filmen frem i fotoapparatet, da skibene passerede hinanden på klos hold. Just under læsningen af dét dagbogsnotat træder Marys søn Finn Tuxen Petersen ganske tilfældigt ind ad døren til undertegnedes kontor for at forhøre sig om et billede i museets udstillinger! Finn blev naturligvis straks involveret i og fanget af sagen, han var nemlig akkurat ved at renskrive moderens erindringer eller krønike, og dagen efter, da han havde rundet sagen med moderen, kunne han sende foto af Ernas fars skib Zephyr, som Mary havde taget under samme møde på søen! Se det var jo helt underligt. Samtidig fremsendte Finn et foto af de to veninder.

Uvidende om dette forespurgte kort tid efter museumsfrivillig Gunner Egholm Rasmussen om foto af lystskonnerten Fretless, som han havde fundet oplysninger om under gennemlæsning af »Ærø Venstreblad« årgang 1939. Lystyachten er, som man vil se i det følgende, stærkt involveret i Marys krønike – med foto.

Tilfældigheder/sammentræf? – Det forekommer heldigvis! Indlæggene vidner om et mangfoldigt og vedkommende arbejdsliv i småskibsfartens tid, der tillod sammenkomster i havnene, ture i land og andre glæder og nærværende bekymringer, som vi i nutidens hæsblæsende higen efter større fritidsvelstand har sat over styr i større stil. Fælleskabets kaffepausestunder er solgt til fordel for mere fritid med familien eller ganske mutters alene for sig selv. Anden Verdenskrig pulveriserede mange mønstre og liv. Søfartssamfundene blev ramt. I et uhyggeligt omfang mistede søfolkene livet under udøvelse af deres gerning, og mange andre blev hængende derude i England, USA, Canada og Australien, der havde været deres base i de 5 onde år. Verden var blevet ændret for altid, og en omkalfatring af søfarten – ikke mindst den mindre skibsfart – var i gang. Småskibsfarten forsvandt og de lidt større motorskibe gik fra selvejerkulturen til nutidens upersonlige multinationale pensionskasseejede coastere – på godt og ondt. De to veninder døde begge i 2015, Erna i årets første del og Mary på tampen af året, henholdsvis 94 og 93 år gammel.

Erna har på dagbogsrejsen i 1937 taget dette foto af ZEPHYR, der var på 122 tons, og faderen Kristian Kristoffersen, ZEPHYR-Kristoffersen, der står ude for.

Kahytsjomfruens Dagbog

Af ERNA KRISTOFFERSEN, M/Gl. ZEPHYR af Marstal

Marstal Onsdag den 11. August 1937
I Dag sejlede vi fra Marstal Kl. ca. 10. Afgangen blev desværre forsinket da Motoren gjorde Strejke. Kl. er ca. 5 og vi passerer Damehovedet. Kl. 9 ank. Travemünde. Far og jeg har været oppe i Byen med Kort til Mor og vi købte Vindruer, Bananer og Blommer. Travemünde er Tysklands Badested.

Travemünde Torsdag den 12. August
I Dag er Kl. 7 da jeg er oppe. Vi sejler nu til Lübeck. Kl. 11 ank. Lübeck. Far og jeg var hos Skibsmægleren og her ligger en mængde Skibe, Da vi sad henne paa Kajen rendte M/S FALSTER lige ind på os men der skete ikke nogen videre Skade. I Aften er Far og Lars Bager, der ligger her med KAREN, oppe i Skipperhuset, jeg har siddet og læst i »Vikingen«. Ved siden af os ligger M/S KLIPPEN, den er smuk. Menuen var Frikadeller.

Lübeck Fredag den 13. August
I Dag er Kl. 8 da jeg er kommen op. Frokosten er sat til livs, og Kahytten og Køjerne er i orden. Far og jeg har været oppe i Byen med Brevet til Mor og vi kunde ikke forstaa hvorfor der var saa mange svenske Flag alle Vegne, og da vi kom hen til Kajen saa vi at to svenske Skoleskibe med masser af søde Pøjker var ved at lægge til ved Broen og der blev gjort Honnør paa Dækket. Skoleskibene var hvide og meget smukke, Officererne ombord var i Uniform med blanke Knapper. Far og jeg har drukket Formiddagskaffe ovre paa KAREN og vi fik Knækbrød til. Omlidt er Kl. 12 saa kommer Bager over hos os og spiser Budding med Rosiner i og Kirsebærsovs til. I Eftermiddag skal vi klædes pænt paa og op i Lübeck By. Jeg har lige faaet Brev fra Mor der var angaaende en Plads omme hos Jens Hansens, som jeg kunne faa til den 1. Oktober, men jeg tror nu ikke jeg kan udfylde den og saa er det jo ikke saa rart, naar man ikke kan det. I Eftermiddag har Far, Lars Bager og jeg været en lang Tur. Først gik vi hen og besøgte Karl Petersen med HERCULES, de er ved at lade Smedekul til Nakskov. Der var Leo Raahauge Madsen jo med i 3 Maaneder, da han ikke har sin Sejltid. Da vi havde været der gik vi paa Strøget, vi var i »Globus« og flere andre Butikker. Kl. 6

Morten Hay om bord på motorskonnert DUEN.

spiste vi til aftens hos Bager, og var der hele Aftenen sammen med Morten Hay fra DUEN og Karl Petersen, HERCULES. Lübeck er smuk ved Lys. I Skipperhuset (*Shiffergesellschaft*) har jeg ogsaa været, der var spændende.

Lübeck Lørdag den 14. August
I Dag fylder Anna 18 aar. Tillykke med det. I Dag kom jeg op Kl. 7.30. Kahytten og Styrehuset er gjort i Orden og jeg har lige faaet mig en sludder med Svenskeskipperen paa m/s KLIPPEN fra Skærhamn. Han kaldte Skærhamn for det svenske Marstal der var nemlig 65 Skibe hjemmehørende der, han fortalte at han havde været i Marstal en Gang. I Dag er det nogenlunde Vejr. Kl. er 4 og Far og jeg gaar i land. Vi har været i »Epa« og »Globus«. Der var rigtig liv paa Breitestrasse i Eftermiddag. Far og jeg har gnasket Blommer i os oppe i Byen. Da vi skulle ned ombord var vi lige et Driv henne og se paa de to svenske Skoleskibe og paa alle Pøjkerne. Der var fri Adgang om Bord, jeg vilde gerne have været derovre men Far vilde ikke med. En af Gutterne gav os et Stykke paa Harmonikaen, det var en svensk Sømandsvals. I Aften har Hay været her. SKJOLDNÆS fra Søby og KARL af Bandholm ligger Side paa os. I Dag er menuen Oksehalesuppe og stegt Budding.

Lübeck den 15. August
I Dag er Kl. 7.30 da jeg staar op. Vi er nu flyttet helt ned til et Pakhus der hedder D, det er det allersidste. Skipperen paa KARL det er jo Ernst Hermansen fra Marstal, har lige været henne hos os og faaet Frokost. Nu har vi faaet Steg og jeg rørte Meljævning ud og den blev desværre lidt klumpet, men det gik ellers meget godt med saucen alligevel. Vi fik saa Agurkesalat til. Det var en Herreret. Peter er ved

Motortjalken SKJOLDNÆS af Søby, bygget Holland 1892, 140 tons lasteevne.

M/S KARL af Bandholm, der kunne laste 170 tons, var hollandskbygget fra 1904.

at vaske Storvask. Jeg har lige pudset Knive. Nu har Far og jeg været ovre og besøgt Morten Hay paa DUEN og vi blev enige om at gaa en tur i Aften. Ernst Hermansen, Morten Hay, Far og jeg har været en ordentlig lang Tur. Først gik vi hen over Broen, hvor der er en prægtig Udsigt over hele Lübeck, »Byen med de mange Taarne«. Paa den anden Side Broen ligger der et helt Villakvarter med mange smukke Bygninger. Ned ved »Holsteintor«, de to gamle Taarne, er der et meget smukt anlæg med mange kønne Blomster og Græsplæne. De 4 gamle Salthuse ved Siden af er ogsaa værd at lægge Mærke til. Derefter gik vi ad den Vej der fører til højre for Holsteintor og langt ud ved Domkirken med de to slanke Spir. Ved siden af ligger Lübecks smukke Museum der er saa mægtigt at det tager flere Dage at se det igennem. Anlægget ved Søen er ogsaa kønt ved Aften. Da vi fortsatte lige ud af en Gade kom vi ud paa Strøget Breitstrasse og der er vel nok flot. Sikke smarte Damer der gik og promenerede med deres kække Marinesoldater i Uniform. Vi skulle saa have været henne paa et fint Hotel, hvor Hay viste os hen, men der var saa lukket. Derefter gik vi hele Breitstrasse langs, kom forbi det flotte Hotel, »Stadt Hamburg« der er Lübecks største og mest komfortable. Vi endte saa paa Cafe »Opera« og der var nydeligt og fint. Jeg fik en herlig Portion Is, to Slags Hindbær og Vanilje. Da vi var færdig der fortsatte vi ned ved Havnen og Hjem. Det var en god Aften. I dag er Menuen Tyske Klumper.

Lübeck den 16 August

I Dag er Kl. 8 da jeg staar op, ja vi faar ingen Last i Dag ikke heller, det er vel nok ærgerligt (uha). Frokosten er vederfaret Retfærdighed og Kahytten og Styrehuset i Orden. Far er gaaet i Land med det Rør der skulle loddes. Nu er Kl. 12.30 og vi har lige spist. Vi ligger ved Ben-kajen nu lige overfor Skibsværftet. Kl. er lige ved 6 og vi er flyttet et langt Stykke, helt ud ved Pakhus 15-16, MAGDA, Krulls fra Marstal ligger her ogsaa. I Aften har vi været henne og drukket Kaffe hos dem, det er nogle Flinke Folk. Lige ved siden af dem laa KARL fra Pataholm det er jo Folke Eriksson, der har den og vi talte lige med ham. De havde fyret op og skulle til at gaa til Faaborg med Salt. Folke Eriksson var ked over at han ikke fik fars gamle ZEPHYR. Den han havde, stod ham i 27.000 Kr. og den lille ZEPHYR kostede kun 22.000 Kr. De var 3 Mand Ombord.

Lübeck den 17. August
Ja i Dag har jeg været en rigtig Syvsover. Kl. var 9 da jeg stod op men uha, uha det er næsten for sent, jeg naaede ikke at faa ryddet ret meget op, men jeg har skrevet til Mor og Grethe hun fylder jo 17 aar den 20. August, samme Dag som Morbror Hans. Vi har begyndt at lade i Dag men faar ikke mere end 90 Tons i Dag. Pokkers også. I Eftermiddag har Far og jeg rigtig været i Land oppe i saa mange Butikker bl.a. »Globus«. Der købte vi en fin lysegrøn Underkjole til Mor og jeg fik et Par Strømper af Far. Der var mange af Eleverne paa Skoleskibene, der havde Landlov i Dag. Vi var ogsaa inde hos »Pihl og Fealing« og købe Glasvarer. Da vi kom forbi »Arnth Prahl« talte vi med Prahl han er en flink Mand. Nu er Far gaaet op hos Madam Piper oppe i Hafenstrasse og købe

Den lille Jytte, der havde givet navn til faderens skib, ude at spadsere med forældrene, »Dine« og Thorvald Petersen. Jytte fik en søster, der hed Karin, JYTKA blev derfor et senere skibsnavn i JYTKA-Petersens eje.

Korendenbrot, hun er Sønderjyde. I Aften har vi haft et lille Selskab med Marstallere. Det var Hr. og Fru Krull (MAGDA) og Hr. og Fru Petersen (JYTTE). De er lige kommet hjemmefra. Hun er sød den lille Jytte hun er kun 2 og 1/2 Aar og en rigtig lille Spilopmager. Fru Petersen havde Æblekage med hen, den smagte godt

I Dag er Menuen Steg.

Lübeck den 18. August
I Dag er jeg oppe Kl. 6.30 det er jo tidligt. Der er rigtig bleven gjort rent nede i Kahytten, Styrehuset og Kabyssen. Vi har nu faaet de 30 Tons Smedekul til og er færdig til at gaa. Ved Harnwik mødte vi Lars Bager. Da vi var ved at fyre op kom de svenske Skoleskibe sejlende paa slæb de har ikke Motor. De kippede med Flaget og det gjorde Fru Petersen paa JYTTE ogsaa. I Dag var svenska Pøjkerne i blaat Tøj, de har 3 Sæt, hvidt, mellemblaat og Landgangstøjet er mørkeblaat. Kl. er 10 og vi er ved Travemünde, Far og jeg har været til Bager og bagefter var jeg inde hos en Gartner og købe Blommer alene, jeg klarede mig godt med det tyske for jeg sagde ikke ret meget. En Flyvemaskine var saa lavt nede at den var ved at tage Masten. Ved Badehotellet i Travemünde er alle Nationers Flag oppe. Her er lige sejlet et mægtigt stort Krigsskib forbi. KARL fra Bandholm, som ogsaa skal til Holbæk, er lige passeret os, han kan sagtens løbe fra os han har en 120 Hk Maskine i. Kl. er 9 og jeg gaar til køjs. Det er Maaneskinsvejr i Aften.

I Dag er Menuen Lobescowes.

Nyborg Torsdag den 19. August
Kl. er 7 og vi er nu ved Slipshavn. Vi skulle ind til Nyborg for Oliefyldning. Det er vel nok en dum Havn at ligge i, vi gynger meget her. Om lidt kommer Skibshandleren med en Avis. Jeg har skrevet til Mor, mens vi sejlede. EDITH, Stærke fra Ommel, ligger her ogsaa og losser Kalisalt fra Lü-

beck. Det øsregner altid naar jeg er i Nyborg og det slog heller ikke fejl denne Gang, det har lige regnet meget, men nu er det ellers helt godt Vejr igen. Far har lige aabnet Konservesdaasen med de italienske Pærer i. Jeg har lige været henne hos Kes og Peter med hver en Pære. Jeg bildte dem ind at det var Æggeblommer for det ligner de grangiveligt. I Eftermiddag har Far og jeg vasket lidt. Vi skal vistnok starte herfra Nyborg Kl. 12 i Aften. Kes og Peter har en Skildpadde, som de har købt i Horsens og givet hver 2 Kr. for. Lige nu da jeg sidder og skriver og kommer til at se op paa Land kommer Ellen Dahl, Fru Bramsen og hendes lille Pige gaaende. Det var et morsomt Træf, de skulle ned og se Petroleumsdamperen PETROLEA sejle til Aabenraa, der er Fru Bramsens Mand Styrmand med. Ellen havde fri i 10 Dage og var paa Cykletur sammen med sin Mor, de havde været paa Langeland og skulle nu over Taasinge hjem. EVELYN fra Aalborg ligger ude ved Slipshavn. Her er vel nok megen Trafik med alle de store Færger der kommer og gaar. Nu er Kl. 7.30 og vi gaar til Køjs. Det er tidligt.

På vej til Holbæk Fredag den 20. August
I Dag kom jeg op Kl. kvarter i 8 og vi letter nu fra Nyborg Havn. Vi skulle have sejlet derfra Kl. 3 i Nat, men saa vilde Motoren ikke starte og vi maatte saa have en Mekaniker ned, men det kostede da kun heldigvis 3 Kr. M/S MARIE, hvor Fætter Kristian er med, kom til Nyborg i Morges. Statsskoleskibet DANMARK ligger inde ved Kerteminde og staar nu for fulde Sejl op i Storebælt det er et flot Syn. Far og jeg har lige hørt Vejrmelding og Udsigterne var helt gode. Kl. er 5 og vi passerer Gniben paa Sjællands Odde. Nu er vi ankret op ud for Hundested og vi har lige faaet Aftenkaffe. Det er det herligste vejr i Aften. Maaneskin

I Dag er Menuen Frikadeller.

Holbæk Lørdag den 21. August
Kl. er et kvarter over 6 da jeg staar op. Jeg har gjort Lørdagsrent i Kahytten. KARL fra Bandholm er passeret os. Der ligger mange Skibe inde i Havnen kan jeg se i Kikkerten. Holbæk er en temmelig stor By ca. 12000 Indbyggere altsaa på størrelse med Nyborg. Kl. er 8 da vi kommer til Holbæk. Skibshandler Anderson kom-

Dampskibet PETROLEA af Nyborg, bygget Københavns flydedok 1904, kunne gå med 465 tons olie.

mer ned til os om lidt med nogle Ribs, det var ham der engang var oppe i Skovgydens Farvehandel sammen med sin Frue da jeg tjente der. Carl Clausens Svigersøn har ogsaa været her, det er jo Skibsmægler Bom. Der var en stor Post til os da vi kom, 4 breve og Aviser. 2 Breve fra Mor, 1 fra Arndt og Prahl, et fra Østermann og 1 til Peter fra hans Mor. I aviserne staar der saa meget om Kongen da han var i Marstal. I Eftermiddag skal jeg vaske lidt.

I Dag er Menuen Hvidkaalsvælling. Her har været en Mand som bor her i Holbæk, han var henne fra Ommel og drukket Kaffe og Wienerbrød hos os i Eftermiddag. Nu er Far gaaet op hos Katrine Jensen, det er Ellens Mor, hun har Skibshandlerforretning, det er Anderssons Svigermor, Ellens Søster han er gift med. Jeg har rigtig haft Storvask i Eftermiddag, jeg skal til at hvidte Sko nu. I Aften skal vi have Rødgrød, som Far har lavet. I Morgen kommer Katrine Jensen og Anderssons nok ned og besøger os.

Holbæk Søndag den 22. August

I Dag er jeg oppe mellem Kl. 7 og 7.30. Kaptajn Carlsen paa VERA, det er Fru Madsens Broder hende henne overfor Skovgydens Farvehandel, har lige været ombord og besøgt os og faaet Morgenkaffen. Jeg har nu hængt min vask til Tørring og det tørrer godt i dag. Peter fik en Kylling fra sin Mor i Gaar, saa den skal vi have i Dag til Middag sammen med Leveren. Jeg har nu vasket op og ordnet i Kabyssen. Det kan nok være det var en ordentlig Skylle vi fik lige før, det styrtregnede men nu er det da fint Vejr igen. Vi har faaet Snegle til Kaffen i Eftermiddag. I dag er Menuen Lever og Kyllingesteg og Rødgrød. Far og jeg har lige været en tur rundt i Byen. Der er kun forretninger i den Gade. Derefter gik vi ud ved Holbæk Centralskole og ned langs Havnen, hvor vi talte med Skipperen paa KRISTIAN fra Mullerup. Der laa ogsaa 2 tremastede

M/S VERA af Grenaa, der lå i paketfart, tilhørte Marstalleren »Anholt«-Albertsen i København og var bygget i Svendborg 1921 med en lasteevne på 185 tons.

Skibe WESTA fra Pärnu og et fra Tallin. Far og jeg har lige siddet og sunget saa mange forskellige Sømandssange. I Aften har jeg rigtig været rundt og set Holbæk By, den er vel nok smuk. Kl. 7 kom Andersson og hans lille Pige Kirsten og hentede os og vi gik saa hen og fik 4 svenske Søfolk med henne fra en 3-master, der hedder OLGA og det er nogle som Andersson kendte, han er jo ogsaa svensk fra Hveen.

Holbæk Mandag den 23. August

I Dag var det Meningen at jeg vilde have været oppe Kl. 7 men den blev 7.30 i Stedet for. Grunden var at jeg har gjort lidt mere rent end sædvanligt. Pudset bl.a. Klokke, Barometer, Magnet til Kompasset, Ror og det lille hjul til Skruen og Haandtaget til Regulatoren til Maskinen. Henne i Kabyssen har jeg ogsaa gjort rent, pudset Primus og Komfur og Koøje. Vi losser i Dag men lige før gjorde Dæksmotoren Strejke men nu gaar det da godt igen. Vi skal til København og lade Jordnødkager til Faxe, det er fra en Damper. VERA-Carlsen er ovre hos os nu og faa et Glas Øl. I Eftermiddags har jeg været oppe i Byen og handle lidt. Derefter gik jeg ned til ZEPHYR hvor Anderssons var kommet. De fik Chokolade og Sherry Brandy og Æbler. Ellen og jeg satte os ned

i Kahytten og sludrede, hun synes vi havde en dejlig Kahyt. Da Kl. var 9 gik de hjemad igen.

I Dag var Menuen Opstuvet Hvidkaal og Rødgrød.

Holbæk Tirsdag den 24. August
I Dag kom jeg op mellem 7 og 7.30. Jeg har været oppe i Byen med mine sko der skulle forsaales, inde paa Elefantapoteket og købt Benzin og inde og købe Frimærke. Jeg har nemlig skrevet 8 sider til Mor. Oppe i Byen mødte jeg Fru Andersson og vi fulgtes ad langs Stranden. Kl. er lige præcis 4.30 og vi sejler fra Holbæk. VERA sejlede ved 3 Tiden. Ja nu da vi skulle ud af Havnen var jeg rigtignok ikke glad vi skulle dreje saa mange gange. Og da vi kom uden for Havnen var vi ved at strande inde paa Stenene, men det gik da godt alligevel. Det er vel nok flot Maaneskinsvejr i Aften. Her sejler en Passagerdamper forbi os med lys i alle Koøjerne. Det ligner et flydende Hotel. I Aften har vi faaet Kaffe Kl. er 10.30 og jeg gaar til køjs.

København Onsdag den 25. August
Kl. er 7 og vi er ved Indsejlingen til København. Kongeskibet DANNEBROG sejler lige ved siden af os ogsaa ind i Havnen. Majestæten skal inspicere Skoleskibet GEORG STAGE i Eftermiddag, den var flagsmykket fra Top til Lønning det saa flot ud. Her ligger en meget flot Hollænder der hedder ESPERENCE ved siden af os. Den store Turistdamper ORONTES laa ved Langeliniekajen. Her er usædvanlig mange Skibe, vi ligger ved Midtermolen. Jeg har klædt mig fint paa fordi jeg skal op hos Grethe og besøge hende. Kes følger mig derop. Jeg har lige faaet 5 Kr. af Far, Det var pænt af ham.

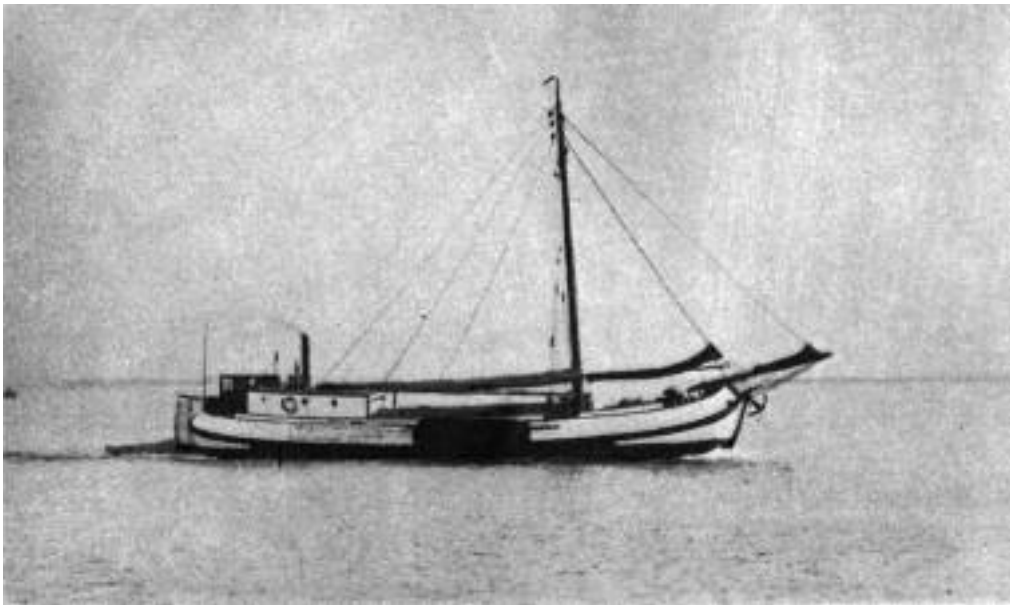
København den 26., 27., 28. og 29. August
Boede hos Grethe. Grethe og jeg har været nede ombord på ZEPHYR, vi cyklede. Det var temmelig besværligt at komme ned ombord da vi først skulle op paa den store Damper. Der er 3 Ærøboere med MAROCCO. Kaptajnen er fra Ærøskøbing 2. og 3. Mester fra Marstal. Jeg tændte saa under Kartoflerne, da vi var kommet

VERA som den og Københavns Havn tog sig ud i midten af 1950'erne (HMP).

ned ad Lejderen. Grethe hjalp med at pille dem. Da jeg havde faaet 3 Kr. af Far cyklede vi hjemad til Grethe igen.

København den 30. August
I Dag kom jeg op Kl. 7. Jeg er nu kommen ombord igen. Det tog lige 1 Time at gaa herned, jeg gik nedad Aarhusgade og ned til MAROCCO den skulle jeg først over paa. Den er stor og flot, det er ogsaa en Passagerdamper. Den er nu lige sejlet efter jeg kom ombord til Kalundborg og Odense. Kl. er 4 og vi er færdige med at lade. Omlidt skal vi sejle. Den store polske Amerikabaad PILSUDSKI er lige sejlet. Den er fin. Kl. 4.30 sejler vi fra Kongens København. Trekroner er vi ogsaa passeret og jeg har været henne og hjulpet med at hejse Sejlene. Kl. er 9 og jeg gaar til Køjs, vi er ud for Dragør.

Faxe Tirsdag den 31. August
Vi kom til Faxe Ladeplads i nat ved 3.30 tiden. Kl. er 7 og jeg er oppe og skrive Kort til Mor. Nu har jeg gjort rent over det hele. Far er lige kommet oppe fra Mæglaren med Brev, Pakke og Aviser fra Mor. I Pakken var der Langepærer Ah, hvor de smager. Vi skal nok lade Kalksten herfra og til Aabenraa. Vi ligger ved siden af en Tysker der hedder MARIECHEN. Nu er vi forhalet hen og ligger ved siden af en Kuf fra Odense. Den lille Hansen med CATHRINE fra Rønne er lige kommen ind i Havnen. Nu har vi aabnet Pakken med Aviserne, der staar om Pladsen omme hos Jens Hansens. Far og jeg har lige talt om det. Saa snakkede jeg om den Plads i Taarbæk. Når jeg er fyldt 17 Aar ville og maatte jeg ogsaa godt komme derover. Far og jeg har været en tur oppe i Skoven og se efter Brombær men vi kunne ingen finde. Oppe i Skoven saa jeg et stort Træ som Far engang har skaaret sit Navn i, det er ca. 40 Aar siden, det var mens han sejlede med sin Far. Vi gik saa langs Vejen hvor Butikkerne laa og vi talte med Skibshandleren, han fortalte mig at der var en god Badestrand Øst for Havnen. Jeg var henne hos Bageren og købe mig 2 Kokoskager til 5 ører stk. ELLEN af Odense ligger paa siden af os. Her er vel nok mange



Motortjalken ELLEN af Odense, bygget i Holland 1904, 135 tons last.

Skibe, der er nok ca. 20. Skipperen paa ELLEN har været ovre og snakket i Aften. Han viste os et Fotografi af hans Kone der var koloreret, det var smukt. Kl. er 9.30 og vi gaar til Køjs.

I Dag var Menuen stegte Skrupper – Uhm.

Faxe Onsdag den 1. September

I Dag kom jeg op Kl. 8. Jeg fik Wienerbrød paa Sengen i Dag. Nu er Kahytten og Styrehuset gjort rent. Jeg har lavet Kernevælling og stegt Aal og Skrupper. Vi har faaet Pakke, Brev og Aviser i Dag igen. Der var Langepærer i. Mor skrev at Vilhelmine, min Præstekammerat, er død, det er frygteligt for hendes Moder som kun har hende ene. Det var Blindtarmsbetændelse som var gaaet i Bughinden. Jeg sad ved Siden af hende da vi blev Konfirmeret. Jeg Nr 1 og Vilhelmine Nr 2. Jeg fyldte 11. November og hun fyldte den 22. November. Kirsten skrev at HERCULES og KAREN laa hjemme. Nu har Hansen paa ELLEN lige været ovre og sludret lidt. Hans Søn sejler med, han er 18 Aar. Jeg har siddet og stoppet 3 Par Sokker af Fars. Den lille Hansen med CATRINE fra Rønne, det er jo Øbo-Kalines Svigersøn, han har gaaet paa Navigationsskole i Marstal. Han er en lille sjov mand. Nu er Kl. 6 og vi skal spise. I aften har jeg læst i Feruromanen som jeg fik af Thyra den hedder »Onsdag er min Lykkedag«. Den er morderlig god. Vi har spist Kokoskager i Aften heroppe fra Bageren de smagte vidunderligt og saa er de saa store.

Faxe Torsdag den 2. September

I Dag kom jeg op Kl. 20 min. i 8. ELLEN af Odense er snart færdig med at losse saa skal vi til. Frokosten er sat til Livs og Kahytten og Styrehuset gjort rent. »Kraft skisme« – Anders Christensen med ALICE fra Ristinge er lige kommet ind. Henrik er med endnu. Jeg har lavet Aalesuppe i Dag, den smagte herligt. Der var Porer, Gulerødder og Selleri i og Boller og Aal. Max Schmidt med CATHRINE er lige kommen her ogsaa, saa er vi da 2 Marstallere. Jeg har skrevet til Grethe og Hedvig og været oppe hos Købmanden og faaet Fri-

To dæksfolk om bord på HERCULES.

Motorgalease CATHRINE af Marstal, såkaldt Kielergalease fra 1921, ladning 110 tons.

mærker. Folk her de kigger paa mig naar jeg gaar i land i mine Overall. I Aften har Far og jeg været ovre hos Anders. Han var ovre hos os i Eftermiddag og nede og se Kahytten. Vi fik Herrepærer de smagte vel nok dejligt. Henrik har 3 Søskende 1 Søster der er ældre end ham selv, og 2 mindre Søstre. Det var en god dag. Her er bælgragende mørkt om aftenen her er ingen Lygter tændt.

Faxe Fredag den 3. September
I dag er jeg oppe Kl. kvarter i 7. Jeg vaagnede ved at Far gik rundt og slog fluer med Smækkeren. Far har lige skreven til Mor. Jeg var oppe med det og bagefter var jeg henne hos Bageren og købe Kager + Kokossnitter. Jeg skal hen og skrabe Kartofler, naar jeg har redt køjer, og gjort rent. Posten har lige været her med Brev fra min lille søde Mor. Der var ogsaa et langt Brev med fra Onkel Alfred fra Tynen i England. I Dag skulle Vilhelmine begraves. Det er trist for hendes Moder. Lige før fik vi os en lille Forskrækkelse. Forvalteren var nede i Kahytten og Far og jeg ogsaa. Lige med et blev der en Halløj og Raaben, og Far sagde, hvad er dog al det. Vi skulle saa op og se hvad det var. Da var det Vognen der var ved at vælte ned paa Skibet den hang ud over Bolværket, men heldigvis skete der intet, de fik den op ved hjælp af Lossebommen. Nu har vi spist og jeg har vasket op som sædvanlig. Vi har lige haft en Smed nede til Dæksmotoren. Den gjorde lidt Strejke. Jeg har været mig en tur oppe i Byen, hvis man da kan kalde det nogen By. Der er ellers meget hyggeligt her i Faxe Ladeplads, da jeg kom ned ombord fortalte Far at Anders ville sejle nu i Eftermiddag. Kl er 5.30 og Anders med ALICE er sejlet. Jeg Vinkede til Anders og Henrik, de skulle til Stege, det er jo et nemt lille Trip. I Aften har vi skreven til Onkel Alfred. Hansen med ELLEN har været nede i Kahytten hos os i Aften og snakket. I Aftes var der Flyvemanøvre over Byen.

I dag er Menuen Aal i Smørsauce.

Faxe Lørdag den 4. September
I Dag er Kl. kvarter i 8 da jeg staar op. Der er gjort Lørdagsrent i Kahytten. ELLEN er lige sejlet til Odense nu. Hansen har en Søn, der hedder Viggo og som sejler med GRETE MÆRSK, de er i Hongkong nu for tiden uha, det er dernede hvor de slaas Japanerne og Kineserne. [Erna skulle

som sømandskone selv senere komme til Hongkong med samme GRETE MÆRSK]. Jeg har været oppe med Brevet til Onkel Alfred. I Eftermiddag har jeg lagt rent Papir paa alle Hylderne. Da Kl. var 5.30 gik Far og jeg op i Byen og købte Kød, Ost, Æg og Tomater. Inde hos Skibshandleren fik vi Læskedrik. Max Schmidt med CATRINE var oppe hos Skibshandleren ogsaa. I Aften har jeg lige været oppe hos Skibshandleren ogsaa efter Cigarer.

I Dag er Menuen Grydebøf.

Faxe Ladeplads Søndag den 5. September
I dag er Kl. 8 da jeg staar op. Far har været hos Bageren efter Wienerbrød. Her var en Dreng lige før og sælge Aviser, vi købte »Politiken«. I Eftermiddag skal Far, Peter og jeg paa Nødde- og Brombærtur. Kes er taget til Vester Egede fra Morgenstunden af. Jeg har vasket op efter Middagen og kogt Kaffe. Vi har faaet Kaffe med Wienerbrød til. Kl. 2 spadserede vi af sted til Skovene som ligger 2 km udenfor Byen, vi saa en Bil som var kørt fast og Falcks Redningskorps trak den op. Vi gik saa ned i alle Skovene og ledte efter Nødder og Brombær, men vi fandt hverken det ene eller det andet. Da vi saa Udkanten af Skoven tænkte vi at nu maatte der da være Brombær, det er jo ved Grøften og Gærder at de gror men vi blev snydt. I Stedet laa der en Bondegaard med Frugthave til. Vi gik om bag Haven hvor der stod nogle Mænd og Koner og Far spurgte om vi ikke kunde købe nogle Æbler. Vi fik saa en lille Posefuld og vor Spand blev fyldt. Desuden havde de en Busk med Brombær som de selv havde plantet, der fik vi saa en lille Pose ogsaa. Brombærrene spiste vi paa vejen hjem. Kl. 5 kom vi ombord igen, Far gav Is oppe i Byen. Det var Jordbæris i Kræmmerhuse ah dejligt. Nede ved Plantagen mødte vi Forvalteren, hans Kone og lille Pige. I Formiddags var her nogle unge Piger oppe fra Sømandshjemmet og sælge Numre til en Basar som skal afholdes 28. September. I Aften gik vi i Seng Kl. 8.30. Det har været en meget god Dag.

I Dag er Menuen Grydebøf.

Lars Bagers kuf KAREN i Karrebæksminde.

Faxe Fadeplads Mandag den 6. September
I Dag kom jeg op Kl. 7.30. Det er helt godt Vejr i Dag ogsaa. Jeg har gjort Kahyt og Styrehus rent og skrabet Kartofler. Vi er færdig med at losse, Kl. er kvarter over 1. Lige før kom Havnefogeden og sagde at vi ikke kunne lade førend Onsdag eller Torsdag – sikke noget Nonsens noget. ANTJE fra Egernsund den store kolos skal have 160 Ton førend os. Jeg har været ovre og bleven vejet, jeg vejede 122 u. 61 Kg. Nu har jeg været oppe med Brev til Mor. Anders og Henrik er lige kommen og RASMUS STOLT af Nyord ogsaa. Nu har de gjort 1 Rejse mens vi ligger her.

Faxe Ladeplads Tirsdag den 7. September
I Dag kom jeg op Kl. 10 min over 8, Jeg vaagnede ved at der var en Traven frem og tilbage paa Dækket. Jeg skulle saa op og se hvad det var. Vi var ved at forhale hen agten for Anders og forend for ANTJE fra Egernsund, det er ham, der havde LOUISE fra Egernsund som Far var i Vejle og saa paa. Anders og Henrik var henne og hjælpe med at forhale. Det Blæser en røg piv Storm i Dag, det er der ikke meget ved. Far er gaaet op hos Mægleren. Jeg var lige med henne og snakke lidt med Henrik, han var ved at hjælpe med Kalkstenene som de skal til Stege med, men de sejler nok ikke i Dag alligevel, da det er en SV Storm. De er ellers færdige med at lade. I Aftes efter spisetid forhalede vi hen paa Siden af M/S HAMMERSHUS fra Bornholm. Der er en Mand som har sejlet før her fra Faxe Ladeplads, Far Kalder ham Lars med VITALIS, det er altsaa hans Skib som har hedt saadan. Han er Sejlmager og bor ude ved den store røde Bygning »Strandborg«, som vi kan se herfra hvor vi ligger. Han var ovre hos os i Aftes sammen med Anders og Henrik og drikke Kaffe. Far havde købt en dejlig Svedsketærte og Kokossnitter og Æblesnitter oppe hos Bager Olsen ved Siden af Skibshandleren. Først sad vi oppe i Styrehuset og snakkede. Lars og Henrik skulle saa ned og se Kahytten. Lars gik op igen men Henrik og jeg satte os ned og sludrede videre, men den ældre Generation sad oppe i Styrehuset. Vi snakkede om alt muligt. Henrik fortalte at han havde en Fætter der skulle have været med ØKs stolte Skoleskib KØBENHAVN paa den sidste Rejse, men saa faldt han paa Dækket af en Damper og slog sit Ben saa han kom ikke med og godt det samme, for det var paa den Rejse at den sporløst forsvandt. Det er ikke mere end 14 Dage siden at ALICE havde været i Svendborg da var BIRGITTE fra Stubbekøbing ogsaa der. Henrik han er flink og tale med skal jeg love for vi spiste Bolcher alt mens vi sludrede. Kl. 9 blev der sat vand paa til Kaffe og vi gik saa hen i Kabyssen for at drikke den der. Lars med VITALIS er 58 aar. For 3 aar siden sejlede han med HERTHA, 3m Skonnerten hjem til Marstal her fra Faxe, det har nok været mens Lundgreen var med. Det kan godt passe med 3 aar siden. Kl. 10 gik Lars hjem og lidt efter Anders og Henrik. Far er lige kommen oppe fra Mægleren med Pakke med Blommer i og Brev fra Mor og Kirsten. Mor skrev at Betty Hansen var kommet hjem nede fra Rudkøbing, hun kan nok ikke undvære Marstal. Blommerne er dejlige store Viktoria, Kes og Peter har faaet en Posefuld hen. ALICE er nu kommen her Side paa os for at HANNA den Væggelusekasse ikke skal ligge Side paa os. Saa kan vi risikere at blive fuld af det Utøj. Far og Anders er lige gaaet op til Skibshandleren, jeg gav Far vores Lodseddel med saa kan Skibshandleren gemme den for os og se om vi vinder noget. NATIONAL af Aalborg, Frants Christensens Broder, er lige kommen og ligger til Ankers ude i Havnen ved Siden af JOHANNE fra Augustenborg.. Vi er snavset til med Kalk helt op til Fløjknappen saa vi kan næsten ikke komme udenfor en Dør. Far og jeg har lige været ovre paa ALICE, Christensen paa NATIONAL var ogsaa der. Der

var et skib der hed HELENE af Egernsund det kom ind i Havnen lige før og det lod Ankeret gå men drev lige ned paa NATIONAL, HELENES Jolle var imellem, saa den blev jo meget beskadiget. Det er ogsaa et skrækkeligt Blæsevejr i disse Dage. I Aften har Anders været ovre og hørt Presse. Henrik kom ogsaa over lige før og de smagte Blommerne fra Mor. Henrik skulde i Land og se lidt paa Byen. Kl. er kun godt 8 og Far gaar til Køjs, men jeg har siddet og læst Romaner i »Familiejournalen« saa Kl. er kvarter over 9 da jeg kravler til Køjs.

Faxe Ladeplads Onsdag den 8. September
I Dag stod jeg op Kl. 7. Det er et rigtigt væmmeligt Vejr i Dag. Storm og Regn veksler mellem hinanden. ALICE sejlede i Morges Kl. 5 til Stege igen, De skal herover et Par Gange til og lade til Stege. Lige efter at jeg havde faaet Frokost skrev Far og jeg hjem. Vi er nu forhalet hen under Elevatoren det var et haardt Job. Far fik en Fisker til at hjælpe ogsaa, ellers havde vi aldrig kommet hen saadan blæste det. Vi er lastet temmelig godt allerede, det støver gyseligt. Jeg har lavet Kærnevælling og Klatkager til Middag. Lige da jeg stod oppe og var ved at vaske Gryderne op kom den lille Skipper paa HANNA og sagde at det var vist JOHANNE fra Augustenborg, der kom tilbage igen. Den sejlede i Morges og den prøvede i Gaar ogsaa, det er Synd for den Mand at han skal ligge og brænde saa megen Olie til ingen Nytte. Han ligger nemlig 8 1/2 Fod og kan ikke gaa gennem Ulvshale han skal helt uden om Møen og det er ikke saa let med den Vestenstorm. Det er meget Lavvande her i Havnen. Følgende Skibe ligger her nu: ZEPHYR af Marstal, HANNA af Faxe Ladeplads, POLARIS fra Frederiksværk, JOHANNE af Augustenborg, NATIONAL af Aalborg, HELENE fra Egernsund, MAAGEN fra Mariager, BJØRNØ fra Næstved, RASMUS STOLT fra Nyord, FALKEN fra Faxe, og saa ligger der nogle mindre Fartøjer som jeg ikke ved, hvad hedder. Nu har Far været oppe hos Skibshandleren og

Motorgalease JOHANNE af Augustenborg, bygget 1902 i Eckernførde, kunne laste 100 tons.

købe Tomater o.m.a.. Vi fik et helt kræmmerfuld Bolcher. »Politiken« fik vi ogsaa. Far var ogsaa henne hos Bageren og købe Kage til i Morgen, da er det nemlig Peters Fødselsdag. Kl. er 8 og Far gaar til Køjs. Jeg har faaet saa mange Blade af Peter og Kes, saa Kl. er 9 da jeg gaar til Køjs. Kl. 4.30 blev vi færdige med at lade i Eftermiddag.

Afrejse Faxe Ladeplads den 9. September
I dag kom jeg op Kl. 8 og vi er ud for Nyord. Kl. 5 sejlede vi fra Faxe. Ved Nyord mødte vi Anders med ALICE saa skulle de til Faxe igen. Kl. er 9 og vi har faaet Frokost og passerer Kallehave og Koster. Færgen gaar ud ved lejet i Koster. Kallehave er en lille pæn Villaby. HANNA fra Faxe Gaar forude og FALKEN fra Faxe gaar agterude. I Dag fylder Peter 17 Aar saa har jeg tænkt mig at jeg vilde koge Cacao i Eftermiddag og saa skal vi have Klatkager og Kokos-Æblesnitter. Henne ved Koster stod de mægtige Kraner der løftede Storstrømsbroens Brofag paa Plads, det er Dorman Long og Co., i Middlesborough i England der ejer dem. INDIA fra Søby er lige passeret os udfor Bogø. I Kikkert kunde jeg se Gammelby paa Bogø med Kirken, Navigationsskolen og alle Husene.

I Dag er Menuen Brændende Kærlighed og Kernevælling, HANNA er ved at gaa ind til Gaabense nu. Nu har vi Storstrømsbroen lige forude. I Styrbords side ligger ANTJE fra Egernsund og 3-4 andre sejlere til Ankers. Gaasetaarnet inde i Storstrømsbroens By Vordingborg hæver sig højt over alle de andre Huse. Peter er nu gaaet hen for at ordne Ankeret. Vi skal ankre lige før vi kommer til Broen. Vinden er meget daarlig, den er stik imod hele Vejen. Kl. er 12 og vi ankrer. FALKEN fra Faxe gaar ogsaa til Ankers. Jeg har nu vasket op efter Middagen og været henne i Byssen og kogt Cacao. Jeg blandede noget Palsgaard- Credin-Ermol med vand, det er det, at Onkel Lorents fabrikerer = Preservesfløde. Lige da vi var færdige med at drikke Cacao hørte jeg at Kes talte med nogen ude paa Dækket og jeg kunne ikke forstaa, hvem det var, da Far og Peter var nede i Maskinen og da jeg kiggede ud af Halvdøren kom der en Mand hen og hilste paa mig han spurgte om jeg var kokken, jeg sagde at det var jeg. Han gik saa hen ved Maskinen og snakkede med Far, men lige med et blev det en Styrtregn af den anden Verden saa han kom ind i Kabyssen, hvor jeg vartede op med Kokossnitter og Cacao. Han gættede at det var Fødselsdag ombord. Han førte det Skib der hedder DAN fra Odense, det er den som Hans Nielsens Onkel Peter Larsen har tænkt paa at købe. DAN ligger lige ved siden af os til Ankers ogsaa, den skal til Odense med Kævler fra Viemose Nord for Kallehave. Det var MAJA fra Marstal i sidste Uge ogsaa fortalte han. Manden var mellem 30-40 Aar og hed Weber, han flyttede fra Marstal for 23 Aar siden. Hans Far hed Martin Weber og var Halvbroder til Morten Weber. Han kom over for at høre, om vi havde nogen Bøger at vi kunde bytte med, det havde vi ikke, men vi havde saa mange gamle Blade. Saa fik Kes en Bog der hed »Dobbeltgængeren« af Percy Westermann. Min Bog var en Ungpigebog der hed »Ellen spaar – men Tante raar« af Helene Hørlyck, jeg tænkte gerne, naar jeg saa Omslaget af den Bog afbildet, at den ville jeg gerne have, og saa faar man den lige uden videre overrakt herude midt paa Søen. Ja, der er meget sjovt til. Jeg har nu læst den og hvor var den spændende. Vi har nu spist til Aftens og jeg har stoppet Fars Arbejdstrøje. Lige før da Far og jeg sad oppe i Styrehuset saa vi lige pludselig at den Svensker som ligger helt ovre ved Falster-siden drev for sit Anker og nærmede sig med stor Hast M/Gl. JOHANNE af Augustenborg, som ogsaa ligger her, men den gik da heldigvis klar af den og i Kikkert kunde vi se, at Besætningen var kom-

men paa Dækket og faaet Ankeret fast igen. MARIECHEN fra Lübeck, der ligger helt inde ved Masnedsund, drev ogsaa. Her ligger temmelig mange nu, bl.a. ZEPHYR fra Marstal, 2 Svenskere, MARIECHEN fra Lübeck, FALKEN fra Faxe, DAN er gaaet ind ved 5 tiden, JOHANNE fra Augustenborg, HANS fra Ærøskøbing, ANTJE fra Egernsund og 1 Svensker til. Far og jeg har lige hørt Presse og bagefter Grammofonmusik med Svend Oluf Sandberg eller S.O.S., som han saa populært kaldes i hans Hjemland Sverige. Det kan godt være, at vi skal sejle i Nat engang, hvis det flover, Kl. er 7.30, Far er kravlet til Køjs, men jeg skal først have læst nogle Historier i Bladene. Det er nogle som jeg har laant af Kes.

Ud for Storstrømsbroen
Fredag den 10. September
I Dag stod jeg op Kl. 7. Far har lakket over det hele baade oppe i Styrehuset og nede i Kahytten, det har pyntet meget paa det. I Morges drak jeg Cacao og spiste Klatkager. LAURA fra Assens er ogsaa ankret her. Far opdagede lige før da han var henne i Kabyssen at vi havde ikke flere Kartofler end til i Morgen til, det er Kes der har glemt at sige det, saadan noget har han ikke ud af. Peter er oppe i Baadsmandsstolen og vaske Mast og Rig ned. Vi har nu spist til Middag jeg har vasket op og bag efter havde jeg Storvask. Det blæste saa stærkt at det var tørt i løbet af ½ Time. Jeg vaskede forskellige dele bl.a. Silkeundertrøje og Bukser og Overallblusen o.m.a. Da jeg var færdig med at vaske og vilde til at skylle Dækket rent, hændte der et lille Uheld for mig, jeg vilde række mig ud over Lønningen og tage en Pøs Vand. Det blæste skrapt saa det endte med at min lille hvide Kalot røg ud i Søen, jeg vilde gribe fat i den, men havde nær gledet ud ogsaa. Saa rendte jeg rundt efter Pøsen og vilde tage den, men da var den sunket allerede og jeg kunde se den saa tydeligt nede paa Bunden hvor den laa og trillede rundt med Strømmen. Jeg fik saa fat i Far, som tog en Baadshage men den vilde ikke bide paa og jeg tænkte den kommer aldrig til at sidde paa mit hoved mere, men saa fik Far en knippelgod Ide, han pilkede den op ligesom en Fisk, jeg blev vel nok glad, da den kom til Syne ovenfor Vandet og jeg skyndte mig at gribe fat i den, at den ikke skulde smutte væk igen. Da jeg stod og vaskede, sagde Far pludselig, at herfra maatte vi kunde se Fru Petersens Villa, jeg vidste ikke hvem han mente, men saa sagde han »BIRGITTE-Petersens« i Stubbekøbing, vi kan nemlig se Stubbekøbing Kirke, Badeanstalt, Lysanlæg og mange Huse, men jeg kunde alligevel ikke se i Kikkerten hvor Anker boede, det var oppe mellem Træerne. Der kom en 4m Skonnert nede i Grønsund. Jeg har siddet og repareret Vasken, stoppet og lappet. Kl. 6 kom FALKEN fra Skelskør, Minnas Far, og gik til Ankers her ogsaa. Det er vel nok kedeligt at vi skal ligge her saa længe. Kl. er 9 og jeg gaar til Køjs.

Paa Storstrømmen
Lørdag den 11. September
I Dag kom jeg op Kl. 8. Da Kl. var 6 startede vi fra Storstrømmen, men vi maatte ligge og køre ½ Time inden Skruen vilde virke, det var ærgerligt. Jeg var oppe ved 6 Nu danser de nok paa Torvet i Marstal i anledning af Bohavskuet. Da vi sejlede under Storstrømsbroen ligner det grangiveligt at Masten knækker, naar vi sejler under. I Dag har jeg gjort meget rent nede i Kahytten, jeg har ogsaa pudset og hvidtet Sko. FALKEN har passeret os, den løber godt, men den har kun ca. 20 Tons i, saa det er ingen Sag. TEDDY, det er en Damper fra København, har lige passeret os. Far fortalte, at det var Kpt. Meyer, der engang boede omme i Grønnegade, at der fører den. De er flyttet til København nu. Jeg saa i kikkerten, at Meyer stod oppe paa Broen. De smed saa meget Hø ud

S/S TEDDY af København, bygget 1907 i Gøteborg og på 633 tons lasteevne.

efter dem, det ved jeg ikke hvad det var godt for. Det var næsten en hel Stak hver Gang. Nu har vi lige faaet en Hilsen med hjem til Marstal. Paketten sejlede forbi og vi raabte »Hils hjemme«. I Dag er det lige en Maaned siden at vi sejlede hjemmefra. Kl. er 11 og vi har Hou paa Langeland Forude. Vejrøen er passeret Paketten er snart ude af Syne, den løber ligesom en Damper. Den har 120 Hk Vølund i.

I Dag er Menuen Risbudding med Svesker. Vi har nu spist Budding og den smagte herligt. Jeg har vasket op efter Middagen og vasket Storvask, men den skal ikke hænges op da der er for megen Brise. JYTTE fra Marstal er agterude, vi satte Flaget og jeg vinkede. Nu er vi ud for Hou paa Langeland og kan se alle Badehusene derinde, der har Svømmersken Lilli Andersen ogsaa et Badehus, som hun fik foræret af en mand da hun svømmede over Storebælt. Lohals er en lille pæn By set fra Søsiden. Den gamle Damper AGNETE hjemmefra staar med fuld fart nordpaa i Bæltet. 3m ENERGI fra Marstal sejler ogsaa agterude. Hvis vi sejler igennem Svendborgsund kan vi ikke naa at komme længere end mellem Øerne Skarø og Lyø og ankre, saa sagde Far at vi kunde sejle

Tremastet motorskonnert ENERGI af Marstal, bygget samme sted 1919, ladning 205 tons Skonnerten var en af de hurtigste i newfoundlandsfarten og blev rigget op til filmen »Klabautermanden« efter Aksel Sandemoses roman af samme navn. ENERGI ses her oplagt midt 1930'erne som nr to. Newfoundlandsfareren SIF ligger yderst, og inden på ENERGI ses sydamerikafareren ELISABETH og inderst SKANDIA, nord for dem skimtes motorjagten NELLY.

den Vej gennem Marstal og ligge til i Morgen da er det jo Søndag, saa vil vi ankre ude paa Reden og Far Kes og jeg ror saa ind. I Morgen kan Anna og Kirsten saa ro med hen paa Reden i vores lille Jolle. Jeg har nu klædt mig i Matrosdragten og de sort-hvide Sko. Vi er ud for Strynø nu og jeg har lige set Marstal i Kikkert. Inde ved Strynø Bro laa Nudde Poulsens Baad fhv. Andreas Petersens. Kes' Bedstefars motorgalease YDUN sejler inde paa Bredningen nu. Kl. er 6.30 og vi ankrer udfor »Sommerlyst«. Vi skal nu spise og om lidt ror vi hjem. Onkel Marius var omme paa Dampskibsbroen da vi kom roende derind. Vi fløj omtrent ind i Havnen saa god Vind havde vi. Vi lagde til nede ved Sønderbroen og gik op af Snaregade og P. M. Gang. Da vi kom op af P. M. Gang saa vi, at de havde allerede Lys og jeg tænkte nu er der nok fremmede og ganske rigtigt.

Marstal Red Søndag den 12. September
I Dag er Kl. 10 min. over 6 da jeg staar op. Far og Mor er kommen op og vi har drukket Kaffe alle sammen. Erik Boye har lige været her med en hel Kasse Vindruer, de smager herligt, det er flinkt af Boye, han er nu rar. Far og mor har faaet Indbydelseskort til 3. Oktober til Vilmers Konfirmation nede hos E. Boye. Jeg har været nede i Haven og plukke Blomster til at sætte i Vaserne i Styrehuset. Kl. er kvarter over 7 og vi gaar ned til Baaden. Sikke mange Pakkenilleker vi har med. Æbler, Pærer, Vindruer, Blomster, Kuffert, Tæpper o.m.a. Da vi stod nede og ventede paa Kes kom Alb. Christensen min forhenværende Chef og tilbød at sejle os ud til Reden, det blev vi jo glade for CHAT NOIR slæbte Skibsjollen med Kes og jeg i, Kes styrede med en Aare. I baaden var Mor og Far, Anna, Kirsten, Onkel Albert og Albert Christensen. Vi havde vel nok Skub i ud til ZEPHYR, vi vippede op og ned, det var sjovt. Da vi kom op om bord fotograferede Mor Kes, Peter, Anna, Kirsten og jeg henne ved Lugarkappen og jeg blev taget alene med et Redningsbælte om Halsen det var noget Fætter Kes fandt paa. Kl. er 9.30 og vi sejler nu fra Marstal Red. CHAT NOIR satte Flaget for os og jeg vinkede til lille Mulla og de andre. Vi sejlede kun langsomt frem i Begyndelsen, da Skruen ikke ville tage. Ude ved Skjoldnæs Fyr Ærøs Nordspids mødte vi Færgen ELLEN fra Søby der gik til Faaborg og lidt nordligere Mommark Færgen der ogsaa skulle til Faaborg. Oppe i Luften fløj der en Flyver med et langt Baand bag sig, og da vi kiggede i Kikkert saa vi at det var en Reklame for »Dr. Friis s Bagepulver«. Jeg skal lige love for at vi har gynget, saa det ligner noget. Søen slog hen over Maskinkappen flere Gange og vi væltede helt om paa siden. Vi har spist alle Vindruerne nu, de smagte vidunderligt. Jeg har været nede i Kahytten og skrevet et Kort til Mor, som skal sendes naar vi kommer derind. Da Far var henne og hjælpe med og fire Storsejlet styrede jeg et godt stykke Tid. Her er smukt inde ved Aabenraa Fjord med Dalsænkninger, Skovpartier og smukke Villaer. Aabenraa Amtssygehus ligger paa en Skraaning ned ved Vandet. Kl. er snart 6.30 og vi er ankommen til Aabenraa. Den har 8800 Indbyggere efter den røde Bog. Sikke en masse Mennesker der stod og saa da vi kom ind. Først kom der en Tolder ombord og derefter 3 – siger og skriver – 3 Skibshandlere, men vi handler kun hos den ene, det er Andreas Clemanns. Eftf., Uffe Kunøe han er meget flink, han havde »Jyllandsposten« med til os. Under »Plads tilbydes Kvinder« saa jeg at de søgte 3 unge Piger paa Færgegaarden i Juelsminde, men der kunne jeg ikke tænke mig at komme op. Nu er Kl. 8 og Far gaar til Køjs, og jeg sidder oppe og læser i nogle Blade. Alle Lysene nede ved Havnen straaler flot i den fine stille Aften. Det er herligt Vejr i Aften.

Her ligger af andre Skibe LYRA fra Lohals, det var den at Viktor Boye Nielsen,

EDNA af Løgstør, køn hollandskbygget logger fra 1917 med lasteevne på 165 tons.

der ikke købte vores Jagt ZEPHYR, har haft, EDNA fra Løgstør – det er en dejlig Logger – og PETER MØLLER fra Mariager ligger her ogsaa. Den lille Udflugtsdamper ALS, der er af Træ, ligger herover for os, det er den gamle ÆRØE hjemmefra Ærøskøbing. Aabenraa ligger smukt omgivet af store Skove. Vi ligger ud for Skibbroen.

Aabenraa Mandag den 13. September
Ja, i Dag har jeg været en rigtig Syvsover, jeg kom først op Kl. 10 minutter i 9. saa da jeg opdagede hvad Kl. var, kom jeg op i en fart. Peter har faaet Pakke fra sin Moder, det var jo hans Fødselsdag i Torsdags. Jeg har nu gjort rent nede i Kahytten og oppe i Styrehuset. To mand fra Callesens Fabrik er kommen ned og se paa Motoren, bare det nu ikke bliver for kostbart, det er jeg nu bange for. Den ene Mand har ellers lige været nede i Lemmet i Kahytten han var nu flink. Det er pragtfuldt Vejr i Dag, bare det nu holder vi skal nemlig losse i Eftermiddag. Jeg har nu vasket op efter Middagen, været nede og klædt mig pænt paa i den røde Kjole og de sort hvide Sko. Vi er forhalet om ved den Østre side. I Dag er Menuen Stegt Budding og Hvidkaalssuppe. Saa lavede jeg Kaffe, Peter kom med en hel Tallerkenfuld Kage, der var baade Lagkage, Finsk Brød og Lindbergkage, det var hjemmefra Vrist, fra hans Moder, hun sender tit noget til ham. Jeg gik saa en tur langs Havnen – ikke der hvor vi ligger men over i den anden Havn, der laa en Kuf og en Tjalk, en lille Damper TERNEN fra Aabenraa og en 3000 Tons stor Norsk Damper. Der ligger en Tysker ovre paa modsatte side af os, den er lige samme Konstruktion som ZEPHYR. ALINE, der er blevet bygget om oppe i Grenaa, ligger her ogsaa, den skal til Simrishamm med Korn. Vi mødte Toldbetjent Palender, som engang har boet henne i Danmarksgade i Villa »Luna«. Han stod og saa paa en der fangede Laks. Vi talte med ham. Han flyttede fra Marstal i 1932 til Sønderborg og derfra til Aabenraa i 1936 i Janu-

ar. Han er her fra Byen. Han havde Vagt i Aften. Far og jeg har lige spist Æbler og Pærer, og Far er kravlet til Køjs. Mens jeg sidder og skriver kommer der et Skib. Jeg skulle op og se hvad det var. Det var en Galease med Tuxham Motor. Det er flot Maaneskinsvejr i Aften. Kl. er nu snart 9.30 og jeg skal til Køjs, forinden lægger jeg Gaverne til Far.

Aabenraa Tirsdag den 14. September
I Dag er det Fars 53-aarige Geburtstag, Til Lykke med den. Solen skinnede fra Morgenstunden af men vi har faaet en Regnskylle ved 11 Tiden. Jeg kom op Kl. kvarter i 7 i Morges, jeg ordnede saa i Kahytten og oppe i Styrehuset, gav Blomsterne rent Vand o.s.v.. Bagefter var jeg oppe hos Uffe Kunøe og bestille 10 u [pund] Kartofler og 1 l Sød til den gule Budding. Jeg gik saa igen ned ombord hvor der imidlertid var kommet Skrupper som skulle renses og steges. Det besørgede jeg ogsaa samt kogte gul Budding og lavede rød (Laufs) Saftsauce. Saa jeg har rørt i Gryderne hele Formiddagen Jeg har foræret Far 4 dele, Æbler, Chokolade, Creme og Polyfotoramme med Billede. Vi har faaet Brev fra Mor i Dag. Kirsten skrev ogsaa. Vi losser i Dag ogsaa. Vi har nu spist til Middag og det smagte herligt. Kl. 2.30 lavede jeg Kaffe og var oppe hos Bager K. Danielsen i Skibbrogade og købe Flødekager, Agner og Kringle. Skibsmægleren var her da vi fik Kaffe. Jeg har siddet og læst »Berlingske Tidende«s Pladsannoncer, der var vel nok mange. Jeg har lige fotograferet Far staaende henne ved Spillet. Nu er Callesens gaaet, de har ordnet Motoren, det blev heldigvis 39,50. Oliemanden har været her og faaet Penge ogsaa ja de kære Penge skulde ikke være runde, saa trillede de maaske ikke saa meget. I Aften har Peter, Kes og jeg siddet henne i Kabyssen og sludret. Kl. er 9 og jeg gaar til Køjs.

I dag er Menuen stegte Skrupper og gul Budding

Aabenraa Onsdag den 15. September
I Dag kom jeg op Kl. 7. Jeg har gjort rent i Styrehuset og Kahytten. Jeg har været henne og kogt The til Breakfast, skrevet et Kort til Mor og været oppe hos Uffe Kunøe og faaet Frimærke paa. Lige før var jeg ovre paa den anden side og fotografere ZEPHYR. SVENTINE fra Egernsund ligger foran os. Jeg har nu ryddet op efter Middagen og lavet Kaffe. Kl. er 3 og vi er færdig med det Griseri til Losning. I Eftermiddag har Far og jeg været en Tur. Først var vi oppe hos Mægler P Clemann og der fik jeg nogle »Nationaltidender«. Saa gik vi hen og talte med Kaptajn Hansen paa LISSIE fra Svendborg og derfra op hos Uffe Kunøe, hvor vi fik Tuborg Squash. Kl. 6 gik vi ombord. Da vi havde hørt Pressen tændte vi Lampen og læste, Kl. 9 gik vi til Køjs.

I Dag er Menuen som i gaar.

Aabenraa Torsdag den 16. September
I Dag kom jeg op Kl. kvarter over 8. Det er Graavejr i Dag og Vinden er ikke god. Jeg har gjort Kahyt og Styrehuset rent og været henne og kogt Byggrød til Middag. Nu har jeg vasket op og læst Avisen, tyskeren RUDOLF starter. Far mente ellers ikke om at sejle i Dag men saa blev han omstemt og vi er nu ved at gaa fra Aabenraa. Byen tager sig smukt ud fra Søsiden. Uden for Byen ligger der mange flotte Villaer. Kl. 1.30 var jeg oppe hos Uffe Kunøe og betale og købe et Rugbrød. Lige udenfor Havnen, mødte vi den tyske Kreaturdamper ACANIA den har vi mødt saa tit i Lübeck. LYRA af Lohals Kpt. Eggerth kommer allerede med Gødning fra Kalundborg igen, saa har han lavet en Rejse medens vi har ligget i Aabenraa. Jeg har lige været henne og hjælpe med at hejse Storsejlet. Vi har lige mødt EMANUEL fra Hou det var ham den Mand som siger »nej se da« til alt muligt. Jeg har slet ikke været søsyg endnu, vi gyngede ellers lidt. Kl. 17.50 hørte jeg Harmonikamusik, det var

meget interessant, de spillede »Op og ned med Veronika« o.f.a. Kl. er nu 7 og jeg er ved at høre Presse og nu ankrer vi ved Lyø Havn. Far har læst i Avisen og jeg er ved at læse i alle Bladene. Det blæser temmelig meget i Aften.

Ved Lyø den 17. September
Ja i Nat har vi vel nok slingret meget fra Side til Side, saa vi kunde godt antage at vi sejlede ude paa det aabne Hav og saa laa vi endda i læ af Lyø. Kl. 7 startede vi og Skruen vilde godt nok virke lige med det samme, men saa gaar den Slip igen og vi var ved at drive ind paa Horne Landet, og vi hejste Nødflag efter Søbydamperen ELLEN og hev Ankeret ud paa 15 Favne men Far er en dygtig Sømand, der forstaar at klare Skærene saa gav Far ordre til at Sværdene skulde fires ned og vi vendte saa og tænk lige i det samme tog Skruen og holdt. Vi fik i en fart Nødflaget halet ned, der var allerede nogle Fiskere paa Vej ud til os, men vi fortsatte saa og vi slingrede saa meget, da der var Sø. Jeg styrede flere gange i Formiddags, naar Far skulle ned og smøre Maskinen. Jeg hjalp ogsaa Peter og Kes Med at køre Ankeret op i Morges, det var et haardt job. Kl. 10.30 lavede jeg Tyske Klumper og Flæskestumper og vi spiste saa inden vi kom hjem. Havnefogeden stod henne ved Dampskibsbroen i sin pæne Uniform, det ser nu godt ud naar der er en Havnefoged til Stede naar et Skib kommer ind, i Aabenraa var der ikke nogen. Jeg var lige ved at vaske op, da vi kom ind i Havnen og Havnefogeden sagde ogsaa da jeg hilste paa ham, hvorfor jeg ikke var paa Dækket naar Skuden kom i Havn. Jeg havde nær sagt at min plads var jo i Kabyssen, naar man er Kok, jeg var nu ellers henne i Styrehuset da vi kom ind. Det kunde have været pænt at fotografere Marstal fra Søsiden, men Vejret var ikke fint nok til det. Vi ligger ud for Slippen og er nu ved at hale op, den skal skrabes og der skal ses efter i Skruen o.f.a. Jeg er nu hjemme hos Mulla og har vasket op for hende, vi har nu lavet Kaffe og jeg og Mor gaar ned ombord med den jeg har Overalls paa endnu. Vi sad oppe i Huset ved Maskinerne og drak Kaffe. Mor og jeg og Kirsten er nu oppe ombord og læser Aviser om de kongelige. Det regner lige for Øjeblikket. De er ved at skrabe hele Skibsbunden af for Skaller. Kl. er 6 og Far, Mor og jeg gaar hjem i øsende Regnvejr. I Aften har Bedstefar været her og han fortalte mig alle de Skibe han havde været med i sine unge Dage. Han havde sejlet sammen med en fra Stubbekøbing der hed Rasmussen og han ville gerne havde haft Bedstefar til at gaa paa Navigationsskole paa Bogø. Rasmussen døde i Californien. Kl. er 10 og vi gaar til Køjs Kirsten og jeg. Anna er oppe hos Nudde i Aften. Vi har spist den herlige Daase Abrikoser i Aften.

I Dag er Menuen Kogt Torsk Bredningstorsk.

Marstal den 18. September
I Dag kom jeg op ved 8 Tiden. Jeg har ordnet oppe paa vores Værelse og nedenunder. Vi har spist og jeg har vasket op. I Formiddags var jeg henne hos Herup og købe Fisk. Kl. er 3 og Mor og jeg gaar ned ombord med Kaffe og Kager. Hansens Søn, der er Mekaniker, fik ogsaa Kaffe han er nede i Maskinen og ordne den. Jeg har fotograferet Skibet nede fra og Bedstefar og Far stod nede paa Land og Mor oppe paa Skibet, Kirsten og jeg blev ogsaa knipset og Mor og Kirsten. Mor og jeg gaar nu hjem og bagefter skal vi paa Kirkegaarden. Da jeg kom hjem var Ove Morsø med en Thermoflaske og skulle have noget Kaffe til Anna, hun havde slaaet den anden i Stykker. Han fik en Klase Vindruer. Far og jeg fik ogsaa en Klase i Gaar, de smagte dejligt. Mor og jeg var inde hos Gartner Thomsen og købe en lille fin Buket Roser med Venushaar til at lægge paa min Præstekammerats Grav,

Vilhelmine, vi gik saa ovenom Byen og derud. Jeg lagde saa Buketten paa, Vilhelmine ligger ved samme Række som Moster Trine. Hendes Moster Fru Raahauge var derude og vi talte med hende. Efter Spisetid var jeg ovre hos Astrid og betale Amatørbillederne. Der kom AVANCE-Bager og Konen og Mathilde, Astrid og jeg havde siddet og snakket længe førend de kom, Bedst som vi sad og drak Kaffe kom Axel Hansen og Albert Friis ind og fortalte at Albert Friis skulle rejse til Amerika i Morgen Aften og gøre Tjeneste som Maskinassistent ombord i NIELS MÆRSK. Det var en overraskelse. Kl. 10.30 gik jeg hjem og lidt senere til Køjs. Per har været her i Aften.

Marstal Søndag den 19. September
I Dag kom jeg op Kl. 7.30. Jeg har nu hjulpet Mor, drukket Morgenkaffe og er nu nede ombord efter Sokker til Far. Kes og Peter har spist til Middag hos os i Dag.

Marstal Mandag den 20. September
I Dag kom jeg op kvarter i 7. Jeg har nu lavet mit Husassistentarbejde og Mor er ved at vaske. Mine Overalls har ogsaa faaet en omgang. Vi er 7 til Middag hver Dag saa der er da lidt opvask.

I Dag er Menuen Grydebøf og Frikadeller.

Marstal Tirsdag den 21. September
I Dag kom jeg op Kl. 7. Jeg har ordnet over det hele. Jeg har ogsaa været nede i Boyes og handlet og henne i Bager Nielsens og købe Tvebakker. Jeg talte lige med Marys Mor, de har været rejst til København og sejlet med hertil med Lystkutteren GURLY. Den skal til Travemünde og sælges, saa vil Lorence Darr (det er Ejeren) vist købe den store Yacht der ligger ved Travemünde, der er 12-14 mands Besætning. Saa skal Mary og hendes Mor med dertil, jeg vilde godt ønske at vi traf sammen med dem, og det gør vi nok. De sejler herfra i Morgen, og Far har givet Notits, saa vi skal være derovre til paa Mandag.

Marstal Onsdag den 22. September
I Dag kom jeg op Kl. 7. I Eftermiddag har Mor og jeg været nede ombord. Astrid var med dernede, jeg mødte hende lige side ved Laagen og hun har altid ønsket at komme ned og se Skibet, og saa synes jeg at det var en passende Lejlighed. Hun syntes at vi havde det dejligt ombord. I Dag var Menuen Risengrød og Æbleflæsk.

Marstal Torsdag den 28. September
I Dag kom jeg op Kl. 7. Mor og jeg gik ned ombord, hvor vi havde forskellige Ting at ordne. Mor reparerede Fars og mit Tøj. Og jeg skrev Dagbog. Far var nede i Maskinen og hjælpe. Jeg var ude i Pers og ringe ned til Bager Hansen, og sige, at vi skulde have alle Brødene i Morgen Tidlig da vi skal sejle ved Middagstid. Da vi havde siddet der lidt kom Ejnar Blume og en anden Navigatør, det var ham den store kraftige. Far, Mor og jeg var ude paa Dækket og tale med dem, da de var nede ombord. Ingeniør Møller er ude at sejle med sin lille fine Lystbaad hver Eftermiddag naar vi er dernede. Den er af brunt Træ og strømlinjet. Kl. 6 gik vi hjem og satte paa Bordet. Vi fik Spejlæg i Aften. Far vilde gerne have lidt Lækkeras i Aften, naar han har slidt i det nede i Maskinen. Vi sad alle sammen ovre i Lysthuset og havde det elektriske tændt. Jeg vaskede saa op, og da jeg var færdig med det kom Nudde Poulsen over efter mig. Vi var først nede i Biblioteket og læse Aviserne. Kes og Peter sad ogsaa paa Biblioteket. Jeg saa i Danmarks Skibsliste fra 1937 ZEPHYR ex GRETCHEN stod der ogsaa og BIRGITTE ex FIONA, den er bygget i Stubbekøbing af O. Hansen og ZEPHYR er bygget 1914 i Wetersen af J. Jacobs. Der stod ogsaa om en der hed BOUNTY, det var en Skonnert den havde før været ex BIRGITTE ex FIND, det er An-

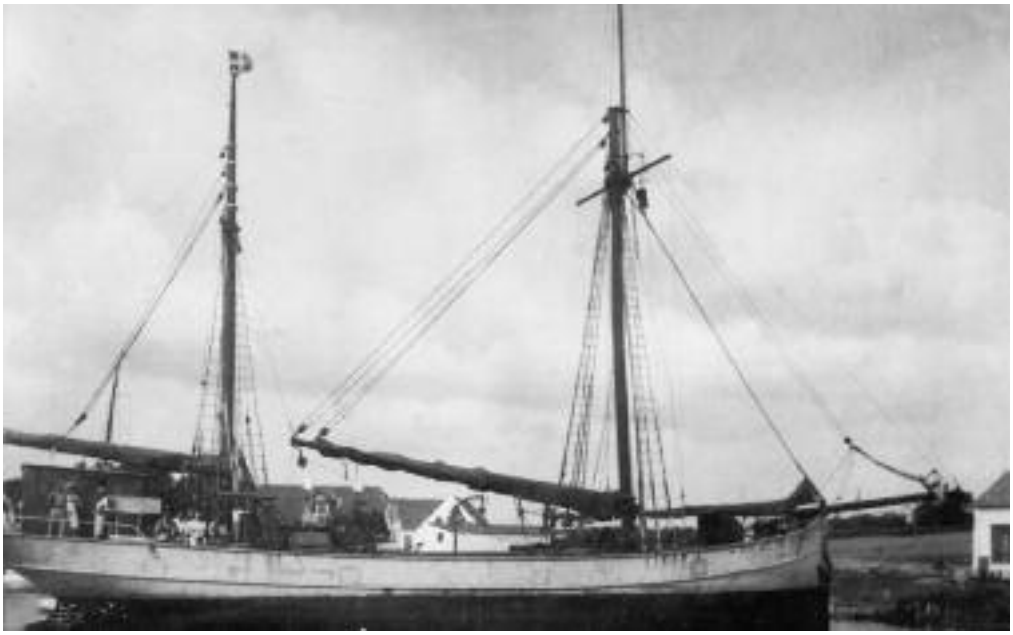
kers Fars det gamle Skib, den lader 90 Tons, men jeg kan ikke huske, hvor den er hjemmehørende. Saadan en Bog vilde jeg gerne eje. I dag var Menuen Frikadeller.

Afgang Marstal Fredag den 24. September
Ja i Dag skal vi nok sejle, men det bliver først ved Middagstid. Jeg kom op Kl. 7. Jeg var henne paa Torvet og købe Kød for 9.25 hos Anna Rauers Mand, Peter Hansen. Bagefter var jeg henne hos Krull og Christen Thomsen Christensen. Jeg var ogsaa et par gange nede i Skibet med forskellige dele. Jeg har hjulpet Mor i Formiddag, vi har jo haft lidt smaatravlt med at lave Mad og bære ned ombord. Kl. er 10 og vi sejler ud af Havnen. Mor, Anna og Kirsten er nede ombord før vi sejler og sige Farvel. Jeg vinkede til Mor lige saa længe jeg kunde se hende. Anna og Kirsten kørte om ved Dampskibsbroen og vinkede til os. Jeg ærgrer mig over at jeg ikke fik taget et Billede af dem, da de vinkede. Men det er lidt diset i Dag ellers ville jeg have fotograferet Marstal set fra Søsiden, der er den nemlig smukkest. Kirketaarnet og Møllen hæver sig højt over de smaa røde Huse. Skibene der staar paa Beddingerne rager ogsaa højt op ARON af Rudkøbing, SKJOLDNÆS af Søby og HJÆLPEREN af Aarhus stod deroppe. Jeg synes at Marstal er den kønneste By i Danmark, den er smuk naar man kommer sejlende. Der kom en Skonnert med hvide Mastetoppe, som ogsaa gaar Sønderud. Vi har nu drukket Eftermiddagskaffe og spist hver 1 Pandekage til. Mor tænker altid saa meget paa os, vi fik hver 2 Pandekager med og saa var der kun 1 til dem. Den store svenske Damper BRAJE sejler lige agten om os. Kes og jeg har pudset Vinduerne. I Eftermiddag har jeg ikke bestilt noget særligt. Vi har gynget lidt. Kl. 6 spiste vi til Aftens, bagefter gik jeg ned og ryddede op i mine Sager. Kl. kvarter i 7 gaar vi ind paa Heiligenhafen Red og MARIE fra Marstal, P. Søb's Kræster kommer ogsaa derind, det er jo den Fætter Kristen er med, det var sjovt at vi lige skulle møde dem, for Christian har ikke skreven hjem et stykke Tid, Og Tante Mie kunde ikke forstaa hvor de var henne. I Middags da gik jeg ned forbi sammen med Mor stod Tante Mie i Gadedøren og jeg hilste lige af med hende og hun sagde at jeg skulle Hilse Christian hvis vi kom sammen med dem, jeg havde nu ikke troet at det blev i Dag. Vi har nu ladet Ankeret gaa et lille Stykke fra MARIE. Jeg raabte til Fætter Christian at jeg skulle hilse hjemmefra. Far talte med Kræster. De skulde til Nakskov. Far og jeg har nu hørt noget af Pressen, men vi fik desværre ikke Vejrmeldingen, saa jeg vil blive oppe og høre Pressen sidste Gang. Far er kravlet til Køjs, men jeg sidder og læser Blade. Kl. er nu 9.30 og jeg har nu aabnet for Radioen og hørt Sangen fra Nordisk Tonefilms nye Marguerite Vibye Film »Mille Marie og mig«. Hun sang »Jeg har elsket dig saa længe jeg kan mindes« og en Sang til, som jeg ikke kan huske hvad hed, og Sonja Steinke sang »Det er min stille Bøn«. De var gode. Musikken var Kai Normann Andersens. Jeg har nu hørt Presse. Udsigten var midlertidig opfriskende SV Vinde. Kl. er 10 og jeg kravler til Køjs. Lige før var der en her henne ved Styrehuset og rumstere jeg ved ikke hvem det var.

Afgang Heiligenhafen Red
Lørdag den 25. September
Vi sejlede fra Reden her Kl. 6 om Morgenen. Da Far var oppe Kl. 3 i Nat var MARIE sejlet. Jeg kom op Kl. 10 min over 7 i Dag. Og jeg har ordnet saa pænt nede i Kahytten. I Skaalen paa Bordet ligger 4 rødkindede Æbler dem har jeg pudset og de skinner som et Spejl, vi fristes næsten til at sætte Tænder i dem, men den gaar ikke Granberg. Jeg har nu været henne og spist Frokost. EDITH fra Ommel, den 3 m Skonnert sejler ogsaa til Lübeck. Watsons strandede Skib (FULTON nr. 2) ser jeg

gerne naar vi sejler til Lübeck. Kl. er 10 og Marys sejler lige tæt forbi os kun et par Meter fra os med Lystyachten GURLY. GURLY er pæn. Millionæren Lorenze Darr og Grevinde Montjou. De var oppe paa Dækket alle sammen, baade Hr. og Fru Petersen og Georg, Oskar og Mary. Jeg vinkede til dem og raabte, »Nu tager jeg et stykke« og jeg fotograferede saa dem, men jeg er fuldstændig sikker paa, at Billedet bliver der ikke noget af, jeg rystede vist med Apparatet og vi fløj forbi hinanden, og da jeg kom ned i Kahytten opdagede jeg til min ærgrelse, at der ikke var skruet frem til 1, det kunde Langer ogsaa godt have gjort. Saa der bliver ikke noget af det, desværre. Jeg har nu skreven til Mor ved 10 tiden mellem Dahmeshöved og Travemünde. Vi har spist lidt tidligere til Middag i Dag ved 11 Tiden. Vi fik Laks med Smørsauce Uhm. Kl. er omtrent 1 og vi er ved Travemünde, jeg kan nok se Forskellen fra sidst vi var her. De mange Turister som holder til her er borte. Trafikken er ikke nær saa meget nu. EDITH af Ommel kom lige ind nu ogsaa. Vi sejlede fra dem. Jeg har nu vasket op efter Middagen. Tolderen har været ombord, jeg stod nede og redte mig da han kom ned, det var en ung mørkhaaret Tolder i grøn

Tremastet motorskonnert EDITH af Ommel, på 130 tons, bygget 1906 i Marstal som OFELIA, var en af marstalflådens kendte newfoundlandsfarere. Den minesprang 11. april 1953 i Limfjorden som HYLLEHOLT, hvorved to mand omkom, bedstemanden og skibets ejer og fører Karl Petersen, som Erna og hendes far er sammen med i gemytlighed i Lybæk i 1937 - før II. Verdenskrigs ragnarok.

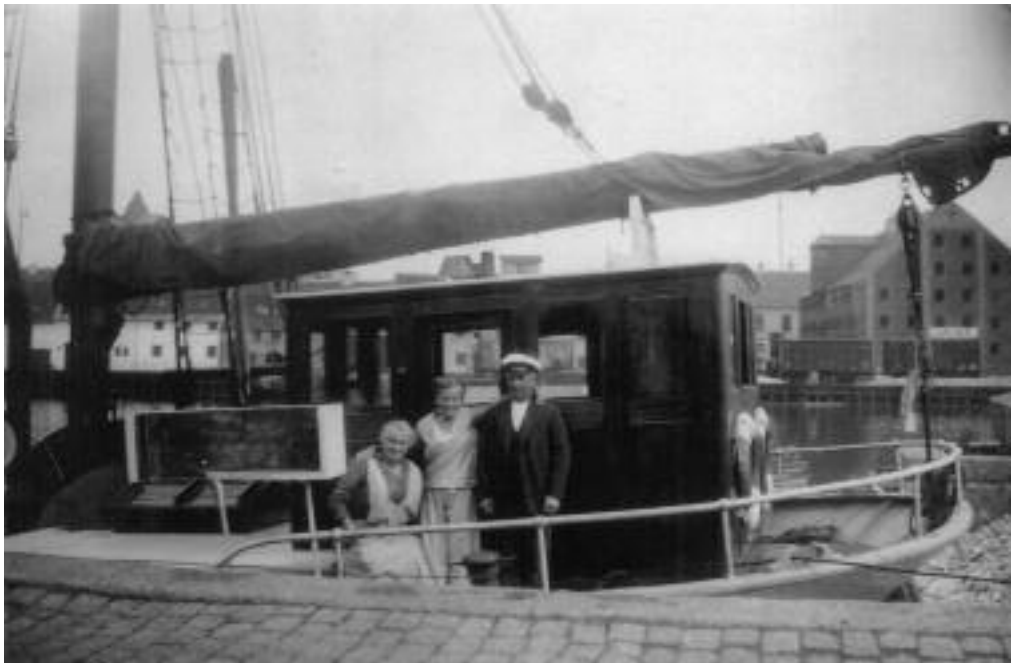


Motorloggeren ELSE af Ommel på 150 tons.

Uniform. Han spurgte hvad jeg bestilte. Kam sagde han det var det eneste jeg kunde forstaa. Jeg gik op igen, jeg vilde ikke være dernede mens han var der. Vi har mødt de to Krigsskibe GREIF og PEITSDOTZ. Der var Marinesoldater ombord. Jeg saa i Kikkert den pæne Yacht PAROLA som GURLYS ejer tænker at købe, men der skal jo være 12-14 Mands Besætning. Den havde brunt Styrehus og Ruf. Det var en Skonnert og den var hvidmalet. Lorenze Darr og Grevinden er glade for Petersens Drenge. De vil betale Oskars Navigationsskole Kursus og Georg ville de (be)koste et ophold i England, det fortalte Tante Tine, det havde Fru Nissen fortalt. Det er nok noget Mary har fortalt. Vi er nu paa vej til Lübeck. JOHANNE MARIE af Svendborg er passeret os ved Trave. Vi har lige mødt JYTTE. Far og jeg vinkede til Thorvald. Jytte og hendes Moder var vist ikke med, vi saa da ikke dem. Bare vores Skib var lige saa stort som JYTTE, den lader 170 t. De skulle til Nakskov. Hvis han nu har 6 Kr. pr. t. er det 1,020 Kr. Det er mange Penge. Vi skal have 5 Kr. til Nyborg. Jens Fabricius skulde have 1 Kr. til Kerteminde fra Kiel og den lille ELLEN fra Rudkøbing skulde have 8 Kr. til Præstø af Ammoniak. Inde ved Herrenwyk ligger der 2 Skibe og 2 Dampere. En graa norsk Damper BATAVIA ligger ude mellem Pælene, den skal vistnok lægtre. Ved Stuthof lugtede der saa dejligt af røgede Sild, der er masser af Røgerier ligesom paa Bornholm. Vi er nu snart i Lübeck. Der ligger mange Skibe som skal lade Kalisalt bl.a. HELGA af Marstal, der er Maries Kæreste Lars jo med og jeg vinkede til ham og Hermann Friis, ELSE fra Ommel o.m.a. danske Skibe. Vi ligger nu oppe i Slagterbugten samme sted som sidst. Jeg har vasket dørken oppe i Styrehuset og støvet af og ordnet Blomsterne i Vaserne. Far har været hos Mægleren og oppe hos Pihl og Fehling og købt 2 Skaale og 1 Kande til Moster Mie og 12 Tallerkner til Tante Mie. Jeg har foræret Kes og Peter en Buket Blomster som jeg satte i en Flaske. Lige før kom der 2 Sva-

ELSE for en agten for tværser på vej til Skælskør 1934.

ner glidende majestætisk oppe ved Broen og da vi fløjtede kom de helt hen ved Skibet, det var Svanefar og Svanemor. Hannen var den flotteste. Jeg saa at de havde Ring om Benene. Jeg kom i en fart ned efter en Tvebak til at fodre dem med. Det saa morsomt ud naar jeg kastede et Stykke ned paa Ryggen af dem saa drejede de deres lange bøjelige Halse om efter det. Da den store altsaa Hannen fik et særligt stort Stykke kunde den næsten ikke faa det ned, og vi skulde se hvor langsomt det gled ned. Da vi ikke havde mere Foder svømmede de ned ad Slagterbugten. Vi har nu spist til Aften. Svanerne er kommen herop ad igen, denne gang fodrer vi dem med Tvebak og Blade af Hvidkaal. Vi har nu hørt Presse og Far er gaaet til Køjs. Jeg sidder og læser i »Berlingske Tidende« fra i Gaar som Far har faaet oppe hos Larsen og Stoos. Jeg læste paa Søfartssiden at Birthe Hermanns Far var blevet Underdirektør for Aalborg Skibsværft, han var før Overingeniør. Der stod ogsaa at alle Gustav Eriksens smukke Skibe var gaaet til Australien i Aar sammen med det svenske Skoleskib ABRAHAM RYBERG, der har 34 elever ombord. De sejler ogsaa Fragtfart. Skoleskibets nye Kaptain var ikke mere end 27 Aar gammel. Han hed K. Mannberg. Da jeg sad og



Familien om bord på ELSE.

læste om den unge Pige der var blevet myrdet i Asserbo, gav det lige et Sæt i mig for Spejlet væltede og lavede Spektakel. Kl. 8.30 gik jeg til køjs. Det er fint Vejr i Aften, alle Lysene i Lübeck straaler flot. I Dag er Menuen Frikadeller.

Lübeck Søndag den 26. September
Ja i Dag var der jo Kong Christian d. 10ds Fødselsdag. Han er vist nok sidst i Tredserne. Jeg har vel nok sovet dejligt i Nat. Jeg stod heller ikke op førend Kl. 10 min. over 8. Jeg vaagnede ved at Motoren gik, vi skulde forsejle fra Slagterbugten om ved Benkajen udfor Broen. Jeg har nu ordnet pænt baade i Styrehuset og nede i Kahytten. Skipperen paa MARIE fra Faaborg og HENNY-Christensen har lige været med Far nede i Kahytten og faa en lille Opstrammer (Sherry Brandy). Jeg har nu fotograferet Kes og Peter henne ved Storbommen og Peter tog et Stykke af mig, inde ved den Lystbaad der hedder ADLER og som vi ligger lige ud for. Jeg har nu pudset Sko. Kes har set alle mine Amatørbilleder i Albummene. Han havde set BIRGITTE-Petersens Datter Ebba i Aar ovre i Tuborg Havn, det var en Søndag de skulde paa Bakken. Kes og Peter har vasket i Dag. Far er nu kommet henne fra MARIE fra Faaborg og vi har hørt Aabningen af Storstrømsbroen. Kongen, Kronprinsen, Kronprinsessen, Prins Knud og Prinsesse Karoline Mathilde, Prins Harald, Prins Axel o.m.a. kongelige Prinser og Prinsesser var til Stede i den nye Salonvogn, der bliver indviet i Dag. Kongen holdt en pæn Tale. Kl. 3.30 skal vi en Tur ud at spadsere med HENNY-Christensen og Konen og Manden fra MARIE. I Formiddag gik der over 100 Soldater over Broen med Musik. Der fløj ogsaa 20 Flyvemaskiner i Formation over Lübeck By lige før. De har Krigsmateriellet, tyskerne. Ja det kan nok være vi har haft en god Søndag, vi gik ud at spadsere i Gaar Eftermiddags ved 3.30 tiden og kom hjem ved 10.30 Tiden i Aftes. Vi var fem Kaptajn Hansen på MARIE Hr.

Motorevert MARIE af Faaborg, hollandskbygget, ladning 140 tons.

og Fru C. paa HENNY og Far og jeg sagde Hunden. Det var der, da vi var ude forbi den Aften med Morten Hay. Da vi havde nydt det gik vi langs Brutstrasse hvor vi mødte Lars paa HELGA og MARIES Styrmand og flere andre Søfolk som vi lige talte med. Jeg hilste Lars fra Marie.

Lübeck Mandag den 27. September
I Dag kom jeg op Kl. 7. Jeg vaagnede ved 6 Tiden ved at Far var ved at staa op. Jeg gik saa op og tog et stykke Knækbrød og 1 Kiks og gik saa til Køjs igen til Kl. var 7. Det er det herligste Vejr i Dag, bare det maa blive ved med det. Vi er ved at lade Briketter og Herman er ude at hjælpe os vi skal nemlig være færdig i Dag. Jeg har nu dækket Bord til Frokost og lavet The. Jeg spejlede ogsaa hver et Æg til dem, nu er der vasket op, Kartoflerne er passet til, Klipfisken sat over og Smørsaucen parat, det smagte herligt nu har vi spist. Jeg kogte en ordentlig Gryde Kartofler saa vi har nok til i Morgen ogsaa, saa stuver jeg det hele. Jeg er nu færdig med at vaske op og har dækket Bordet til Kaffe. Fru C. og jeg har været oppe i Stormagasinerne i Eftermiddag. Først gik jeg hen til dem. Christensen sad henne paa store ERNA fra Vejle og talte med Konen, saa gik vi hen paa HENNY, hvor jeg var nede i deres lille Kabys. De har Elektrisk Lys og et lille Komfur magen til vores. Der er ikke ret højt til loftet i Kahytten men den er hyggelig, der er dejlige skabe og skuffer.

Lübeck Tirsdag den 28. September
Ja i Dag startede vi jo fra Lübeck ved 5.30 Tiden, men det var vel nok uheldigt, Skruen vilde ikke tage igen, det er vel nok forfærdeligt, nu naar vi lige har kostet saa mange Penge paa den, Far er saa ked af det dumme Koblingsgreje og det er jeg ogsaa. Nu har vi kørt lige ned til Broen, hvor vi lægger ind ved Siems og Far og Peter har nu spændt Koblingen, den har nemlig ikke taget endnu. Vi gaar nu gennem Broen og MAGDA fra Marstal er lige

Motorgalease MAGDA af Marstal, tyskbygget 1901, lastede 125 tons.

passeret os. Der er ikke spor af Fart i, vi sejler ganske stille, det er trist, naar det nu er saadan et godt Vejr. Vi er nu i Travemünde, her sejler mange Dampere og Skibe forbi, BIRGITTE fra Aalborg Kaptajn N. K. Strømberg er lige sejlet forbi os, RUTH af Ommel er ved at lægge ind til Broen nu. Vi har nu spist til Middag og jeg har vasket op. Det er trist naar Motoren ikke gaar som den skal. Jeg vilde ønske at vi kunde sælge Skibet for det er snart ikke til at holde ud for Far. I Eftermiddag har det Øsregnet hele Tiden og det er tyk Taage. Kes og Peter har staaet henne i For og holdt Udkig og Kes tuede i Taagehornet. Det store tyske Krigsskib BERNHARD VON- et eller andet er ved at komme frem i Taagen agterude. Det har været saa Taaget, at vi ikke kunde se Land til nogen af siderne. Der var en Olierende i Vandet saa det var jo en god Rettesnor, det var vist MERCURIUS af Troense, Kaptajn Munk, der havde sejlet i den. Kl. er 5 og vi er nu ved Femern og vi kan lige skimte en Skorsten inde paa Land. Far syntes at vi skulde til Heiligenhafen i Aften, men saa ombestemte vi os og lod Ankeret gaa lidt syd for Færgelejet og lige efter at vi havde kastet Anker lettede Taagen og det blev temmelig klart. RUTH af Ommel der sejler ham Robert Christensen med som har gaaet i Realklassen. Den er lige kommet her og ligger til Ankers ogsaa. Kl. er kvarter over 7 vi har nu hørt Presse og er ved at kravle til Køjs.

Til Ankers ved Femern
Onsdag den 29. September

I Dag er jeg oppe ved ca. 8 Tiden, Jeg har nu ordnet nede i Kahytten. Her sejler mange Skibe forbi hvor vi ligger til Ankers Jeg har fotograferet Færgen der gaar over til den anden side af Tyskland, I Gaar fik vi fat i en And, det var en Rødnakke nede ved Herrenwyk. Det var en der drev i Vandet men den var lige skudt for den var varm endnu da vi tog den. Vi bakkede efter den saa det var nok derfor at Skruen tog fordi vi laa og kørte frem og tilbage efter Rødnakken. Den har vi faaet til Middag i Dag, den smagte herligt der var sauce til ogsaa. Jeg har nu vasket op og ordnet i Kabyssen. Lige før var jeg henne og snakke med Kes og Peter. Jeg laante en hel kasse forskellige Billeder af Kes, baade Udklip af mange flotte sejlere fra Vikingen og Amatørbilleder. Der var ogsaa fine Billeder af Skoleskibene DANMARK, GEORG STAGE og et af det polske Skoleskib DAR POMOSA. »Yachten« ZEPHYR var ogsaa med paa et Billede af Skibe i Marstal Havn. Der var ogsaa et Billede der hed »Gammel dansk Jagt i stille Vejr«, det var en lige Magen til Bedstefars ELLEN MARGRETHE. Jeg har nu drukket Eftermiddagskaffe. Følgende Skibe er sejlet nordpaa i Dag, 3m ANNA af Søby, 2m HELGA af Marstal, 2m ELIDA af Lohals 2m FREMAD af Lohals, Gl. DELFINEN af Mariager. Følgende Skibe er sejlet sydpaa i Dag, Gl. JOHANNE af Nykøbing F., Sk. ARON af Rudkøbing, GØTE af København og mange andre bl. a. KRISTINE af Mariager, ELSEBETH af Aalborg, PROMT af Hamburg. Vi ligger 4 Skibe her ZEPHYR, ELLA LACK fra Stralsund, RUTH fra Ommel, EMANUEL af Søby. Far og jeg har siddet oppe i Styrehuset og spist Æbler. Vi ruller fra side til side, værre end en Ulykke, fordi Strømmen er skiftet. Kl. er 6 vi har spist til Aften og Far tænder Lampen nede i Kahytten. Kl. 7 hørte vi Presse og et kvarter efter laa vi i Kasmerrokken baade Far og jeg. Godnight everybody.

Afgang Femersund
Torsdag den 30. September

Jeg har ikke sovet saa godt i Nat. Jeg vaagnede ved 11 tiden, de var ved at starte Motoren, men uheldigvis ville Skruen ikke tage igen saa Far har maatte slide i det i 3 Timer for at faa den til at tage. I de 3 Timer fra Kl. 10 Aften til i Nat var vi ikke naaet længere som til lidt forbi Færgelejet,

nej det er noget trivielt noget naar det driller saadan. Jeg vaagnede i Morges ved 6.30 Tiden og da var vi ud for Bagenkop. Jeg stod så op og redte Køjen og vaskede mig (Kattevask nærmest). Jeg fik en god omgang i gaar nemlig. Lidt uden for Odden fotograferede jeg Far staaende henne i For. Da vi kom nærmere ind mod Marstal fotograferede jeg ogsaa et stykke af Byen. Hvor er Marstal smuk naar man kommer sejlende, den ska absolut ses fra Søsiden Vi passerede Tømrermester Eriksens Baad den var paa vej ind til Bagenkop med Kpt. Groth med JOHANNE, han ligger derude og losser Kul fra Danzig. Vi er nu ved at sejle lige forbi Dampskibsbroen Kl. er 8. Der stod en 5-6 Stykker inde paa Broen bl.a. Hans Friis førhen ERA. Følgende Skibe ligger inde i Havnen, KAREN Lars Bager, MARTHA Jens Fabricius, LANGELAND Jørgen Petersen, CITO Jørgen Grube, MARIE P. Søbs Krester o.f.a. Henne ved H. C. Christensens Værft vinkede vi til nogle Arbejdere. Det er det flotteste Vejr, der tænkes kan i Dag. Solen staar højt paa Himlen. Langs Batterierne ser Villaerne pæne ud fra Søen. Vi er nu henne ved Ballonen og er ved at spise Frokost. Nede ved Strynø mødte vi M/F ALB, Kes og jeg har skrællet Kartofler til Hvidkaal. Kl. er 10.30 og vi sejler forbi Rudkøbing, ALICE ligger derinde og Henrik vinkede til os. Jeg saa ikke noget til Anders han er nok i Ristinge GUNNA fra

Motorjagt MARIE af Kragnæs, bygget Troense 1812, fortømret 1894. Ladning 90 tons. Den aldersstegne jagt er her malet netop i 1937 ved Eriksens Plads, der var MARIES faste vinterhi. Her kunne skibets fører og ejer Kristen A. Kristensen, bedre kendt som »P' Søbes Krester« eller »Krester Søby«, sove nede om bord, det kunne han bedre finde sig til rette med idet han havde astma.

Strynø laa ogsaa der, det er jo den at Grandfætter Albert som var med Skoleskibet DANMARK har sejlet med. Vemmenæsfærgen gaar ud af Havnen nu Passagerdamperen FALKEN, som gaar fra København til Svendborg, og Rudkøbing er passeret os. Omtrent oppe ved Indsejlingen til Nyborg fotograferede jeg en Lystkutter med fuld Sejl, den var fra Danzig. Kl. er 3 og vi er nu ankommen til Nyborg. Far stak Mergelspiret lige ned i et Fingerled, det var stygt. HERMOD fra Marstal sejler ogsaa ind til Nyborg nu lidt efter os. Jeg vilde have taget et Billede af en af de store Færger, men vi ligger helt omme i en Krog, lige op for Kulkompagniet, hvor vi skal losse Briketterne. Her i denne Havn ligger ud over ZEPHYR, HERMOD af Marstal, CHRISTINE af Svendborg og KAROLINA fra Hamburg. Jeg har lavet Kaffe, Far har været hos Mægleren og faaet saa mange Aviser, Skibshandleren kom ogsaa med nogle, saa vi har Læsestof nok til i Aften. I dag var menuen Hel Hvidkaal. Lorens Hansen er her med sine Skibsmodeller *[Lorens' skibsmodelsamling indgår siden 1956 som en særdeles vigtig del af Marstal Søfartsmuseum]* i disse Dage saa han og Konen vidste vi skulle hertil, derfor var de gaaet ned ved Havnen, for at se om vi var kommet. De syntes at vi havde en dejlig Kahyt og Styrehus. De var kommet i Tirsdags hertil. Sine og Hans kom maaske paa Søndag fortalte Fru Hansen. Far er gaaet en tur over paa HERMOD og hen hos Mægleren. CHRISTINE fra Svendborg er sejlet nu, dens Motor havde vel nok en sjov Gang, Udstødningsrøret lignede at det havde Hikke, det var surret med Sejlgarn, og rystede værre end jeg ved ikke hvad. Motoren var en gammel »Dan«. Kes, Peter og jeg har staaet oppe paa Dækket og sludret. Far er nu kommet henne fra Mægleren og han ringede hjem til Østermann, de skulle gaa ud og hilse Mor. Vi er sluttet og skal til Kiel og lade Koks til Kerteminde, der maa jeg vist godt komme med over ogsaa. I Kiel skal man have Pas for at komme der. Kl er 6 vi har nu spist til Aften og Far og jeg gaar ned i Kahytten, tænder Lampen og læser Aviser. Pressen har vi ogsaa hørt. Nu har de fundet Asserbomorderen heldigvis. Kl. er 8 og jeg kravler til Køjs. Far snorker allerede.

Motorgaleasen HERMOD af Marstal, bygget Ring Andersen, Svendborg, 1906. Ladning 105 tons.

Det er det dejligste Vejr i Aften. Man kan nok høre at Nyborg er en Togby. Fløjterne pifter til langt ud paa Natten.

Nyborg Fredag den 1. Oktober
I Dag stod jeg op ved 7 Tiden. Kl. 8 begynder vi at losse. Dreymann paa HERMOD har været herovre til Morgens og faaet et glas Vermouth Vin. Hans Kone sejler med ogsaa. De kommer fra Aalborg med Cement og skal til Svendborg med Resten. Kl. er 9 og jeg har spist Frokost, og gaar nu op i Byen. Da jeg kom ned ombord med alle mine Pakkenilleker, var Far ikke ombord, han var henne paa den lille Damper VOLMER af Kbh., hvor Blikkenslager Holms Søn er med. Han bor her i Nyborg. I Gaar da vi sejlede herind mod Nyborg var Far henne og hjælpe med Ankeret og jeg styrede imens, og da Far kom hen igen sagde han at jeg var en Knop, saa fint jeg kunne styre, jeg kørte ikke spor i Zig Zag. Far har bedt Lorens Hansen og Konen ned til en Taar Kaffe i Eftermiddag, men det er ikke sikkert de kommer, da Udstillingen aabner Kl. 4. Da jeg var oppe i Byen saa jeg Reklame for Udstillingen det er Nyborg Søfart- og Industriforening der arrangerer Udstillingen. Den varer i 3 Dage, fra 1.-3. Oktober og der er aabent fra 4-11 *(16-23)* hver Dag og det koster kun 50 Øre for at komme ind, det er jo billigt. Der er baade Tombola og mange andre Forlystelser. Om Aftenen er der Optræden af Besætningen paa Skonnertbriggen NYBORG. Vi har nu spist til Middag, jeg har gjort bakstørn i Kabyssen, pudset Primus, Lampe og Stangen paa Komfuret. Da Far og jeg stod oppe i Styrehuset saa vi at Bager Rasmussen fra Bredgade og Morten Weber med Fruer kom gaaende herhen imod, vi var saa ude at snakke med dem, de var rejsende herned for at se Lorens Hansens Udstilling, og for at besøge Mie, hun tjener nemlig oppe hos Bagermester Axel Justesen, lige oppe i den Gade ved Kirken. Jeg har nu lavet Eftermiddagskaffe og da jeg stod inde i Kabyssen, kom den lille Erik Christensen oppe fra Nørregade, det er jo ham Far har sejlet som Styrmand med paa Havrebarken ANNA. Ham kender jeg jo saa godt, deres Have grænsede op til Christensens henne i Skovgyden. De bor her flere Maaneder af Aaret, de har nemlig 2 Sønner der er gift og bor her, der sejler i DDPAs oliedampere. Hans Kone var ikke hjemme i Dag ellers skulle vi have været med oppe og besøge dem. Den ene af Sønnerne er gift med Casper Groths Datter, og den anden med Postassistent Bøttkers Datter forhen Marstal. Erik Christensen var nede i vores Kahyt og faa Øl og Cigarer. Han er en flink Mand. Jeg sad jo og skrev nu, Far sad oppe i Styrehuset og læste Avis, han lukkede saa Døren op og gik op paa Land og jeg hørte en Dame der sagde »Goddag ligger de der nu«. Og da jeg kom op saa jeg at det var Erik Christensen med Konen. Jeg var saa inde paa Land og tale med dem. Hun er ogsaa vældig flink, hun bød os op til Formiddagskaffe i Morgen Formiddag Kl. 10. Det sagde vi ja tak til. Jeg glæder mig til i Aften, vi skal op og se Udstillingen. I Formiddags fik vi Brev og Pakke fra Mor. I Pakken var der store fine Svedskeblommer oppe fra Gravendal som Morbror Hans var kommet med, der var ogsaa Vindruer, nede fra Pers. Kl. er 7.30 og vi gaar nu til Søfartsudstillingen. Jeg har taget Lommelygten med, for ellers kan jeg jo ikke se at komme ombord ja det er kedeligt at jeg ikke ser saa godt. Kl. er 10.30 eller nærmere henimod 11 og jeg skal love for at det var en smuk Udstilling. Det er Nyborg Søfarts- og Industriforening, der havde 70 Aars Jubilæum. Bygningen er en stor flot 3-etages Bygning der var belyst af Projektører det saa flot ud. Over Indgangen Stod »Søfartsudstilling« og paa begge Sider var der et Fyrtaarn der ogsaa var belyst. Vi gik saa ind. Lidt efter kom Lorens Hansen og Konen. Far gik saa med Lorens

og jeg med Karla. Kes og Peter var der ogsaa. Hun fortalte mig saa om de forskellige Skibe der var, og de var vel nok flotte alle Lorenses Skibe, de var de flotteste der var, han har lavet alt selv baade Kompas, Blæselampe og ellers alt hvad der hører til et Skib. Der var mange forskellige Stande, bl.a. Tombola, Skibsmodeller, Malerier, Fotografier af Skibe og ellers alt hvad der hører Søen til. Af Lorenses Modeller var der bl.a. 4.m CAROLINE af Marstal, den franske Millionæryacht MACHINOCH eller AURORA, som den senere kom til at hedde, oppe paa Udstillingen hed den ÆRØ. Columbus Skib SANTA MARIA, som han opdagede Amerika med, var der ogsaa, ja der var over 25 flotte Modeller. Lige Midt for oppe ved enden af Scenen var der lavet et Skib der hed Skonnertbriggen NYBORG og nedenunder var der Restauration der hed »Lumskebugten« det skulle forestille nede i Kahytten. Der var baade Nedgang i Bagbords og Styrbords Side. Lorens Hansen havde nogle Bøger med som de solgte. De hed »Under Sejl«, men de kostede ogsaa 49 Kr. og 50 Øre, saa det var jo ikke saa billigt, men den var fin, det er til Fordel for gamle Sømænd og Enker

Nyborg Lørdag den 2. Oktober
I Dag kom jeg op kvarter over 7. I Dag begyndte vi at losse Kl. 7, vi skal nemlig være færdig i Dag. Jeg ordnede først i Kahytten og oppe i Styrehuset, derefter vaskede og klædte jeg mig pænt paa til vi skal ud hos Erik Christensen og Konen i Villa »Erria« paa Pilevej. Den flotte Villa har ikke kostet mere end 11-12.000 at lade bygge. Det er E. C.s Datter, der er gift med Hans Groth der bor der, Hun sejler med nu, han er Styrmand paa en af DDPAs store Tankbaade DANMARK og har 10.000 fast om Aaret saa de er godt stillet. Albertha Groth er med i Amerika, men hun kommer hjem i næste Uge, hun rejste til Rotterdam og kom med. Paa Vejen derud talte vi med den gamle KAJ-Petersen, han er en flink Mand, Sønnen Kaj var i Rudkøbing for Tiden og det var hans Fødselsdag i Gaar. Vi vinkede til hans Kone inde i Vinduet KAJ-Petersen er over 70 Aar. I Dag har vi faaet Hvidkaal til Middag. Vi afgår og er ud for, hvor Lods Boye, Erik Boyes Broder bor, han var oppe paa Udstillingen i Gaar Eftermiddags fortalte Fru L. Hansen. Oppe fra Færgen ODIN er der 2 Herrer som vinker til mig, kan jeg se i Kikkert. Det kan nok være der er Sø i Dag og vi har helt Slagside til Styrbord, Sejlet er nemlig i den Side. Jeg har nu været henne og lavet Kaffe jeg kunde næsten ikke staa fast saadan rullede vi. Tyskeren CATARINA har vi snart indhentet, den gik lang Tid førend os. Vi løber ogsaa en god Fart i Dag. Det var pragtfuldt at Skruen vilde virke med det samme. Kl. er 5 og vi er ud for Dageløkke. Vi har nu passeret Rudkøbing, vi vinkede til Kaj Petersen, ALICE laa derinde endnu, men jeg kunde ikke se nogen, de er nok rejst hjem til Ristinge for i morgen er det jo Søndag. Vi er nu nede ved Strynø og jeg kan se alle Lysene skinner hjemme i Marstal. Kl. er godt 7 og vi er ankommen til Marstal. Der stod ogsaa mange omme ved Dampskibsbroen da vi sejlede ind i Havnen, det var nemlig ved den Tid Damperen skal gaa. Det er bælgravende mørkt, jeg kan ikke forstaa at de kan se at finde op i Havnen, lige før gav det et ordentligt ryk i hele Skibet vi tørnede et af Havnens Flaad, de ligger altid saa langt ude i Vandet. Vi lagde til ved Kranen. Mor og Kirsten kom ombord med det samme, de kunde høre, at det var vores Motor. Tolderen Foldager har ogsaa lige været her. Kl. er 7.30. Mor, Far, Kirsten og jeg gaar nu hjem. Oppe ved Kirkestræde mødte vi Per, der skulde til Barber. Tante Mie talte vi ogsaa lige med. MARIE var sejlet i Dag. Per skulde saa komme ind hos os naar han kom hjem fra Barber. Jeg saa Fotobillederne da jeg kom hjem, de var blevet helt gode, særlig det af ZEPHYR i Aabenraa. I Eftermiddag

har jeg, Mor og Kirsten været henne og købe Telegrammer hos Vilhelmine Andersen. De købte et med Skoleskibet DANMARK til Vilmer Christensen. Det samme Motiv kunde ogsaa faas løst og saa købte Mor det med Ramme til mig, hvor var det sødt af hende, Skoleskibet DANMARK for fulde Sejl. Senere paa Aftenen kom Per og vi drak Kaffe og havde det hyggeligt. Onkel Albert var lige oppe og hilse paa os. Jeg aner ikke hvad Kl. var da jeg kom i Seng.

Marstal Søndag den 3. Oktober

Ja i Dag stod jeg op ved 7.30 Tiden. Far og Mor skal til Gilde i Aften Kl. 18.30 nede hos Erik Boye de holder jo Vilmers Konfirmation. Anna skal derned Kl. 9.30 i Fmd og hjælpe dernede hele Dagen. Hun skal servere. Da jeg saa var oppe og kiggede ned paa Gaden i Gadespejlet saa jeg at Tage, der sejler med Lars Bager og en anden Sømand gik nede paa Gaden. De ligger til Ankers ude paa Reden. I Aften har Kirsten og jeg været alene hjemme. Vi har spist Tiøreskager og Godter. Bedstefar har lige været omme, men han gik ned hos Tante Tine saa vilde han komme i Morgen Aften i Stedet for. I Eftermiddags da jeg skulde vaskes og klædes om gik jeg ned ombord i og jeg hørte Radio det var »Skibet er ladet med«. Kl. er 9 og Kirsten og jeg gaar til Køjs. Godnat alle sammen.

Marstal Mandag den 4. oktober.
(*Besøg af redaktionen til »Navigatørernes Bog«*)

I Dag kom jeg op ved 7 Tiden. Far og Mor har sovet lidt længere end sædvanligt, de kom nemlig først hjem Kl. 3.30. Anna vågnede først da Kl. var 7.20 i morges og da skulle hun havde været derhenne men hun naaede det til 20 min i 8, saa, saa det var jo flot.

Hele Formiddagen har jeg hjulpet Mor. Mor har bagt Pandekager og jeg ordnede Huset. Vi fik Hvidkaalsvælling og Pandekager. Det har øsregnet hele Eftermiddagen. Da Mor og jeg sad inde i Stuen og snakkede, Kirsten var lige kommet hjem fra Skole saa holder der en bil udenfor saa sagde hun at det var Onkel Lorents, men da vi saa nærmere efter var det Fars Fætter Albert Jones nede i Svendborg. Og en anden mand. Vi kunne ikke forstå hvad de vilde, men det var Redaktør Andersen fra Svendborg han skulde vide alle de skibe som Far havde sejlet med og hvad han havde oplevet. Det blev til en flot Bog, med alle Landets nulevende navigatører den udsendes på Forlaget »Poseidon« i Februar Maanede og kommer til at koste 60 Kr. det er jo mange penge men jeg ville godt have den. Da han havde været hos os, han skulde ogsaa have et Billede af Far, skulde han om hos Bedstefar og rundt til alle Sømænd i Marstal, de har været over hele Landet. I Eftermiddag har Mor, Kirsten, Far og jeg været nede med Proviant. I Aften har vi haft Ild. Bedstefar har været her. Kl. 9.30 gik vi i Seng.

Tirsdag den 5. Oktober

Afgang Marstal.

I Dag er Kl. 7 da jeg gaar op. Det blæser godt i Dag, men vi skal vistnok sejle. Jeg har været til Slagter i Dag. Vi skal til at lave Frikadeller. Kl. er 10 jeg har været nede ombord med Blomster og andet Pakkenilleker. Kl. er snart 11 og vi sejler. Der er røg piv Storm. Der var mange nede og se at vi sejlede. De hjalp med at forhale ZEPHYR den anden Vej. Jeg har nu vinket til Mor og Fru Dreymann paa HERMOD. Henne ved Dampskibsbroen stod der 5 Elever, jeg saa ikke hvem det var. Det kan nok være vi gynger Jeg har været henne og koge Kaffe til Middag, vi skal vente med at spise til i Aften. Det er næsten ikke til at staa fast. Vi truer omtrent med at vælte naar vi gynger saadan. Oppe ved Odden hejste vi Sejlene. 2 Reb i Storsejlet, Jeg styrede længe imens Far hjalp. Kl. er 3 og vi er ved Laboe Indsejlingen til Kieler Fjord

og Tolddamperen er paa siden af os. Tolderne har været ombord, han lyste ind i et Skab med Lommelygten, for at se om vi havde noget toldpligtigt. Det store Mindesmærke ved Laboe er fint, to store tyske Skoleskibe, der er hvide, laa nær ved Lystbaadehavnen. Damperen HEINRICH fra Wellingdorf sejler lige forbi os den er somme tider i Marstal. Vi lægger nu til over for det store Skibsværft »Krupp«. ANNE, Jørgen Hansen, ligger lige agten for os, der er Bissen jo med, han var henne og tage imod Trossen. Jeg har nu lavet maden, det vil sige bare varmet den. Min Mor havde ordnet det hele for os, det var Frikadeller, Far er gaaet op og købe en dansk Avis, mens jeg vasker op. Det blev »Berlingske Tidende«, Far købte ogsaa Vindruer og Bananer. Jeg har siddet og læst og nu gaar jeg til køjs.

Kiel Onsdag den 6. Oktober
I Dag stod jeg op Kl. Kvarter over 7. Hele formiddagen har jeg ikke bestilt andet end at gøre rent nede i Kahytten og oppe i Styrehuset og pudset sko samt passet Kartofler til. Vi skal have Engelsk Bøf og Frikadeller i Dag. Jeg har nu gjort bakstørn og været henne i Kabyssen. Jeg har vasket og klædt mig paa. Far og jeg har nu været en lang tur fra Kl. 2.30 til 5.30. Først gik vi op i Hovedgaden og det kan nok være at der var Trafik der saa jeg Joh. Steffens Konditori, hvor Kirsten og jeg var med Far og Mor inde, da vi laa i Holtenau i 1929. Bagefter var vi i »Epa« og »Karstadt«. Vi købte Kameluldssko Til Mor. Jeg købte mig en lille brun Hat og et par Strømper. Vi købte »Politiken«. Kl. 5.30 gik vi ombord. Johannesbrød købte vi ogsaa. Da Far ville trække klokken op opdagede vi til vores Forskrækkelse at Nøglen til Klokken kunde vi ikke finde, men jeg blev ved med at lede og lede og til sidst fandt jeg den et sjovt sted, den var nemlig faldet ned i Tobakken som havde staaet lige under. I Aften er vores Skylight over Kabyssen knaldet. Vi har faaet opstuvet Hvidkaal i Aften. Kl. 9.30 gaar jeg til Køjs. Jeg har skrevet til lille søde Moder,

Kiel. Torsdag den 7 Oktober
I Dag har jeg været en rigtig Syvsover Kl. kvarter i 9 kravlede jeg ud af Køjen. I Dag er det et flot Solskinsvejr rigtig til at fotografere i. I Formiddag har jeg ordnet som sædvanligt. Kl. 9.30 satte jeg Grydebøffen paa og Kl. 11 Kartoflerne. Det var en dejlig Mandag. Jeg har nu vasket op og ordnet i Kabyssen. Da jeg stod og vaskede Gryder op kom der nogle smaa drenge hen til mig og sagde Brot, og han pegede på sin Mund de var sultne de Stakler, men det forstod jeg først da de var gaaet. Ja der er nu nogle hernede der kæmper for føden, Gamle Koner staar og venter på om der ikke skulle falde en Briket af til dem

Motorgalease LANGELAND af Marstal ex. FREMAD, bygget Rudkøbing 1857, lastede 65 tons. Afbrændt til St. Hans 1962 i Marstal Havn.

som de bærer i en lille pose. I Eftermiddag har jeg været oppe i Byen og købt »Berlingske Tidende«, bagefter var jeg henne hos Joh. Steffens og købe Rundstykker, for 20 Pf. fik jeg en lille posefuld. Jeg klarede mig helt godt med Sproget, Kl. er 7 og »Pedellen« *[Pedellen, Pendulen og Balebieren, tilnavne til brødrene på galease* LANGELAND*]* er lige kommet. Jørgensen paa ANNE har været henne og hørt Pressen. I Aften har »Pendulen« og Carl Jørgen været henne og faaet en taar Kaffe med Rundstykker til. INDIA fra Søby kom i gaar. Kl. 10.30 gik jeg til køjs.

Kiel Fredag den 8. Oktober

I dag stod jeg op Kl. kvarter i 8. »Pedellen« har lige været henne og faaet en lille besk. Vi har spist Frokost, og jeg har ordnet grundigt i Kahytten og oppe i Styrehuset samt alle skabe og skuffer, givet Blomsterne rent vand og pudset vinduer saa der har saamænd været nok at gøre. I

Kresten »Ballebieren« M/Gl. LANGELAND*, havde sin jolle i jollehavnen Sønderrenden.*

Dag har vi faaet opvarmet Grydebøf til Middag. Jeg har nu vasket op lagt rent papir paa hylderne inde i Kabyssen. Laus Thomsen paa INDIA har lige været herhenne hos os. I Aften har jeg været henne hos Pedellen og faaet Pærer. Far og jeg har lige været oppe i Byen Vi købte Kaalkopt = Hvidkaal, Wurtree = Gulerødder og Tomater. I Aften skal vi hen hos Pedellen. Oppe i Hafenstrasse ligger det Belgiske Konsulat. Far og jeg har været henne hos Pedellen i Aften. Vi fik Kaffe og »Vrøvl«, [noget godt Vrøvl = Kager] som Kristen »Baleberen« havde købt oppe i »Epa«. Kl. 10 gik vi hen ombord igen. Jeg havde Lommelygte med for det var saa mørkt.

Lørdag den 9. Oktober

I Dag kom jeg op Kl. kvarter over 7. Pedellen har været henne hos os til Morgens. Jeg vilde saa tidligt op fordi der skulle komme en Mand med nogle Herring (Sild), som vi skulle have til Middag og dem skulle jeg rense og ordne. Vi har nu begyndt at lade og Far har 2 Tyskere nede til at hjælpe de skal have 5 Mark hver. Ja nu er Kl. 10 og jeg har passet Kartofler til samt skaaret løg og Flæsk i Skiver. Vi skal saa ikke have Sild i Dag alligevel. Jeg har nu vasket op og ordnet henne i Kabyssen. Tyskerne har drukket Kaffe nu. Over Middag bagte jeg en toppende Tallerkenfuld Pandekager tynde til Pedellens skal hen i Aften. Sildene kom ved 3-tiden jeg var ikke længe om at faa Hovedet af dem, jeg stegte saa 8 sild til Aften og resten saltede jeg ned. Her gaar vel nok masser Marinesoldater med huerne paa Sned og Baand nedad Nakken forbi vores Skib. Kiel er ogsaa Krigsmarineby. Vi ligger med Bagbordsside ind mod Bolværket op mod Svenska Kyrkan med Styrbordsside over mod Krupp. Ovre paa den anden Side ligger de tre store Værfter, der bygger Krigsskibe [!]. Det er »Germania Werft« og »Deutsche Werke«, og et andet stort Værft. I Aften har Pendulen og Baleberen

Motorjagt INDIA af Søby, bygget Råå 1910, 43 tons ladning. (Stoltenberg-tegning)

været henne hos os. Vi Spiste af mine Pandekager. Kl. 10 gik vi til køjs. Vi skal sejle i Morgen tidlig vi fik hele Lasten i dag.

Kiel Søndag den 10. Oktober
Kl. er 5 Morgen og vi sejler fra Kiel. Kl. er nu 1 Middag og vi er i Marstal. Vi har vel nok gynget meget. Sprydet var i Vand og det har vel nok meget at sige naar Skibet er saa højsnudet. Vi lagde til inde ved H C Christensens Værft fordi vi skal have Sværdspillet om bord. Mor og Kirsten var omme ombord og tage imod os. Jeg vil nu slutte min Dagbog for denne Gang. I Morgen er det 2 Maaneder siden vi sejlede hjemmefra. Pragtfulde 2 Maaneder som er et kært Minde for mig. Det var pænt af Far at jeg maatte blive med saa længe. Det var 2 herlige Maaneder, som jeg var med ude og sejle i. Jeg har vel nok oplevet og set en hel Del. Holbæk og Fakse var jo Byer som jeg ikke før havde gæstet.

Marys Krønike

Erindringer fra min barndom og ungdom i Marstal

Af MARY TUXEN-PETERSEN

Min barndom

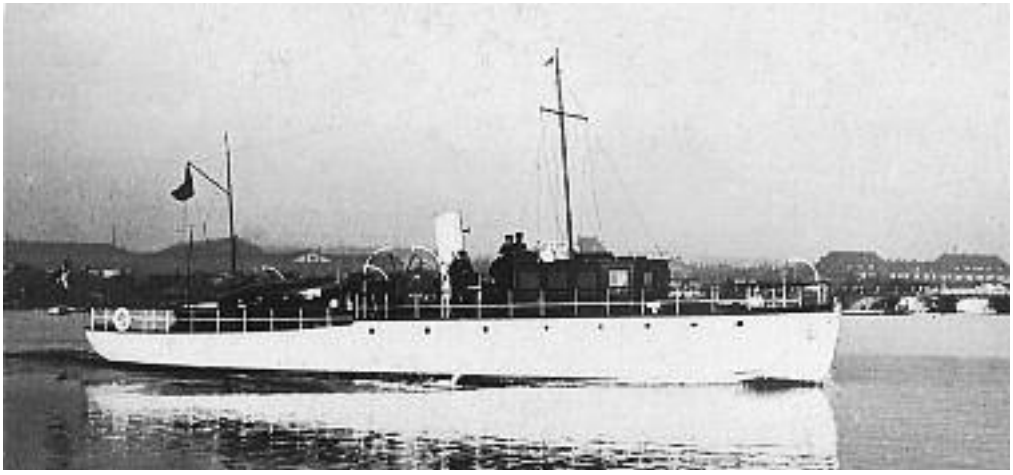
Jeg blev født den 12.1.1922 i Brøndstræde 3 i Marstal, hvor vi boede sammen med min farfar, men da jeg var 2 år flyttede vi til Willemoesgade 2 i Marstal, og der boede jeg så til foråret 1945.

Willemoesgade 2 i 2015. Der er lavet nogle forandringer, vinduerne er ikke som de originale, og der er bygget en garage til. I den nærmeste gavl var der en indgangsdør, men den er nu muret til. Som på så mange andre Marstalhuse er der et lille relief med en skonnert mellem de to vinduer mod gaden, men desværre er det nu noget afskallet i malingen.

Min far hed Niels Petersen (»Oles Niels«) og min farfar var skibstømrer Ole Petersen. Min far fik huset i 1918, da min farmor døde, mod at hans far kunne blive boende og blive passet til han døde. I de sidste år kunne min farfar ikke længere gå på arbejde, men sad hjemme og klargjorde værk til kalfatring. Min mor hed Gertrud Albertsen, og hendes far var skibssmed Valdemar Albertsen, der havde smedje i Toldbodgade 2, hvor nu Hotel Marstal er. Mine brødre Oscar og Georg blev født i henholdsvis 1917 og 1919.

De første 6-7 år af mit liv sejlede min far som fører af en lystyacht, SCARAMOUCHE, som tilhørte direktøren for Magasin, Vett hed han. Min far havde først sejlet et par år med et skib, der hed BIEN men som 18-19 årig blev han skipper hos Vett. Der var ca. 10 mands besætning, maskinmester, elektriker m.v. Min far sejlede også Vetts kapsejler KARIBA og var med i flere kapsejladser ved Cannes i Middelhavet, bl.a. sammen med Kong Christian den tiende. Skibene var normalt i Middelhavet og ikke længere mod nord end i Biscayen og Bretagne. Min far fik en meget sjælden tobaksdåse af fugleøjetræ med sølvplade og inskription, en gave til »Captain Niels« fra Frankrigs sejlerdronning, Virginia Heriot (Madame de la Mer). Hendes lystyacht var på størrelse med 2 ærøfærger. Hun vandt olympisk guld i Amsterdam i 1928, (verdens tyndeste ben skrev aviserne). Hun levede livet sammen med mange andre berømtheder i Cannes, og deltog i alle de store kapsejladser. Hende og min far blev vældig gode venner.

Min far blev uvenner med direktør Vett engang i Biscayen i 1928, da direktøren

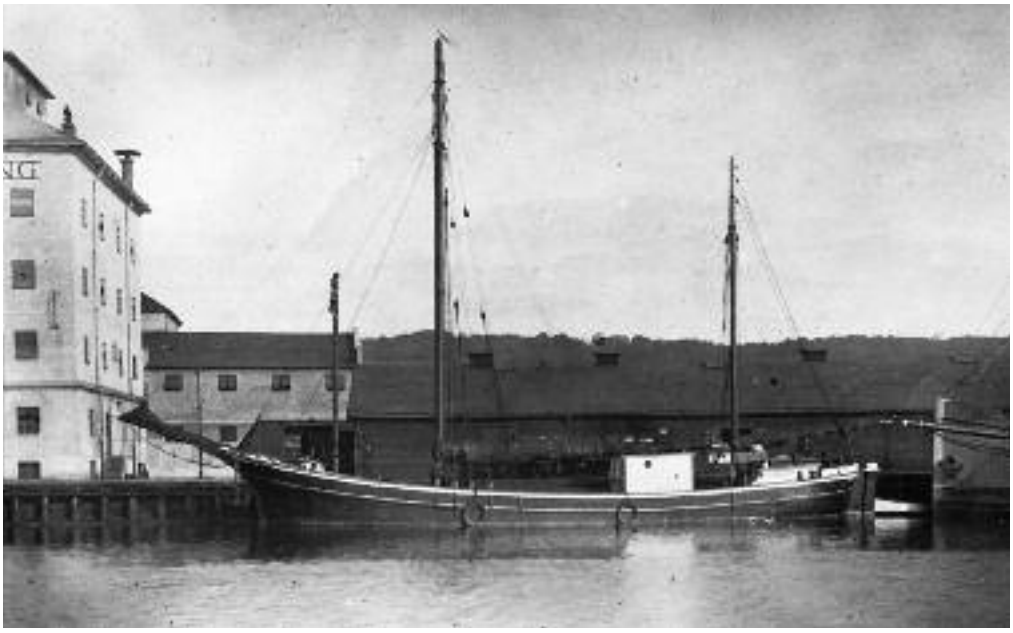


SCARAMOUCHE.

ville i land, og det var for farligt på grund af strøm og sø. Som min far sagde, *der er hejst 3 kugler på havnen, det er forbudt og livsfarligt at anløbe, så det gør jeg ikke*, og dermed ophørte ansættelsen hos Vett.

Ca. 1926. Georg, min mor og mig på hjørnet af Havnegade og Færgestræde.

Så købte min far i 1928 en galease i Tyskland, IDUNA hed den, men fik navnet ALINE af Marstal. Hele familien var med et par måneder hver sommer. Vi sejlede selvfølgelig meget på danske havne, men også meget på tyske havne, Flensborg, Eckernførde, Kiel, Lübeck og helt til Rostock. Vi var masser af gange i Lübeck, og havde næsten altid briketter med til Danmark. Engang vi lå i Lübeck, var vi en 2-3 små piger fra forskellige skibe, der havde fået lov til at gå i land, der var lige kommet et stort nyt varehus, der hed »Epa«, det lå lige ovre på den anden side af havnen, og vi havde fået lov til at gå derover og handle for vist nok hver 15 pfennig, det var mange penge dengang. Men inden vi overhovedet kom i land, skulle vi krydses af og gøres ved af tyskerne, de var jo bange for, at sådan nogle små piger på en 5-6 år skulle være spioner. Vi blev dog lukket ud på havnepladsen, og der var et stort skilt, hvor der stod »HALT«, og nedenunder stod der, at når klokken ringer, kommer toget, men det kunne vi jo ikke læse, og vi vidste, at når vi var i Tyskland skulle vi adlyde alt, hvad der blev sagt, og hvad der blev gjort, så der var ikke noget at gøre, og en af os, Anna, sagde, at der var ikke noget at gøre, når der stod »HALT«,



ALINE, vistnok i Randers. Vi boede i det hvide dækshus, og styrehus var der jo ikke på den slags skibe på det tidspunkt.

ja så måtte vi 3 piger halte hen over gaden, og det gjorde vi så.

Nogle gange blev det jo dårligt vejr, og så var vi inde og ankre i læ ved Heiligenhafen, og der lå vi ofte sammen med en 7-8 andre skibe, der også lå og ventede på bedre vejr. Vi snakkede jo ikke med dem på de andre skibe, men det var hyggeligt, at de var der.

Jeg kan huske en enkelt gang, hvor vi sejlede med koks, de vejer jo ikke ret meget og for at få en ordentlig last med, blev der sat kyllingetråd op ved skibets sider, så der kunne være en ordentlig dækslast. Det kunne jeg ikke lide, og jeg sad på turen hen over Østersøen og smed koks i vandet, det hjalp nu nok ikke noget. Tit var jeg søsyg, når vi skulle op i Lillebælt, det var herude mellem Ærø og Als, hvor det ofte var hårdt vejr.

Vi var også meget i Höganäs på Kullen i Sverige, hvor vi lastede lervarer til flere steder rundt i Danmark, store krukker, der var nøje nummereret, og lastningen blev overvåget af et par mænd fra fabrikken, hvordan de blev stuvet i lasten osv., og hvor mange stykker der var, det var vi jo også nødt til at vide. Vi blev gode venner med mange i Höganäs, vi blev bl.a. inviteret med til en stor regatta, der var i havnen, og vi skulle heppe på Höganäs, og så var vi med til en stor fest bagefter. Vi blev også gode venner med de handlende, og hvis vi havde for store penge med, og de ikke kunne give tilbage, sagde de, at vi bare kunne betale næste gang vi kom.

Engang var vi i Vejle, hvor der var en havnekiosk ikke så langt fra os, og jeg kan huske den sidste dag, hvor jeg var henne og købe is, og damen sagde, at den pengeseddel kunne hun ikke veksle, det har været en 50-kroneseddel, *du må betale senere,* sagde hun, *jamen, vi skal sejle i dag,* sagde jeg, ja så var der slet ikke noget at gøre ved det, mente hun, og jeg fik en gratis is.

Vi var også tit i Egernsund på den danske side af Flensborg Fjord og laste mur-

sten, og der fik jeg også masser af gode venner blandt pigerne på teglværkerne »Grønland« og »Island«, som de hed. Der var mange polakfamilier der, og de var søde og så dejlige. Og vi måtte gerne lege på teglværket om aftenen, og vi måtte køre med tipvognene.

Vi havde i det hele taget mange gode oplevelser i sommerferierne, men vi var jo også med et par måneder, og vi kom næsten altid mange dage for sent hjem til Marstal, når skolen begyndte, for vi kunne jo ikke bare tage en dyr rejse hjem fra skibet, vi måtte vente til vi kom til Marstal eller i nærheden. Når vi på den måde var nogle stykker, der kom hjem, efter at de andre var startet i skolen, ja så viste lærerne sig fra den mest upædagogiske side, for nu var der f.eks. dannet sangkor, og så kunne vi (som straf) ikke nå at komme med, selvom vi havde ringet til skolen og aftalt hjemkomsten.

Da vi kom hjem i 1931 var hele huset vandskadet, for den 8.-9. juli var der i Marstal faldet 169 mm regn på 24 timer. Det er stadig her i 2015 danmarksrekord, og det er også med i bogen »Dansk vejr i 100 år«. Overalt i huset, ned fra lofterne osv. groede der store paddehatte. Vi havde bare haft en gammel kone til at passe huset, og hun kunne jo ikke gøre spor. Hun kunne hverken hente håndværkere eller noget som helst. Jeg blev noget så forfærdelig syg, jeg kunne slet ikke blive rask igen, jeg sad bare i en kurvesofa og sov, jeg kunne ingenting. Nogle år efter blev Marstal den første skole, hvor vi skulle undersøges for tuberkulose, for det var der meget af herovre. Men det var frivilligt, så drengene løb og gemte sig, men

Her er vi samlet flere klasser til pigegymnastik, 4.-5.-6. klasse? Ellers gik vi både drenge og piger i samme klasse. Jeg sprang en klasse over i skolen, vistnok 5. klasse, for lærerne syntes jeg var så dygtig, men det var en skam, for det var netop det år, hvor de havde meget geografi, og det har jeg manglet lige siden. Jeg er nr. 2 fra venstre i forreste række.

pigerne turde godt. Vi fik et stik i armen, og hos nogle af os slog det ud med en stor rød hævelse, men for de fleste skete der ikke spor. Der var sådan en 5-6 stykker af os, hvor det slog meget ud, og vi måtte ud på sygehuset i Ærøskøbing til nye og større undersøgelser. Men der kom svar tilbage, at der ikke var noget i vejen med mig. En af de fremmede læger, der var og lave undersøgelserne kom ud til min mor og fortalte hende, at jeg slog så voldsomt ud, fordi jeg havde dannet et stort immunforsvar efter den der sygdom fra paddehattene, og jeg ville aldrig blive syg, havde han sagt, men det fortalte hun mig først mange år efter.

Når vi nu kom fra Øresund og skulle vestover, tiggede min mor og mig altid om, om vi ikke kunne gå gennem Bøgestrømmen og Smålandsfarvandet, og mange gange måtte vi ligge og vente på den rigtige vind, enten ud for Ulvshale på Møn, eller ved Pedersværft, hvor nogle af min familie vist engang havde haft et skibsværft. Her kunne vi gå i land og handle i Stensby, det var en gåtur på ca. 10 km. Vi lå der vistnok også engang med den store lystkutter, men det har kun været for sjov.

En enkelt gang kan jeg huske, at min far snød lidt, og sagde at vi gik indenom, men vi gik øst om Møn og syd om Falster og Lolland og sønden om Langeland, for han kaldte på mig og sagde, »kom nu, for nu skal de se de børn, der spiller bold derinde, og det var på Liselund på Møn, så der er vi gået udenom. Men der har nu også nok været flere gange, hvor vi på vej den anden vej er gået udenom og har passeret Møn øst om. Vi kom jo fra alle kanter.

Engang vi sejlede i Storstrømmen, mødte vi en stor flot badebold, jeg ville så gerne have den, jeg havde aldrig set sådan en stor og flot badebold før, den var marineblå med store hvide stjerner på. Vi sejlede hen til den med skibet, men den fløj bare væk fra os. Vi kunne ikke få fat i den. Da tror jeg nok, at jeg græd.

Min dukkestue, som kun er lidt længere end en tændstik.

Da vi engang var i Middelfart, jeg har ikke været ret gammel, fik jeg lov til at løbe op i byen og købe en lille dukkestue, som jeg havde set oppe i en chokoladebutik, hvor den stod i vinduet limet fast på en plade chokolade, og jeg tror, at den kostede omkring en krone, det var en formue dengang. Jeg har nok ikke været mere end en 7-8 år, og den dukkestue har jeg stadig.

I slutningen af juli 1932 lå vi i Odense og lossede kul. Det var et dejligt sommervejr, og min mor og mig var gået i land og havde købt hver en is, noget vi ellers aldrig gjorde, da det var vild luksus. Pludselig, som et lyn fra en klar himmel, blev det en orkanagtig storm, og fra alle havnens kulpladser føg det rundt med kulstøv, så vores is blev helt sorte, og vi måtte smide dem væk. Senere samme dag talte vi med lodsen, og han sagde, at flere store dampere var søgt ind i Odense Fjord ved Enebærodde, da vejret var for voldsomt i Storebælt. Lang tid efter hørte vi, at det tyske skoleskib NIOBE var forlist ved Femern og omkring 70 mand var druknet. Det havde lige været i Frederikshavn og fået nye sejl, og det var nok ikke forlist, hvis det havde haft de gamle sejl, for de var sikkert blæst i laser.

Vi sejlede jo herhjemme, men at marstallere ellers kom vidt omkring, kan jeg fortælle en lille historie om. Tre af mine

veninder fik, vistnok i 1931/32, besøg af kongen over Cocosøerne, der ligger mellem Australien og Sumatra, for deres far var »Cocos«-Hansen, der sejlede med copra derude på de 22 små koraløer, der dengang hørte under Storbritannien, men nu er under Australien. Kongen var halvt englænder og halvt indfødt. Hos »Cocos« Hansen var de vist 9 børn i alt, og mine veninder var de tre yngste, de hed Betty, Lis og Jutta. De kunne ønske en hel masse af kongen, lige hvad de ville. Den ene af pigerne ønskede sig en kæmpestor bamse, og det fik hun, og den anden ønskede sig en cykel, men jeg kan ikke huske, hvad den tredje ønskede sig. Det var frygtelig spændende for os alle sammen. Moderen kunne dog ikke lide kongen, for hun mente, at det var ham, der hele tiden havde taget hendes mand fra hende.

To gange i min barndom så jeg min mor give en præst en lussing. Første gang var til min morfars begravelse. Han var hos min moster Valborg i København for at holde Jul, og der døde han juleaften. Mellem Jul og Nytår skulle han hjem til Marstal og begraves ved siden af min mormor. Det var østenstorm og snestorm, og så gå fra færgen og ud til kirkegården på Ommelsvejen, fy da, det var slemt. Der var både præst og degn med, og da vi drejer ind på kirkegården, ville præsten gå lige ned til graven, så det hurtigt kunne blive overstået, han ville ikke gå ind i kapellet. Så fløj min mor ud af følget, ned og smækkede ham en på siden af hovedet og sagde, »kan du så komme herind«, og kiste, vogn og følge måtte vendes og det i en brandstorm. Men vi kom ind i kapellet og holdt andagt. To år efter så jeg min mor give ham en på skrinet igen. Det var til min konfirmation, hvor vi blev overhørt frit stående ude på kirkegulvet. Med mig gik det hurtigt, men hende der stod lige bagved skulle sige, *jeg forsager djævelen og alle hans gerninger*, men hun sagde, *jeg forsager ikke djævelen og alle hans gerninger*. – *Igen*, skreg præsten, og det gjorde han 3 gange, så rejste min mor sig og sagde, *kan du så komme videre* og gav ham en på kassen. Jeg kunne se på ham, at han tænkte, *hun har slået mig før*. Her blev jeg kureret for autoritetstro, Nå, tænkte jeg, er det bare sådan, de skal have det. Min mor var ellers slet ikke sådan, hun var stille og uskyldig.

Når vi ikke var med ude at sejle, gik min mor og var slemt nervøs, når det var stormvejr, og hun sagde tit til mig, *du kan lige så godt gå hen og sige op i danseskolen, du kommer aldrig derhen mere*. Det var lige før, hun begyndte at sy sorte kjoler, men det har hun dog ikke prøvet på. Hun tænkte, at de var forlist alle sammen. Når hun gik der og ventede på et telegram, gik hun rundt i huset og holdt sig på hjertet, og når jeg kom hjem fra skole, sagde hun, *åh Mary, du må få 2 kroner, hvis du kan skaffe et telegram*, og hun gik frem og tilbage, og jeg tænkte, at jeg bliver sindssyg. Når der så kom telegram hen på eftermiddagen om, at de var kommet godt i havn, sagde hun, *det kunne de egentlig godt have sparet, de kunne jo bare have sendt et brevkort, der var kommet i morgen. – Nej*, sagde jeg, *det skulle de ikke spare, så havde jeg været sindssyg inden aften*. Sådan havde vi det ofte, det var evigt tilbagevendende. Men tænk så på de arme mennesker, da Tage og mig tog ud at sejle under krigen, hvad har de dog ikke spekuleret på.

Jeg var også spejder, fra jeg vel var en 8-10 år, men desværre når de havde deres store sommerlejre, så var jeg jo ude at sejle. Jeg var spejder lige til den dag, hvor jeg blev gift, og da jeg var i konfirmationsalderen var jeg med til nogle pragtfulde lejre, bl.a. i Lindelse Nor, hvor jeg var sammen med Rosa fra Kragnæs, og hun er nu en af mine gode veninder her i Ærøskøbing. Det var de grønne spejdere, og den ene uniform efter den anden arvede vi efter nogle andre, og under krigen kunne vi jo slet ikke købe nogen ting.

I Willemoesgade var der to værelser på loftet, jeg havde kvistværelset og Oscar det i gavlen, hvor væggene var helt fyldt med billeder af skibe, især da han gik på navigationsskole. Han delte værelset med Georg, der nu også tit sov ude i de store skunke, hvor han havde indrettet sig. Henne hos en af mine veninder boede hun også i skunken, og der havde hun bare sat nogle lagener op, så der næsten blev et værelse. Men man sov sådan set lige under det bare tag, der var jo ingen isolering, og det var koldt om vinteren. Men vi havde det dejligt, vi manglede ikke noget, og vi havde ikke for meget.

Nogle gange var vi med til stabelafløbninger på træskibsværfterne, også langt oppe i min skoletid. Da jeg var en 13-14 år blev vi inviteret med til stabelafløbning af en sød lille paket, der var bygget til Svendborg, den hed AKSEL EMIL, det husker jeg ligeså tydeligt, for den blev døbt idet den løb ud. Vi børn var med ombord, og det var sådan, at når skibet begyndte at løbe, skulle vi gå hen i den ende der var forrest, og når den ramte bunden i den anden lave side af havnen, skulle vi gå hen i den anden ende, og så flød den igen og kunne slæbes ind til kajen. Vi fik altid fri fra skole, når et skib skulle løbe af stablen. Jeg havde tante Anne og fætter Jørgen boende i Nygade, de var nu hverken min fætter eller tante, men blev kaldt det. Oscar og mig smed skoletaskerne ind hos dem, da vi løb gennem Nygade, når vi skulle fra skolen til havnen.

Den 8. juni 1934 brændte vores skib ALINE i indsejlingen til Mariager Fjord, alle blev reddet. Så købte min far en dejlig jagt, lige så stor som galeasen, den hed CHRISTIAN.

Sommeren 1936 var vi i Nykøbing F.

ALINE brænder. Det var en helt stille varm sommerdag, og det kunne ikke ses, at skibet brændte før der for alvor gik ild i sejlene, alt flimrede og røgen steg lige til vejrs.

med en last bindegarn, og der kom bud til min far om en stilling som fører af en amerikansk lystyacht, GURLY, som lå i Svendborg på værftet i Gl. Hestehave. Min far var fyr og flamme og tog til Svendborg med det samme. Min mor, Georg, en matros og jeg sejlede hjem til Marstal med skibet, sikkert helt ulovligt. Vi satte sejl, vinden var fin, men et par timer senere tog vi sejlene ned igen, da det blev stille. *Nej, nej* skreg Georg, jeg havde ild på en cigaret, og nu har jeg den ikke, den er kommet med i sejlet. Op med storsejlet igen, men der var ingen cigaret, men op af Georgs brystlomme steg en fin blå røg, og lettede var vi, vi skulle nødig ha' et skib mere, der brændte.

På havnen i Marstal tog min far imod os, og fortalte om den nye stilling. Mine brødre Oscar og Georg kunne komme med på lystyachten, som ejedes af en amerikansk vekselerer fra Wall Street. Der betød penge ingenting, min far fik blanco check, og kunne så bare bruge løs. Hele besætningen blev hyret i Marstal, og de fik store hyrer, og blev rige marstallere.

Vi havde nu oplevet krisetiderne i 30'erne, hvor det bl.a. havde været så sløje tider, at min far sammen med »Albe Mande« (en kendt marstalfigur) havde lejet fiskeret og satte bundgarn ved Risemarksstranden. De cyklede derud hver dag, og på Albe Mandes cykel var der en stor kasse til fisk. Det var først og fremmest blankål og senere torsk, de fiskede efter. Men nu var der så mange penge, at jeg kunne få en ny cykel hvert år.

GURLY i Marstal havn i 1937.

Da min far blev fører af GURLY i 1936, fik jeg en ny cykel, og det fik jeg hvert år indtil krigen brød ud. Indtil jeg var 12 år havde jeg ingen cykel, det var der simpelthen ikke råd til, men alligevel lærte jeg at cykle på en stor gammel herrecykel, som Oscar havde arvet fra min far eller på venindernes cykler. Men da jeg var 12 år skulle Oscar ud at sejle med den store 4-mastede skonnert CAROLINE, og han kunne få 15 kr. udbetalt i forskud på hyren. For de penge købte han en cykel til mig, og kom op på skolen og fortalte det, men han havde så tit sagt, at han ville købe en cykel til mig, så jeg troede ikke helt på det. Da jeg kom hjem, stod cyklen i den fine stue, dækket af et tæppe, men jeg så den ikke, selv om min mor flere gange sendte mig ind i stuen.

Georg min mor og mig i den nye motorbåd på GURLY. Min fars hvide kasket kan lige ses bag ved Georg.

GURLY blev overtaget på Gl. Hestehaveværftet i Svendborg. Min mor fik »den lille jolle« forærende, en fin lille blankskrabet jolle, som vi havde i mange år, og der blev købt en flot motorbåd i stedet, den kunne hænge i davider. På den første rejse til Gøteborg måtte de i hårdt vejr lade motorbåden gå udenbords og væk.

Jagten CHRISTIAN som nu lå i Marstal havn, solgte vi samme sommer til en svensker for 11.000 kr. Han var så glad for skibet, og da vi spurgte ham, om han ville spise til middag hos os, sagde han, *nej, jeg må kæle med den dejlige skude hele tiden*.

Ejeren af GURLY var som sagt den amerikanske vekselerer Capt. Lawrence Darr, der var gift med en fransk grevinde bosiddende bl.a. i Paris. De havde boliger flere steder i verden, og de havde bil med chauffør, som kørte fra havn til havn, han hed Ernesto kan jeg huske, og lidt af adressen på landstedet, eller slottet i nærheden af Paris, Seine et Aisne var noget af adressen. Georg havde flere billeder derfra, han og min far var der flere gange.

Om bord på GURLY i 1937. Bageste række er fra venstre, Grevinden madame Montyou, Capt. Darr, Georg, min far, Oscar. Forrest fra venstre en ukendt dame, den amerikanske forfatter John Gordon Bigelow og den danske flyverløjtnant Pollner, der boede med sin mor i en af villaerne på værftet.

GURLY var indregistreret som dansk i Kongelig Dansk Yachtklub, alt skulle helst være dansk.

De adopterede næsten Georg og Oscar med det samme, og grevinden slog ud med armen og sagde, at Oscar skulle på navigationsskole, de ville betale det hele, alt skulle han få, og hun lavede en konto, hvor hun betalte Oscars uddannelse til skibsfører. Mig betragtede de nærmest som et barn. De gik altid i land og købte mekanisk legetøj til mig, det smed jeg ud med det samme. Engang gik de til auktion i London og købte to lysestager til mig, jeg har dem endnu. Der kom altid mange berømtheder ombord, og Oscar og Georg blev venner med dem alle.

Skibet var oplagt i Marstal noget af vinteren, men ca. 1 måned blev den rigget til i Svendborg på et lille skønt værft, »Gl. Hestehave«. Værftet ejedes af familien Weber, som boede i 3 »slotte« i skovene derude. Vi var alle med i Svendborg og boede på værftet i en lille villa til gæster. I skoven boede også en grevinde fra Holckenhavn i nærheden af Nyborg. Hun fyldte 60 år, engang vi var der, og jeg fik masser af veninder der på værftet, og alle vi unge og børn, var bedt til den fødselsdag om morgenen, og vi skulle komme som skovtrolde ud af skoven og synge »I skoven skulle være gilde, alt hos den gamle ørn«. Der var en lille pige på 3-4 år med, Synne hed hun, troede jeg, hun var barnebarn fra et af slottene, og en enkelt dag var jeg oppe på slottet og passe hende, men ca. 50 år efter træder hun ind på »mit« museum, Hammerichs Hus i Ærøskøbing, hvor jeg var kustode, og jeg siger: *Nej, hedder du Synne*?, *nej Nynne*, siger hun så, men hvor kender vi hinanden fra? Så blev der snakket, og da jeg nævnte Oscar og

GURLY på værft i Gl. Hestehave. I baggrunden en af villaerne, hvor der var gæstebolig for oven og tegnestue for neden.

Mig og min kusine Inger fra København, her i den »lille jolle« i 1937. Hun var datter af moster Valborg. Nu, hvor min far sejlede med lystyachten, var min mor og mig jo hjemme, og Inger var hos os næsten hele sommerferien, og hun ville så nødig hjem igen. Hun nød sommeren i Marstal, og havde læst et eller andet sted, at én sommerdag i Marstal var lige så berigende som et helt år i København.

Min far ved rattet på GURLY, vi er på vej hjem til Marstal, men det er brandtåget, og vi må ligge stille, da vi ikke ved, hvor vi er. Vi gætter på, at vi er ud for Halmø, og vi kan høre en hund gø, nok inde i Ommel. Senere lettede tågen, og vi kom ind til Marstal.

På GURLY i 1937 i tåge. Fra venstre: Oscar, mig og Georg.

Georg, sagde hun, at de to navne hørte hun i sin barndom. Hendes far var forfatteren Tom Kristensen, og nu ville hun samle alle dem, hun kunne få fat i fra de år i trediverne, og så skulle vi mødes, det er dog aldrig blevet til noget. Hun, Nynne, ville udgive en bog om tiden og årene der på værftet og slottene, bl.a. om den dag vi var til fødselsdag hos grevinden fra Holckenhavn, jeg kan ikke huske hendes navn.

Når min far og drengene var hjemme i Marstal, og jeg var en 15-16 år, fiskede jeg

Om bord på GURLY i Marstal i 1937. Fra venstre: Oscar, min mors fætter Jørgen, min far og min mor.

Georg og mor ombord på GURLY i 1937.

meget sammen med Georg. Vi fiskede med kroge efter fladfisk, rødspætter og skrubber på ydersiden af Halen. Nogle gange slæbte vi jollen over det sted på Halen, hvor vandet næsten gik over, men det var dog lettere at ro rundt om hele havnemolen og ud.

I en periode serverede jeg hver lørdag-søndag på Solbjerg, hvor der var sommerrestaurant og en stor plads med gynger og meget andet. Jeg har vel været omkring 16 år, det var rigtig hyggeligt. Det var Lorens Hansen og hans kone Karla, der havde Solbjerg, som egentlig består af to huse, og var børnehjem i gamle dage. Lorens var jo ham, der byggede alle de berømte modelskibe, og de var udstillet i den gamle del af huset, nu kan man se dem på Søfartsmuseet i Marstal. Han var egentlig smed og havde også haft kulimporten lige ved Sønderrenden. Datteren Signe var begyndt at komme sammen med min bror Oscar, og de ville have mig med alle steder, hvor de skulle til bal og koncerter og alt sådant noget, men jeg kunne ikke lide det, men jeg skulle med. De tog mig også med til navigatørfester, så det var ikke første gang jeg var der, da jeg mødte Tage.

I 1937 syntes herskabet at GURLY var for lille, og da penge jo ikke spillede nogen rolle, blev min far sendt ud for at købe en større lystyacht.

Min mor og jeg var inviteret om bord på GURLY i København, og sejlede med på en luksustur til Travemünde, for at købe en ny lystyacht dér. I indsejlingen til Travemünde mødte vi ZEPHYR, der var ejet af en nabo, Kristoffersen. Det var vores naboer fra Marstal, for selv om de boede på Gasværksvej, stødte deres have op til vores bagindgang i Willemoesgade, og jeg var veninde med datteren Erna, der godt nok var 2 år ældre end mig. Jeg tog et billede af ZEPHYR. Marstal Søfartsmuseum har netop fået Ernas dagbog, og i den skriver hun, at de mødte GURLY, og hele fami-

GURLY set fra bovsprydet.

Erna og mig (tv) ved mindesmærket for de faldne søfolk i krigen (1. verdenskrig) 1938. Mit tøj er helt nyt, det havde grevinden købt til mig i Finland.

Vi møder ZEPHYR ud for Travemünde

Oscar og mig på stranden i 1938. Da Oscar gik på navigationsskole, var jeg med ham ude ved stranden og hjalp ham, når han skulle øve sig i at måle solhøjden med sekstanten. Min far var også tit med, for han havde god forstand på at måle position med sekstanten.

lien Petersen var på dækket, både hr. og fru Petersen, Oscar, Georg og Mary.

I Travemünde skulle vi som sagt se på en større lystyacht på et værft, hvor der var mange flotte lystkuttere. Nogle af dem stod i tørdok, andre lå i værftets havnebassin. Men før vi overhovedet kom ind på værftet, fik vi taget aftryk af både hænder og fødder, tyskerne var meget påpasselige, eller hvad man nu skulle kalde det, og mens vi så på skibe, lavede små drenge eksercits på kajen, det har selvfølgelig været Hitlerjugend. Min far fandt et passende skib, en fuldrigger på størrelse med skoleskibet DANMARK, men da den franske madame opdagede, at den var tysk bygget, så nej tak, hun hadede tyskerne af et godt og ærligt hjerte.

Mens vi lå i Travemünde skulle der en aften være en stor mørklægningsøvelse, for man forberedte sig på krigen, men den øvelse ville min far fuldstændig ignorere, men det kom han ikke til. Alle vore skylighter blev dækket til med presenninger og sejl.

Derefter rejste min far til London og købte en ny og større yacht FRETLESS (»Fredløs« på marstalsk) hed den. På den første tur, døde Capt. Darr af et hjerteslag, da de lå i Göteborg. Han blev sendt hjem til USA, og FRETLESS sejlede videre.

Titlen »Capt.« havde han købt et eller andet sted.

Min ungdom og lidt til

I 1938 fik jeg en elevplads i Sydfyns Discontobank. Der var jeg i godt 5 år og tog handelseksamen om aftenen.

I de år, jeg var i banken, var jeg på afløsning her i Ærøskøbing ca. 1 måned hver sommer, og hvis nogen havde antydet, at jeg skulle komme til at bo her, så havde jeg bare skudt dem, men da vi år senere bosatte os her, ja så elskede jeg det fra den første dag. Det var noget af en forandring at komme til banken i Ærøskøbing, for der var hver dag en stak veksler på 10,- kr.

og i Marstal havde jeg været vant til veksler på indtil 40.000,- kr. når der handledes skibe, men i Ærøskøbing var de fattige, og havde ikke engang råd til at indfri en veksel på 10,- kr. men måtte forny den og betale 2,50 kr. hver gang.

Årsafslutningen foregik i Fåborg, hvor vi rejste over medbringende kassebøger, kassebeholdning og så videre. Regnskabet måtte kun afvige med 3 øre, så det kunne være noget af et arbejde, at få det til at stemme.

Vi kom til Fåborg Nytårsaften og arbejdede både den aften, næste dag, og først når vi var færdige den 3. dag kunne vi rejse hjem. Vi fik ikke en krone ekstra for det arbejde, men vi fik dog hotellet og maden betalt. Den ene gang skulle jeg dele værelse med en af barber Madsens døtre fra Ærøskøbing, flere af dem var rene skønheder, og da vi skulle til natmaden med øl og snaps, sagde hun, at hun havde lovet mor ikke at drikke øl og snaps. Hun kom ikke hjem til værelset om natten, og næste morgen, da hun kom til morgenmaden, sagde en af de unge bankassistenter, *nå, havde mor glemt at sige, at du skulle komme hjem om natten?*

Min far sejlede videre med FRETLESS, og da grevinden besøgte os i 1939, sagde hun, at nu skulle FRETLESS sejles til Hawaii efter en tur i Middelhavet, og så var der betalt flybilletter til min mor og mig, så vi kunne komme til Hawaii. Vi måtte ikke tage nogen bagage med, alt ville vi få, når vi kom derud, og vi skulle sejle med hjem til Marstal.

Men – men – men – Krigen kom og satte en stopper for alt, så der blev ingen tur til Hawaii. Da var FRETLESS nået til Toulon, og blev beslaglagt. Min mor og jeg kæmpede som vilde for at få hele besætningen hjem til Danmark, på det tidspunkt var de vist 12 mand, alle fra Marstal.

Jeg var elev i banken, og fik lov til at bruge telefonen lige så meget jeg ville. Og det lykkedes. Med nogle opsamlingsbusser

FRETLESS løber af beddingen i Marstal.

Georg, mig og min mor på havnen i Marstal i slæbestedet ved Edvard Hansens værft. Jeg er på vej med bankens taske, som står i forgrunden. I baggrunden ses Kalkovnen, mens den stadig var i brug med huse om selve ovnen. Da jeg var en 14-15 år, sov jeg sommetider sammen med en veninde derovre. Det var hendes familie, der havde Kalkovnen, og når der skulle brændes kalk, varede det flere dage, hvor ilden skulle passes. I den tid boede de derovre, og der var både en lille stue og køkken. Vi piger sov i hængekøjer. Vi roede frem og tilbage i et »øgge« (norsk pram). Ser man godt efter på fotografiet, kan man se den lange bro, der fra Kalkovnen gik ud på dybere vand midt i havnen. Den havde spor og tipvogne, og her lå vi og lossede kalksten.

Min far i 1938.

fra Schweitz kom de til Hamburg, og så med tog til Danmark, efter at have været tilbageholdt i et par dage i Tyskland. Alt i alt tog det ca. en måned at komme hjem.

Da nu mændene var hjemme i Marstal igen og krigen i fuld gang, købte min far en lille sød ærøjagt INDIA hed den, og sejlede i de hjemlige farvande

INDIA vinteroplagt i Marstal under krigen. Bemærk nationalitetsmærkerne på siden og navnet Danmark. INDIA var det første og eneste skib min far havde, hvor der var styrehus.

Under krigen, var der mange søfolk fra Marstal, der omkom på verdenshavene, især i konvojer på Atlanten, og hver gang præsten gik ned ad gaderne, flygtede sømandskonerne ind i husene, for de skulle ikke have en frygtelig besked ude midt på gaden. I alt omkom der vist omkring 80 marstallere under krigen. Det havde i øvrigt været magen til, da jeg gik i skole, for sådan en almindelig dag, kunne der pludselig komme en voksen og hente et barn i skolen, så vidste vi, at der var noget galt, noget der ikke skulle siges i skolen, men at måske en far eller en bror var druknet, og det skulle man høre hjemme hos sig selv. Det påvirkede os alle sammen meget, men det var jo tit, at nogen omkom. Et af de slemme tilfælde var i vinteren 1925/26, hvor 3 skonnerter fra Marstal forsvandt i Atlanten på rejse til eller fra Newfoundland.

Min far sejlede med INDIA under hele krigen meget med tørv, og kort efter krigen var han på vej til Ærøskøbing med en last mursten fra Egernsund, da skibet sprang læk ved Skjoldnæs, og han måtte søge ind til Søby. Der kom Redningskorpset og pumpede hele natten og noget af den næste dag for at holde skibet flydende. Rasmus »Falck« Hansen sagde til min far, *det her, Niels, det bliver dyrt, det vil ruinere dig, men skal vi ikke sige, at du meldte dig ind i Redningskorpset i går, så koster det jo ikke noget*. Det var flot, og mange, mange år senere har Tage og jeg været ude for næsten den samme fine behandling hos Redningskorpset.

Første gang jeg mødte Tage var til en navigatørfest, den 18. januar 1942. Vi dansede sammen i 3 timer, og da vi kom ud, var det 30 graders frost og snestorm, den koldeste nat der blev målt, og der lå 3 m sne i gaderne. Tage spurgte om jeg ville med i Bio om mandagen, men jeg måtte sige, at mandag, tirsdag, onsdag og torsdag havde jeg først fri fra handelsskolen kl. 22, *ja, men så fredag da*, og derved blev det. Så

Tage med navigatørkasket, 1942.

sagde han, *skal vi ikke dele resten af livet sammen?* og jeg sagde, at det kunne vi da godt, for jeg regnede med, at det havde han glemt den næste dag, men sådan gik det ikke.

Tage, som jeg var blevet kæreste med, gik på Marstal Navigationsskole for at blive styrmand og derefter læse til skibsfører. Han havde været med de to skole-

Den første søndag efter vi havde mødt hinanden, var vi ude på Halen for at se på isskruninger, der var så voldsomme, at flere af badehusene blev ødelagt.

Tage havde som matros sejlet med FUGLEN fra Ærøskøbing. Man skulle jo have været ude at sejle i et vist stykke tid, før man kunne komme på navigationsskole. Senere var han med min far for at få sin fulde sejltid.

skibe GEORG STAGE og DANMARK, bl.a. på en tur til Vestindien, og han havde sejlet med FUGLEN af Ærøskøbing og med H. C. Christensens damper EMANUEL.

Fra jeg var barn, var både jeg og mine veninder enige om, at vi skulle giftes med en rigtig sømand, en af dem med den store eksamen (skibsfører), og det skulle ikke være med en tøsedreng, der havde været med et skoleskib. Men både jeg og min bedste veninde blev alligevel gift med en, der havde været med et skoleskib. Giftes med andet end en sømand kunne der ikke være tale om, og bondekarle regnede vi slet ikke og ville heller ikke danse med dem, når der var bal, for de lugtede jo af ko.

Engang havde min bror Georg og en, der hed Klaus og var fra Årøsund, inviteret min gode veninde Mimmi og mig med i biografen, men hen på eftermiddagen kom de og sagde, at nu havde Johannes Jespergaard bedt om at komme med, og det havde de sagt ja til. Så sagde vi, at så skulle vi ikke med, for tænk han havde været bondekarl på Gravendal, men nu havde han et lille klinkbygget skib, der hed SØBLOMSTEN og var hjemmehørende på Strynø, værre kunne det ikke blive, vi kunne da ikke gå i biografen med en, der havde et klinkbygget skib, og vi stod bag et pakhus og grinte, da de gik i biografen.

Senere blev Jespergaard skibsreder i Ærøskøbing og ejede en 5-6 coastere.

Under krigen var der engang en stor Røde Kors øvelse, hvor jeg blandt andet var med, som en der var såret, jeg skulle forestille at have fået den ene fod revet af, og alle vi sårede skulle køres ud på sygehuset i Ærøskøbing, men der blev luftalarm, og vi kunne ikke komme nogen steder. Men så kom Klaus fra Årøsund, han lå i havnen med et skib, der havde losset tørv, og han sagde, *Mary, vil du gifte dig med mig? Nej, nej*, sagde jeg, *det varer ikke ret længe før jeg skal giftes. – Jamen, det har ikke spor betydning*, sagde han, *sig nu ja Mary, og vi sejler i morgen tidlig*. Han blev ved, og han blev ved, han var frygtelig forelsket i mig, men der var ikke noget at gøre.

20

Oplysning om Bogejerens Fart med et **dansk Handelsskib.**

Han er udmønstret fra den 13-3- 1940

med Dansk Skibet: Emanuel af Marstal

der ligger i FREDERIKSHAVN

Hans Stilling ombord: Letmatros

Skibsførerens Navn: Rauritsen

Hvorhen Skibet er bestemt: Eur. Fart

, den 15 MRTS. 1940

Han har gjort Tjeneste som: Letmatros

fra den 13/3 40 til den 8/4 1940

Skibsførerens Underskrift:

Skibet har været:

Udenfor indskrænket Fart

Han er afmønstret den

By: , den 19 .

Tage havde også været med damperen EMANUEL *af Marstal som letmatros. På denne side fra hans søfartsbog kan det ses, at han har været udenfor indskrænket fart, dvs. udenfor linjen Lindesnæs i Norge og øen Texel i Holland. Der var forskellige regler for sejlads bl.a. forsikring indenfor og udenfor linjen. Under krigen blev linjen flyttet til Lindesnæs – Hirtshals. På denne tur havde de været i England. Han var heldig, at de var i Danmark, hvor han afmønstrede den 8. april, hvor Danmark blev besat den næste morgen. Havde de ikke været hjemme havde de sikkert måtte tilbringe hele krigen i England eller i konvojer på Atlanten, og så var livet kommet til at anderledes ud for os alle sammen.*

Palmesøndag, vistnok den 29. marts, skulle jeg med Tage hjem og præsenteres for hans forældre. Hans far var førstelærer og degn i Bregninge. Da lå der stadigvæk sne, og Østersøen var lukket helt til af is. Folk cyklede stadig ud på isen og pilkede torsk. Tages far cyklede også ud og pilkede torsk, og vi har mange år senere fået fortalt af Pe' Vestmark her fra Ærøskøbing, at han en dag stod og pilkede ved siden af lærer Tuxen fra Bregninge. Tuxen cyklede hjem, og efter et stykke tid kom der tåge, og han selv cyklede også mod land. Han cyklede og cyklede i flere timer, og endelig kom han til land og op til en gård, men de talte nu mærkeligt. Han var så cyklet til Tyskland i tågen, men da det næste dag blev solskin, cyklede han hjem til Ærø igen.

Nå, besøget i Bregninge gik godt nok, og på et tidspunkt hørte jeg Tages lillebror Dan (født i 1936) sige til sin far, *hvad kalder du hende, jeg kalder hende frøken Petersen*, var svaret, *håh, jeg kalder hende da Mary*, triumferede Dan.

En dag i min bank, kom så bestyreren for navigationsskolen ind i banken og lige hen til mig og sagde: *Ja frk. Petersen, jeg vil ikke undlade at meddele Dem, at Deres forlovede lige har fået den flotteste eksamen som skibsfører, der nogensinde er givet fra Marstal Navigationsskole*. Da var vi stolte.

Men krigen holdt jo ikke op, og Tage

skulle ud at sejle. Der var ikke de store chancer, da meget tonnage var oplagt i mit Marstal. Maskinen var blevet pillet ud af flere store skibe, så kunne tyskerne jo ikke bruge dem.

Tage var heldig at få hyre som fører af LORENCE, der lå på værft i Marstal, men tilhørte et rederi i Rudkøbing.

En eftermiddag var jeg på vej til posthus med bankens post og på cykel, og på hjørnet af Prinsensgade og Havnegade møder jeg Tage, sort som en skorstensfejer, han skulle ind på toldboden og ordne de sidste papirer inden afsejling næste dag. Vi snakkede vel 1 minut, både post og told skulle lukke kl. 17.00, men i det minut da greb skæbnen ind, og vi fik vores liv foræret. En mæglerdreng kom farende forbi på cykel og råbte til Tage: *Du skal ringe til Espensen i Ærøskøbing angående en stilling. – En stilling*, sagde Tage, *ja, men jeg har jo hyre*. Vores nysgerrighed var dog vakt, og vi fandt hen til telefonboxen på posthuset, og Espensen siger *nej, drop den hyre der, jeg har en anden stilling til dig på ELISE MARIE af Ærøskøbing, tag I nu Jeres cykler og kom herud i aften, så snakker vi om det*. Det blev så til ELISE MARIE, en hollandsk jernkuf, temmelig stor, og den anden hyre blev sagt op, og en af Tages kammerater blev så glad, da han kunne få den tjans. Han havde fået barn og kone, sådan lidt før beregning.

Tage fik et par fridage og vi kunne komme med til Georgs bryllup med Ruth i juni 1943. Det foregik på den måde, at min far lejede en fiskerbåd i Spodsbjerg, der sejlede os ulovligt til Nakskov, der var Georg minør i marinen og styrmand på en P-båd. Vi havde det skønt, min far og mor kendte

Karen Esther (Tages søster), Svigerfar og mig i Pinsen 1942. Tages far er netop kommet hjem fra gudstjeneste, hvor han var degn og kirkesanger. Tages far var meget interesseret i haven, og der var den flotteste blomsterhave, frugttræer og urtehave. Han havde også bistader. De holdt også en gris i svinestien i baghuset.

Tage og mig i haven i Bregninge, Pinse 1942.

en masse mennesker i Nakskov, så de dage var ét stort gilde.

Både Tage med ELISE MARIE, og de andre med LORENCE skulle til Stettin efter briketter til Danmark. De fik også lastet briketterne, men fik sejlforbud, da der var store strejker i Danmark, hvorfor de ikke kunne få losset. Alle på de to skibe kendte hinanden, så de skiftedes til at lave mad og spiste sammen. Men en morgen kom der ingen af dem fra LORENCE. *Hent dem*, sagde Tage til matrosen, der sprang over og ville vække dem. Han kom lynhurtigt tilbage og sagde, *jeg kan ikke vække dem, og den ene ligger på dørken*. Tage havde selv med skib prøvet det der med briketlast og kulosforgiftning, så han vidste, hvad der skulle gøres, men det var for sent, de var døde, og det var jo forfærdeligt, det ville have været Tage, hvis ikke skæbnen i Marstal greb ind, og Espensen.

Inden vi blev gift besøgte jeg af og til Tage, når han lå i havn. Engang lå han på bedding i Sydhavnen i København, og der besøgte jeg ham. Jeg skulle bo hos min moster Valborg i Tøndergade på Vesterbro, og da Tage havde fulgt mig derud, sagde han godnat og gik pligtskyldig tilbage til skibet. Lidt efter sagde onkel Rasmus, *jaeh, for vores skyld kunne han godt være blevet*, og det blev han så de næste par nætter. Moster Valborg og onkel Rasmus var et par herlige mennesker.

En anden gang lige efter krigen skulle jeg også besøge Tage i København, og jeg fulgtes med flere fra Marstal. Nogle havde familie, som de skulle overnatte hos, men en 5-6 stykker af os ville bo på hotel, men det viste sig komplet umuligt at opdrive et værelse, for de var alle sammen besat af engelske soldater. Men der var en af mine gamle kærester, han hed Lars Peter, der sagde, at han havde en moster, der havde et Frelsens Hær sted ude på Frederiksberg, og der blev vi enige om at tage ud. Hun sagde, at vi bare skulle komme indenfor hos hende alle sammen, og om ikke andet kunne vi få lov til at sidde og sove i en lænestol. Men jeg sagde, at jeg ville prøve ovre ved moster Valborg, det var lige i nærheden, og Lars Peter fulgte mig derover. Da vi kom op ad trappen og ringede på og moster Valborg lukkede op, jamen I skulle have set hendes ansigtsudtryk, for hun plejede jo at tage imod os med jubel, men hun var lige ved at sige, at du kommer ikke inde, hvis ham der skal med, for hun havde jo set Tage mange gange, og så kunne jeg ikke bare komme der med sådan en. Det gik så hverken værre eller bedre, end at jeg sagde til hende, *i morgen tidlig moster Valborg, vil du så følge med over til Frelsens Hær, for der er Lars Peters moster bestyrer*. Moster Valborg spurgte om, hvad hun hed, og hun hed også Valborg og så et eller andet efternavn, og var fra Marstal. *Nej*, sagde moster Valborg, *det er min hjerteveninde fra jeg var barn*. De to havde boet lige i nærheden af hinanden uden at vide det, men nu blev de gode veninder igen.

Julen 1943 (den 25. dec.) blev vi gift i Marstal kirke. Det havde været min svigerfars store drøm, at vi ville gifte os i Bregninge kirke, hvor han var degn, men det blev det ikke. Da lå skibet på værft i Svendborg, og jeg tog med ud at sejle allerede 2. juledag. Jeg var jo færdiguddannet i banken, og havde sagt op til juleaften, men ind imellem var jeg der som afløser. Da jeg kom ombord sagde jeg til bedstemanden, at »*nu holder du vel udkig efter miner*«, men svaret var, *nej, le' sø'e, dem hører vi*.

Vi var hjemme til Karen Esthers (Tages søster) og Jørgens bryllup den 27/8 og så tog jeg med ud at sejle næsten resten af krigen. Da var der skiftet skib, ELISE MARIE var solgt, og Tage førte nu HERCULES, og jeg blev forhyret som fransk kok og jungmand, og sejlede med næsten til krigen holdt op. Rederen var fra Marstal, men rederiet var hjemmehørende i Næstved.

Vores bryllup 25.12.1943.

Her er brudeparret omgivet af Oscar og Signe. Tages gode ven, Henry (»Planteskole«) Rasmussen tog alle billederne.

HERCULES var bygget i 1907 i Groningen (Holland) i stål og med en motor på 71 HK. Købt til Marstal i 1936 af Karl Marius Petersen. I 1938 blev den sejlet ned af en russisk slæbebåd med flydedok og sank ved Femern. Hævet af Svitzer og slæbt ind til Marstal (se »Vikingen« nr. 12, 1939). I 1943 solgtes den til rederiet A/S Næstved og var hjemmehørende der. Senere solgtes den til C. Munck, Frederiksberg og derefter til E. V. Schiønnemann, Randers. Minesprængt i Randers Fjord i 1949. Den tidligere fører og ejer K. M. Petersen omkom ved en minesprængning i Lovns Bredning, Limfjorden, i 1953 med sin tremastede skonnert HYLLEHOLT, der tidligere hed OFELIA og havde tilhørt min onkel Hans.

I pinsen 44, 1. pinsedag, skulle HERCULES til Lübeck, og den kunne lige nå at strejfe Dampskibsbroen i Marstal på vej sydover, og tage mig med. Min far tiggede, tryglede og bad mig om at lade være med at tage med, lige ud i minefyldt farvand, og så endda til Lübeck, men intet kunne stoppe sådan en forelsket en som mig, så jeg sprang ombord og tog med.

I Travemünde sku' vi have en kontrolfidus med, så vi ikke gjorde noget, vi ikke måtte på vej ind til Lübeck ad floden Trave. Det var et vidunderligt vejr, men jeg kunne ikke finde de små pladser på vej

HERCULES er hævet, og sammen med Svitzers bjergningsfartøj er den på vej ind til Marstal i 1938. Georg var sejlet ud til »Søballonen«, anduvningsbøjen til Marstal for at fotografere den.

op ad floden, så jeg sagde til ham fidusen, at her havde jeg sejlet hver sommer som barn, men lige i en bugtning skulle der ligge 2 små lastepladser, Schlutup og Herrenwyk, lige overfor hinanden, et kridtværk og et jernværk. Her havde vi lastet råjern ved Herrenwyk, det var ligesom rugbrød og meget tungt, og det lå bare i lasten ved kølen, mens vores gode gamle træskib ALINE krøb sammen i de gamle fuger, lige så riggen stod og daskede. *Nej, aldrig mere*, sagde min far.

Nå, men da jeg spurgte ham fidusen om de byer, så han mig direkte i øjnene og spurgte *Hvornår blev I gift?* Så gik det op for mig, at der skulle vi ikke spørge om noget, der var bombet for længst.

Ud over turene til Lübeck var vi rundt på mange små og større pladser herhjemme, Horsens, Als Odde, Voer, osv. Når vi kom forbi Korsør, havde vi tit et ærinde der, og vi besøgte Tages fastre. Så fik vi en keramikskål, en broderet dug og et glas rabarbermarmelade. Det lykkedes mig normalt at slå skålen i stykker (ikke med vilje) inden vi var tilbage på skibet.

Hverken rederen eller vi bestemte hvor og med hvad, vi skulle sejle. Det hele var bestemt af regeringens Fragtnævn, der havde lavet en aftale med tyskerne om at styre de danske skibe, og især sejle de livsvigtige kul fra Tyskland til Danmark. Til gengæld lod tyskerne os beholde vore skibe i stedet for at beslaglægge dem, som de gjorde i andre lande.

Der var altid noget i vejen med motoren, så vi flere gange måtte slæbes i havn, og vi havde mekaniker til den alle vegne. Engang lå vi med motorstop ud for Stevns og drev ind mod land. Vi havde kastet anker, men det kunne ikke holde, da det var hårdt vejr. Vi drev ind mod nogle store bundgarn, og jeg var bange for, at pælene skulle gå op gennem bunden på os, men Tage sagde: *Det skal du ikke være bange for, de knækker som tændstikker, når vi driver ind i dem*. Så galt gik det nu ikke. Der kom en stor damper hen til os, og han råbte gennem en megafon, at han ville tilkalde lodsbåden fra Faxe Ladeplads. Den kom også ud og fik os slæbt ind til Rødvig. Mens vi lå i Rødvig gik matrosen og Tage og malede, og jeg sagde, at det ville jeg også, men Tage sagde, at det kunne jeg ikke. Men jeg ville, og til sidst var de nødt til at give mig en malerbøtte, og så sagde Tage, *du kan male inde i styrehuset*. Der var tre trin op til det her styrehus, det var jo for at bølgerne ikke kunne komme ind i det, og første gang jeg skulle ud over de trin, da trådte jeg i malerbøtten, og den sagde »svup« og op over hele mit hoved. Det var frygteligt. Så gik jeg op til en frisørinde, for jeg kunne jo intet gøre ved håret, det var stift som en pind, og hun sagde, at hun var nødt til at have en underskrift på, at det var på egen risiko, for sådan et affarvet hår, det turde hun ikke gøre noget ved. Jeg sagde, *det er ikke affarvet, det har altid været så lyst*, men det troede hun ikke på. Men hun fik det renset og ordnet i løbet af en 2-3 gange, hvor jeg var deroppe, men det var blåt i flere måneder efter.

Efter Rødvig sejlede vi til Faxe Ladeplads, og her kom rederen ombord med to mekanikere fra Næstved, og de var nede og se på motoren, mens jeg sad oppe på ruffet og var ved at male et par træsko røde. Jeg hørte ligeså tydeligt, at mekanikerne sagde til rederen: *Ja, de her mennesker kan sejle til Lübeck med den motor, men de kan ikke komme hjem*. Et øjeblik derefter, da vi alle skulle have kaffe og ærøpandekager i kahytten, sagde rederen henkastet til mig, *synes du ikke, det er nogle aldeles dejlige kahytter*? Mit svar var, *det har nul betydning, når skibets hjerte er ved at koble ud*. Du godeste, han blev rød som et pigeonæble, og sagde, at det var der aldrig nogen, der havde budt ham. Min Tage sagde, *hold da op Mary, vi får vores afsked – ja og pyt med det, der er da andre røde køer end præstens*, sagde jeg.

Det var jo rederen lige meget, hvordan vi kom hjem, for han havde forsikret, så det kostede ham ikke en reje. Han fik en masse penge for sådan en fragt, det var et stort skib, og vi kunne have en masse last med.

I Faxe Ladeplads indtog vi lasten af kalksten, nogle store ru og fæle stykker, sejlede til Ristinge og lossede til et kalkbrænderi. Der kom min mor og far sejlende over til os i en smakkejolle og overnattede.

I August 1944 lå vi i Nysted og lastede kævler sammen med en anden marstaller. Det tog flere dage, for vi havde slet ikke grej til at laste sådan noget, men da vi skulle losse i Horsens, havde de ordentligt lossegrej, og det tog ingen tid at få kævlerne i land. Matrosen på det andet skib, han hed Vallentin, ham havde jeg kendt lige fra han blev født. Han sagde til mig, *vil du love mig noget Mary? – Ja*, sagde jeg, *dig vil jeg gøre alt for. – Nu har du sagt ja*, sagde han, *nu kan du ikke løbe fra det om 5 minutter. – Det kunne aldrig falde mig ind*, sagde jeg, *men hvad er det?- Ja, du skal rejse hjem og ikke tage med til Lübeck, for I skal jo til Lübeck efter denne rejse, men vil du ikke godt tage hjem, for du kan jo rejse til Tage igen, når han er i dansk farvand. – Nej,* måtte jeg sige til ham, *det kan jeg ikke love dig »Valle«,* og han blev meget skuffet over mig.

Om aftenen sejlede vi, vi skulle til Horsens, og de skulle til Randers, og vi fulgtes og måtte have lods gennem Guldborgsund, da det er et snævert farvand. Vi kom godt til Horsens og fik losset, og hørte ikke mere til de andre, men de sejlede rundt om Fornæs og blev minesprængt på Gjerrild Flak. Kun skipperen og et lille barn blev reddet, men alt det hørte vi først et par måneder efter, så det var ikke længe, »Valle« kunne være skuffet over mig.

Under krigen var der mange af mine ungdomskammerater, der blev minesprængt eller torpederet og omkom. Alle deres navne står på mindetavlen ved Marstal Kirke.

De to hollandskbyggede motortjalke, KAREN fra 1902 på 135 tons og HERCULES fra 1907 på 143 tons, tilhørende svogrene Lars Bager og Karl Petersen, Marstal, i hjemhavnen sidst i august 1937. Foto fra Marstal Søfartsmuseum.

Uanset, hvor vi sejlede, var vi aldrig bange, hverken for miner eller flyverangreb, havde vi været bange, havde vi ikke kunnet sejle.

Vi sejlede hver gang uden last til Tyskland og havde briketter med til Danmark.

Motorhavari ved Femern

Nå, men videre fra Ristinge rundt om Marstal og til Lübeck, selvfølgelig igen med en kontrolofficer med fra Travemünde. På denne her tur kom der en stor damper, samtidig med at vi skulle ind (den 20. sept.), jeg tror den hed NORRØNA, en som tyskerne havde stjålet i Norge. På den var de danske politibetjente, som tyskerne havde arresteret og nu sendte i koncentrationslejr. Det vidste vi naturligvis ikke, da vi sejlede ind, men da vi lå i Lübeck, sagde

vores matros, at de danske betjente stod oppe på kajen, men vi turde ikke engang kigge derhen ad. Tyskerne var ellers meget rare ved os, og de sagde, at vi skulle gå i land og se »die schöne Stadt«, men nej sagde jeg, *den har jeg set 100 gange, jeg skal ikke se noget*.

Så fik vi briketter om bord, og i nærheden af, hvor vi lastede, lå der svenske dampere og lastede appelsiner og andre sydfrugter fra Tyskland til Sverige, svenskerne leverede jo jernmalm til tyskerne og fik leveret frugt, som vi ikke havde set siden før krigen. Skibene blev lastet af polske slaver og russiske krigsfanger, og kranførerne var meget »dygtige« til at tabe en kasse, som gik i stykker og appelsiner og citroner rullede ud over kajen. Krigsfangerne samlede dem op og gemte dem i buksebenene, som de havde snøret sammen nede ved anklerne. De kom hen til vores skibe og byttede appelsinerne med rugbrød eller middagsmad, så jeg havde nok mere end 35 appelsiner og citroner med hjem. På den første tur fra Lübeck, kan jeg huske, var jeg slemt nervøs for at have så mange appelsiner med, og jeg havde gemt dem i min dyne, for jeg tænkte, at der ville kontrolofficeren da ikke lede. Da han så kom ombord og vi sejlede, var noget af det første han spurgte om, om vi havde appelsiner, og jeg sagde, at vi havde et par stykker. *Nå* sagde han *så må I hellere få nogen af mig*, og han halede en syv otte stykker op af lommerne.

På den her tur var vi heldigvis i følgeskab med et andet af rederiets skibe, der hed HOLMENÆS, og den havde vi aftalt med, at vi skulle følges ad, når vi fik lov til at sejle. Det skete på et bestemt klokkeslet, og vi skulle også have en kontrolofficer med ud til Travemünde. Lige inden vi skulle sejle kom kontrolofficeren og en 4-5 toldere, eller hvad det nu var, med store schäferhunde, og skulle søge skibet igennem. Men der blev luftalarm, det var kl. 4 om eftermiddagen, og de sprang i land alle sammen, men Tage nåede at råbe, *må vi sejle – sejl bare*, råbte de – nu var de ligeglade med, hvor mange vi kunne have taget med om bord, for de var frygtelig bange, de for ind i alle huler og opgange, hvor de kunne komme ind. Så sejlede vi sammen med HOLMENÆS, og vi sejlede side om side godt fortøjet til hinanden, for sådan kan de jo sejle sådan nogle hollandske kuffer, hele vejen ud forbi Travemünde. Vi havde aftalt det sådan, for de vidste jo godt, at vores maskine ikke var ret god. Da vi kom udenfor Travemünde, var det hårdt vejr, og vi måtte lade gå og sejle hver for sig, vi kunne ikke hænge sammen mere, men vi aftalte bare, at vi skulle følges ad hele vejen. Da vi kom ud til Marienleute fyr på Femern, det var sådan ved 11-12 tiden om aftenen, så slukkede fyrene, og vi måtte gå til ankers der. Næste morgen, da vi ville starte igen kl. 4, var vores maskine fuldstændig død, det var umuligt at få den startet. Intet at gøre. HOLMENÆS lå jo ikke ret langt væk, og de tog fat i os, slæbte os rundt om Femern og ind i den lille vig, der hedder Heiligenhafen, vejret må have været for hårdt til, at de kunne slæbe videre. Kaptajnen på HOLMENÆS, ja han græd, da han sejlede fra os, og han sagde *Jeg vil have dig med Mary*, men *nej*, sagde jeg, *jeg tager ikke herfra*. Han prøvede at overtale mig flere gange, men nej, jeg blev om bord. Han var ikke marstaller, men vi kendte ham rigtigt godt. Han sagde, at han nok skulle tilkalde hjælp til os, så snart han kom til Danmark.

Der gik et par dage, og der skete ingenting. Så roede vi i land, og der var en pragtfuld mand der inde, han var både havnefoged og tolder og alt muligt, ja havnefoged kan vi jo ikke kalde ham, for der var ingen havn, men han var sådan en, der bare tog sig af det hele. Han hed Wassermann, og på afstand lignede han en flot fyr, men han havde fået den ene side af kroppen ødelagt i krigen og gik meget dårligt, han manglede et ben og en arm

havde en klo som hånd, og den ene side af ansigtet var også ødelagt, hvorfor han altid forsøgte at vende den »pæne« side til. Han sagde, at han skulle nok hjælpe os med al ting, og hvis vi ikke havde mad nok, ville han dele sine sparsomme rationer med os, jo, der var flinke tyskere, men hvor var de bange. Han fik sendt et telegram om, at vi skulle have bugserhjælp, men rederen, ja redere er jo ikke Guds bedste børn, sendte telegram tilbage et par dage efter, om vi ikke kunne reparere på stedet. Tænk et forslag, i et land der var i krig og havde været det i flere år, og på en åben kyst, så vi måtte ro i land igen og sendte straks et telegram tilbage, at nu var det bare bugserhjælp. Og der kom telegram tilbage. Ham, der kom ud med det første, havde det på spidsen af en lang bådshage, og det stak han over til os, og vi tog det af og kunne se, at det kunne vi ikke læse, for det var skrevet med gammel gotisk skrift, og det var der ingen af os, der kunne læse, og skrevet med en tynd blyantsskrift, som de brugte til telegrammer dengang. Vi råbte til ham om hjælp, men han troede åbenbart, at vi både havde pest og kolera ombord, så han sagde, at han ville ikke læse det, men han kunne bogstavere det, og hvert bogstav skrev vi ned og kunne selv samle det. Det var det, hvor der stod, om vi ikke kunne reparere på stedet. Den næste, der kom ud med det næste telegram havde det på en sten, som han smed over på vores jerndæk, og nu kunne vi ved hjælp af det første sidde og regne ud, at der stod, at bugserbåd, og hvad den hed, kunne vi ikke regne ud (den hed VULCAN), ankommer mandag. Mandag morgen, så snart det dagedes, begyndte jeg at stirre, og det blev jeg ved med lige til det blev mørkt, og der kom ingen bugserbåd. Tirsdag morgen lige i dagningen begyndte jeg at stirre igen, hele vejen rundt, men ingen bugserbåd. Da det var blevet næsten mørkt, og jeg var gået ned i kabyssen for at lave mad til os, så, ja jeg tror ikke jeg havde været i kabyssen i fem minutter, før Tage råbte, *nu tror jeg altså, du kan se den*. Jeg kom op og så den og sagde, *hvorfor har du ikke sagt det noget før, og hvor længe har du set den? Jamen jeg har kunnet se den i et par timer, men jeg turde ikke sige det til dig, for jeg kunne ikke udholde, hvis du blev skuffet, hvis det nu ikke var den*. Den kom helt hen til os, og kaptajnen kom over til os, vi måtte ikke røre ved noget af det selv, hans besætning kom ombord og ordnede alt med slæbet. Han sagde til mig, *vil du gerne hjem – ja, jeg vil hjem, jeg savner noget rugbrød*, sagde jeg, *jeg ville så gerne have haft rundstykker i morgen tidlig*. *Det betyder ikke spor* sagde han, *for jeg har lige provianteret, og du kan få alt af mig*, og han kom over med hele armen fyldt op, ligesom Stokkeby-bageren, rugbrød, franskbrød og kiks, men jeg tog kun et lille franskbrød, for som jeg sagde, *vi kommer jo hjem i morgen*, det havde jeg da troet. Jeg sagde til ham, *skal vi sejle med det samme*, men han sagde, *Nej, vi går altså ikke ud med et lig til natten*. Jeg tænkte, at hvis han har et lig ombord, så vil jeg ikke med, og det varede over en halv time, før det gik op for mig, at liget, det var os og vores skib han mente. *nej*, sagde han, *vi sejler i morgen tidlig, mens du ligger og sover*.

Hver aften, i den tid vi lå ved Femern, var der bombninger af Neumünster og Neustadt, men vi tænkte ikke på, at det kunne være farligt for os.

Mens vi lå der tænkte vi også på, at hvis vinden var rigtig, kunne vi lade os drive hen mod Femern og ankre der, indtil vinden kunne drive os mod Danmark, og vi ville være ligeglade med, hvor vi havnede, bare det var hjemad.

Næste dag på vej tværs over Østersøen, mødte vi mange tyske krigsfartøjer, og de hilste alle sammen på os, både ved at kippe med flaget og med et dyt i sirenen. VULKAN var længe om turen, for den skulle følge de minestrøgne ruter, først næsten

helt til Gedser, derefter tilbage til Kiel, og derefter op i Langelandsbæltet. Vi nåede kun op til mundingen af Nakskov Fjord, ud for Tårs, da sendte bugserbåden signal til os, at vi var nødt til at gå til ankers, for fyrene slukkede. Vi signalerede, om vi også skulle ankre, men det skulle vi ikke. Men næste morgen sagde kaptajnen, at det fortrød han bitterligt, *for jeg var oppe og kigge til Jer flere gange i nattens løb, og I var jo ingen steder*, for sådan en fladbundet en, den gør jo bare, hvad den vil, den ligger hverken vindret eller noget, så den kunne ligge i alle retninger. Om morgenen begyndte vi bugseringen igen og kl. 6 om aftenen kom vi ind til Bandholm, og der måtte jeg skrive under på bugseringen, for Tage var allerede gået i land for at telefonere til rederiet, og bugserbåden skulle jo videre til nye opgaver.

Der gik kun en dags tid eller to, så kom rederen fra Næstved på besøg i Bandholm, og jeg skældte ham ud, og Tage stod bagved og sagde: *Jamen, så hold dog kæft, vi får jo vores afsked. Får vores afsked* sagde jeg, *den tager vi, vi skal ikke være her mere*. Rederen sagde, *du er vist ikke klar over, at den er assureret i Bureau Veritas højeste klasse. – Jo* sagde jeg, *det er jeg godt klar over, og jeg ved også noget andet, at det bliver den aldrig mere – Ja, det er du den første, der nogensinde har turdet sige*, sagde rederen. *Ja* sagde jeg, *så er det også på høje tid, for vi har haft besøg af en ekspert i dag, og han sagde, at den gamle spand med den gamle motor, den assurerer vi aldrig mere*. De havde jo betalt en masse for at få os slæbt hjem, flere gange endda, de måtte også betale, da vi blev slæbt ind til Rødvig.

Jeg skændtes sådan set med rederen altid, men vi fik lovning på en ny maskine og blev inviteret til middag med rederen, der først sagde, at han havde en stationær maskine stående i nærheden, en Holeby, og så sagde vi, at så sagde vi i hvert fald op, for vi skulle ikke sejle med en gammel stationær motor, for det havde vi haft nok af, men vi fik selv lov til at vælge en Alfa diesel, og vi kunne vælge mellem med reversgear eller med vendbare blade (på skruen). Og nu efter så mange år, er der stadig masser af mennesker, der spørger, hvordan det kunne lade sig gøre at skaffe

HERCULES og KAREN. Foto: Marstal Søfartsmuseum.

en ny maskine i slutningen af krigen. Men det fik vi altså, og den var så lille og så flot og fyldte slet ikke noget i vores store maskinrum, hvor den gamle MAN Diesel havde stået. Da den kom væk, var der masser af plads.

Tiden i Bandholm

I Bandholm boede min onkel Hans og tante Ellen. Han var skipper på færgen, der sejlede ruten Bandholm-Femø-Fejø - Askø. Han var min farbror og gift med tante Ellen. Det var hans andet ægteskab. Hun var krigsenke fra 1. verdenskrig og havde 3 børn. Hun var også fra Marstal. Havnearbejderne og dem på færgen sagde, at nej, hvor kunne de godt se, at Edvard og jeg var i familie, men det var vi jo slet ikke, da han var onkel Hans' stedsøn.

I begyndelsen vi lå i Bandholm, havde vi stadig en matros, og vi gik og malede og gjorde rent, og når vi gik i land og handlede hos skibshandleren, slagteren og lige meget hvor det var, så havde vi ikke penge med, alt blev betalt af rederen, og det syntes jeg, var lidt lumskt. Det har han jo nok fået fra forsikringen. Rederen sagde, at vi bare skulle købe en gås eller en and til Jul, lige meget hvad vi ville have. Forsikringen har nok skullet betale, at vi lå ledige der.

Lige i nærheden af hvor vi lå, var der et fiskeudsalg, hvor vi kunne gå over og købe fisk. Den første dag hvor vi købte torsk, sagde de til mig, *nåeh, I skal nok have tre retter mad i dag, nemlig kogt torsk, flæsketerninger og sennepssovs*, det vidste de jo, når det var en ærøbo, og det var forfærdeligt, for de var lidt påholdende i Bandholm.

Vi holdt Jul og Nytår i Bandholm, vi kunne ikke få fri til at tage hjem til Ærø. Både Jul og Nytår holdt vi hos onkel Hans, fuldstændig som det skulle være på marstalsk, med kogt torsk og det hele.

Sommetider om aftenen var vi ude og besøge en maskinmester fra den færge, han var også marstaller, Hans Eschen og hans kone Juliane. De boede lidt uden for byen. Det var en pragtfuld familie, de havde sådan en 5-6 børn, og de to gamle var så søde. De var også sommetider med til gilde inde hos tante Ellen, og når vi havde fået lidt wienerbrød, eller hvad det var ved halv ti tiden, hun trak det altid ud, sagde Hans Eschen, *nu vil jeg sgu lige spørge dig om noget Ellen – Jamen spørg bare* sagde hun. *Ja*, sagde han, *hvis vi skal sidde her til kl. 11 for at få noget henkogt frugt, så er jeg sgu gået*. Det sagde han hver gang.

Første gang vi skulle derud, var Tage og mig kommet i forvejen for onkel Hans og Ellen, og vi trådte lige ud i vand inde i den meget lille forstue, og jeg skreg. Så råbte tante Ellen, *jamen jeg har jo sagt, at I ikke skal gøre det der, du skal træde lige frem, når du lukker døren op og så ind i stuen, ikke i forstuen, for der står altid vand.*

Juliane bagte altid ærøske æbleskiver eller pandekager, ikke noget med købebrød. Ærøske æbleskiver er jo med sveskemos indeni, og pandekagerne er de »tykke pandekager« af dej, der er hævet.

De havde sådan nogle søde små lave stuer, og i den ene var der en lem op til loftet, og der kunne han tage en stol hen, sådan en gammel trebenet stol, stå op på den og lukke lemmen til loftet op og tage en masse æbler ned til os. Når han havde gjort det en 2-3 gange, sagde han altid *nej, nu får I sgu ikke flere i dag*.

Hver dag gik jeg ud til Knuthenborg park, men det varede mange dage, før jeg turde gå ind i parken. Tante Ellen sagde, at man kunne gå helt til Maribo. Der var en flot låge til parken, og den turde jeg ikke lukke op, men tante Ellen lovede, at hun ville gå med mig den første gang, og det gjorde hun så. Nu kunne jeg gå der hver dag, og der var mange sjældne planter i parken, for dem på Knuthenborg havde rejst over hele verden. Dengang var der jo ingen dyr i parken. Tante Ellen sagde til mig, at jeg skulle lægge mærke til de små stenhuse, når jeg gik forbi. Der var

fyldt med danske politibetjente, som tyskerne ikke havde fået fat i.

Den første gang vi skulle i søforhør i Maribo, tog vi toget fra Bandholms lille station, matrosen, Tage og mig. Vi havde returbilletter, men da søforhøret kun varede et par minutter, fik vi ikke brug for returbilletterne, for vi gik hjem, og vi samlede frugt, pærer og æbler hele vejen, og plukkede store totter persille, der groede vildt i grøfterne.

Vi havde købt et matadorspil, fordi vi nærmede os Jul, og det skulle Tages lillebror, Dan, have i julegave. Men vi blev meget interesserede i det, og vi kom sammen med flere mennesker end tante Ellen og onkel Hans, vi lærte jo mange at kende, og vi gik i byen om aftenen og spillede matador. Det var kun os, der havde spillet, og det var jo næsten slidt op inden Jul, så det kunne vi ikke være bekendt at give Dan.

Der kom mange skibe til Bandholm, det var en livlig trafikeret havn, de sejlede bl.a. med sukkerroer og sukker til og fra sukkerfabrikkerne. En dag kom der et skib med en styrmand fra Marstal, Hans Mortensen, hans mor boede ovenpå banken, hvor jeg var i lære, og han kom over med en hel sæk råsukker til os. Det var ellers strengt rationeret, så vi jublede og havde sukker i flere år efter.

Vi havde det dejligt mens vi lå i Bandholm og var sammen med alle de dejlige mennesker, og det friede os måske fra meget, minesprængning og hvad ved jeg.

Lige i slutningen vi var der, blev onkel Hans havnefoged, og det festede vi meget på.

Det var i øvrigt onkel Hans, der havde sejlet næsten alene med skonnerten OFELIA med en last klipfisk fra New Foundland til Portugal, hvor de havde orkan på næsten hele turen. Styrmanden var skyllet overbord, kokken var blevet sindssyg og var låst inde, og i næsten 20 døgn stod Hans og en lille skibsdreng surret til rattet. Når de skulle have lidt at spise, firede Hans drengen af i et langt tov, så han kunne nå kabyssen, og så han kunne hive ham ind igen, når han blev skyllet overbord. Da de to endelig kom til Oporto, tog de pænt tøj på og gik i land og spiste. Det var så det. Kokken kom på sindsygehospital og døde kort efter og ligger begravet i Oporto. Det lyder utroligt, men det er sandfærdigt, og den slags har været oplevet af mange. Den historie og noget mere om onkel Hans er i øvrigt beskrevet i Søndags-B.T. den 28. dec. 1924 under overskriften »Havets Helte«. Her står der ganske vist, at det var styrmanden, der blev sindssyg, men vi har altid hørt, at det var kokken.

På grund ved Nyord

Da vi havde fået en ny maskine, kunne vi sejle fra Bandholm sidst i februar 1945 med en last korn til København.

Den sidste uge havde det været frostvejr, og da der er meget fladvand ved Bandholm, lagde det meget hurtigt til med is. Ind igennem Storstrømmen og Bøgestrømmen var der nogenlunde isfrit, men alligevel stod vi og kiggede ud over siden, og jeg siger pludselig, *nej, nej, vi kommer ingen steder, vi står på grund*. Og det på den første tur med den nye maskine, det var ganske uhyggeligt.

Isen havde flyttet rundt på afmærkningen, og da vi ikke havde radio ombord, kunne vi ikke høre »Efterretninger for søfarende«, der ellers ville have fortalt, at »afmærkningen ikke var på plads og i orden«.

Det var helt henne ved Nyord, det var lige ud for Lindholm og med Kalvehave på den anden side, ja, det var lige ved Kalvehave, vi kunne næsten gå derind. Der stod vi så på grund.

Der kom en marstalpaket forbi, det var en af mine veninders mand, Holger Hansen, og han sagde. *Nu skal jeg slæbe i Jer*. Det gjorde han også og slæbte meget, men det hjalp ikke, og efter et stykke tid sagde han, *Nej nu lader vi den stå, og laver den*

om til en bondegård, for I har alligevel korn i lasten – men nu ror vi i land i Kalvehave (i skibsjollen) *og får en bedre middag på kroen*, hvilket vi gjorde. Det var bare fint det hele. I øvrigt kan jeg huske, at der uden for kroen stod en masse bure med marsvin, de skulle over til forsøgsstationen på Lindholm.

Næste dag sejlede Holger hjem mod Marstal.

Senere kom der nogle fiskere fra Nyord ud til os og spurgte, om de skulle lægtre lasten (tage noget af lasten i land), så vi kunne flyde og komme af sted igen. Tage ville kontakte rederen, men fiskerne sagde, at vi skulle jo fri, så vi blev nogenlunde enige om prisen, altså hvad vi skulle give for at blive lægtret, og vi kontaktede ikke rederen, for nu syntes vi også, at det skulle gå hurtigst muligt med den last korn, der skulle til København. Vi snakkede med de to pragtfulde fiskere fra Nyord, og vi blev enige om, at næste dag skulle der lægtres. De kom med et par flade pramme og vi lossede en del af kornet over i dem i små træbaljer ved hjælp af vores eget dæksspil med motor og lossebommen. Vi hjalp til alle sammen. Kornet blev sejlet ind til havnen på Nyord og lagt på kajen, og da vi var fri af grunden, sejlede vi derind og fik det om bord igen. Det var en lille bitte havn, vi kunne kun lige komme derind, for det var et temmelig stort skib. Sådan en kuf (tjalk), den fylder meget, den fyldte faktisk hele havnen.

Vi var hjemme hos fiskerne til kaffe, og jeg kan huske, at der sad en tre-fire koner i køkkenet og broderede duge. Den ene fisker sagde: *Ja, der sidder de og tjener penge til en rig grosserer i København, men hvad, så går tiden jo*. Der snakkede vi igen om, hvad de skulle have i bjergeløn. Vi var jo egentlig blevet enige om det, men så sagde de, *Men I skal jo have ligeså meget. – Nej,* sagde Tage, *vi skal intet have, I skal have det hele, sådan skal det være*.

Derfra sejlede vi til København, og der blev jeg sat i land og skulle hjem til Marstal, for skibet skulle videre med det samme. Mens kornet blev suget op af lasten, kunne Tage nå at følge mig op på banegården. Der sagde de, at der skulle bestilles pladsbilletter en uge i forvejen, for at komme over Storebælt, der var jo krig og næsten al trafik var hørt op – og hvad skulle vi nu gøre? Jeg stod der og var højgravid – men så sagde jeg, *Lad os prøve at tage til Nyhavn, for der ligger en Marstalpaket, den kan vi spørge, om jeg må komme med hjem*. Og Knud Madsen (paketskipperen) sagde lige med det samme: *Selvfølgelig må du komme med hjem, men vi skal herhen på et mønstringskontor og have dig mønstret ombord* (som kok og jungmand). *Jeg havde heldigvis min søfartsbog med, for ellers kunne det ikke nytte noget.*

Aldrig havde jeg været inde i så flot et hus, som Navigatørernes Hus, hvor jeg blev påmønstret, og så sejlede vi kl. 4 om eftermiddagen. Vi skulle først sejle ud til Nordre Toldbod, og der skulle vi lægge ind til kajen, hvor der kom 6 tyskere ombord for at undersøge, at vi nu ikke havde noget illegalt med. Det blev øsende regnvejr, og de kiggede på min søfartsbog, og sagde: *Hun er fra Marstal, og hun skal til Marstal, med et skib fra Marstal, der hedder Marstal*. Det forstod de ikke noget som helst af. Så sagde Knud Madsen til dem (på dansk), *Krads I nu i land I røvhuller, for det forstår I ikke en pind af alligevel*, og så sejlede vi. Da vi passerede Nordre Røse skulle vi give kendingssignal og fortælle, hvor vi skulle hen. Vi overnattede på Fejø, og vi havde varer med til både Fejø og Femø. Næste dag ved 5 tiden kom vi hjem til Marstal. Det var omkring den 2. eller 3. marts 1945.

En gang sidst i maj måned fik vi pludselig en postanvisning på 600 kr., sendt direkte fra fiskerne, som havde delt bjærgelønnen med os, og vi følte om som millionærer.

Krigen slutter

Krigen nærmede sig sin afslutning og den 4. maj gik to tyske dampere med tyske flygtninge på grund ved indsejlingen til Marstal. Georg kom cyklende til Willemoesgade, hvor jeg var hos min far og mor, og fortalte det, og sagde, at vi skulle ud og se på det. Men samtidig kom russiske og engelske flyvemaskiner buldrende lavt hen over byen. Jeg blev bange og løb ned i kælderen, og Georg grinte af mig, *men det skal du ikke gøre*, sagde jeg, *for om lidt bomber de her*. Det gjorde de også, men det var ude på skibene. Senere gik vi ud bag ved gasværket ikke langt fra Willemoesgade, Georg, Ruth og mig og Helmer havde de med i barnevogn. Der kunne vi stå og se horisonten rundt. Skibene blev bombet og brød i brand, men mange af flygtningene kom over siden og ned i joller og i land, men en del blev dræbt og drev ind på Halen. De blev lagt i trækasser og kørt til Ærøskøbing, begravet og senere gravet op igen og lagt i rigtige kister.

Det viste sig at være flygtninge fra koncentrationslejrene, og der var en del jøder med, så det var jo egentlig ikke så godt, at de blev bombet. En jødisk dame kom senere til Israel og blev meget senere i familie med min veninde Aases datter, da hun flyttede til Israel og blev gift.

Om aftenen sad jeg og hørte nyhederne fra London på min fars og mors radio i deres stue, hvor jeg sad og skrev et brev til min Tage, der var i Næstved. Lidt inde i nyhederne blev der en pause, og så læste journalisten op, at *I dette øjeblik meddeles det, at Montgomery oplyser, at de tyske tropper i Holland, Nordvesttyskland og i Danmark har overgivet sig. Her er London, vi gentager….* Min far og mor var allerede gået i seng, klokken var jo halv ni, og de var ude for at samle mågeæg på Langholm og Langholmshoved fra kl. 2 om natten. (Æggene var gode og blev brugt af os selv, de havde fine røde blommer, sandkagerne blev helt røde). Jeg for ind til dem og sagde, at krigen var holdt op, men min far sagde, *sludder, nu har de sagt det de sidste fire-fem dage. – Du må ikke sejle i morgen*, sagde jeg til ham, *de har forbudt det*. Jeg rev mørklægningsgardinerne ned, og min mor sagde, *er du tosset, nu kommer politiet. – Lad dem bare komme*, sagde jeg og fik sat lys i vinduerne. Der var jo heller ikke noget rigtigt politi, for dem havde tyskerne taget og sat i koncentrationslejr.

Efter en times tid begyndte gaderne at blive fulde af folk, og jeg rendte ud på gaden sammen med alle de andre, og min mor råbte, *jamen lille Mary, du er jo ikke rigtig klog, du mister det barn. Ja, det kan da godt være*, sagde jeg, *men jeg kommer i hvert fald aldrig med til en fredsslutning mere, og et barn kan jeg måske få igen.* Jeg skulle jo være med til det hele. Hele natten var vi glade rundt i gaderne, vi kørte rundt med store fladvogne og satte flagstænger op, og var inde hos bageren og få noget brød, og han sagde, at fagforeningen havde givet besked om, at han skulle lukke kl. 6, fordi det skulle være en festdag og en fridag. Der var også »festfyrværkeri«, for hele tiden sprang der noget ude på de store skibe, der var hele tiden noget, der eksploderede.

Næste formiddag måtte vi kravle op i kirketårnet og ringe med klokkerne hele formiddagen, og jeg kunne næsten ikke komme op ad trappen, sådan som jeg så ud. Jeg var også med, da de klippede tyskerpigerne, så ondt, så ondt, kunne vi dog ikke have været ligeglade. De blev klippet og kom op på nogle store lastbiler, hvor de måtte stå op og blev kørt til arresten i Ærøskøbing.

Årene lige efter krigen

Krigen var nu slut, men selv om vi havde fået lejligheden i »Boligen« på Reberbanen, boede jeg hos min far og mor i Willemoesgade, hvor Finn blev født den 19. maj. En uge efter kom Georg med en

Funktionærboligen på Reberbanen, 2015.

cykel og bragte tremmesengen op i lejligheden, og der stod jeg med et lille barn og tænkte, bare min far kommer og henter mig, for det her går aldrig, jeg havde jo aldrig prøvet at passe et lille barn før, men han kom ikke, og det gik alt sammen.

Det var en treværelses lejlighed for 35 kr. om måneden. Der var kakkelovn i alle rum, og der var et toilet, det var helt uhørt. Det var et toilet og en lille håndvask ikke noget med bruser. Der var både vand og afløb, der kom vand og kloak midt i 30'erne i Marstal. Her i Ærøskøbing kom det først midt i 50'erne, så det var frygteligt for mig, at komme herud til rotter og mus og lokum i gården, men hos fru Lyngbjørn var det dog indenfor.

Fra lejligheden kunne vi se til Kiel og Femern, og Finn skulle se lynfyret i Kiel og fyret på Keldsnor på Langeland hver aften, inden han skulle i seng. Et af værelserne havde egen indgang, fordi da de store dampere blev bygget, var der meget arbejde i Marstal, så der var mange løsarbejdere, og derfor blev huset bygget, så det ene værelse kunne lejes ud. Det hele var bygget til H. C. Christensens arbejdere og funktionærer på værftet.

Lige neden under os boede en af kaptajnerne fra Marstalfærgen, man kaldte ham for »Storefar«, og han var også stor. Hans kone var færing og meget stor over det hele og meget skrap, men når det blev tordenvejr, kom Storefar op og hentede os, selv om jeg sagde, at vi ikke var bange. Finn blev svøbt i et stort færøsk sjal, og jeg var så bange for, at han skulle grise sjalet til. Ved siden af os boede Johannes »Bonavista«, og hans søn Erik (Berg) var et år ældre end Finn, og han terpede hele tiden ord med Finn, for at lære ham at snakke. Erik blev senere lærer i Ærøskøbing, og min datter Susanne havde ham i skolen.

Tage sejlede videre nogle ture, og den næstsidste gik til Oslo efter krigens afslutning. I Næstved var der indsamlet fødevarer til det sultende Norge, og HERCULES og Tage kom derop den 7. juni. På Oslo-

26 jernbanevogner med gavemat fra Danmark i går

Kunstsamling

Tage i norsk avis, der beskrev ham som: »Skipperen, en guttunge på 26, blid som det smilende, ejegode Danmark«.

fjorden blev de modtaget af hundredevis af små og større både, og på kajen var der hornorkestre. Det viste sig, at den norske Konge kom hjem fra eksilet i England samme dag, og det blev fejret i stor stil. Men det ene hornorkester var dog til ære for HERCULES. På turen hjem, fortalte Tage, mødte de en drivende hornmine, men bovbølgen fik den lidt ud, så den bumpede stille hen langs skibssiden uden at eksplodere. De trak først vejret igen, da den var agterude. Tage havde ringet en 8-9 dage efter Finn's fødsel og spurgt, om jeg ville med til Norge, men hvor skulle jeg skaffe mælk fra, og det var godt, at jeg ikke kom med.

Sidste tur gik til Sigerslev Kalkværk på Stevns, og Tage kom hjem den 23. juni og kunne være med til Finn's dåb den 24.

Derefter afsted som styrmand på H. C. Christensens damper EMANUEL, påmønstring i Helsingør.

Den sejlede på England, og på grund af minefaren var det stadig krigszone, og hyren var doblet op. I England købte de aflagt militært stof, bl.a. store dynebetræk, lagner og håndklæder. Det var jo ikke lavet så flot, men det var meget solidt, og der kunne altid blive syet et eller andet af det, stof havde vi ikke kunnet få under krigen.

De sejlede mest med kul fra England til dansk havn og var her ca. hver 10. dag, hvor jeg besøgte Tage, mens Finn var hos min far og mor. Ofte var de i Kolding, og der havde jeg familie, som vi var meget sammen med. Så snart de kunne se det skib komme ind, kom de hen til os. Det var onkel Kresten (min morbror) og hans kone tante Esther, 3-4 drenge og én pige (Oda). De besøgte os på damperen, og vi var på besøg hjemme hos dem. Vi kom sammen med dem flere år efter.

Når nu jeg skulle rejse til skibet, det gjorde jeg jo frygtelig tit, og vi måtte gerne gøre det, skulle jeg bare spørge rederiet først. Jeg skulle om på rederikontoret på Strandvejen og spørge, om jeg måtte rejse og være ombord, i de 4-5-6 dage de var i havn. Det var den betingelse rederiet havde, at vi skulle spørge om det, men så var alt gratis ombord. Vi måtte ikke sejle med, men vi gjorde det alligevel sommetider, f.eks. hvis de skulle til en havn i nærheden.

EMANUEL med krigsbemaling. Foto: Marstal Søfartsmuseum.

En julerejse

I Julen 45 var vi i Køge, og jeg rejste dertil dagen før, altså Lillejuleaften, og der var mange af mine veninder med samme færge og tog. Der blev sendt mange særtog, og jeg kom med et af dem, som kun stoppede i Roskilde, så jeg var der hurtigt, den var kun halvsyv om aftenen, og der gik ikke rutebil til Køge før et par timer efter. Jeg havde været inde på banegården med min bagage, for jeg kunne jo ikke gå og slæbe rundt på den, men da jeg kom ud fra banegården, var der en taxastation, og jeg spurgte om, hvad det kostede at køre til Køge. Ja, han skulle have 65 kroner, og det var rigtig mange penge. Men jeg ville gerne køres til Køge, så jeg hentede min bagage og vi kørte, selv om jeg slet ikke følte mig tryg ved chaufføren. Da vi kom til Køge, var chaufføren blevet sur og gal, og spurgte surt om, hvor det skib lå. *Det ved jeg ikke*, sagde jeg. *Hvad kommer det med*, sagde han. *Det kommer med noget kalk eller sådan noget fra Norge*, og så vidste han godt, hvor det lå, og kørte lige hen til det, og der stod Tage og havde lige været i land for at købe en julegave til mig.

Det blev Juleaften, og vi havde en frygtelig aften, for hovmesteren var så fuld, at selv om vi hældte vand ned over ham, kunne vi ikke få ham vækket. Men jeg havde heldigvis en gammel kæreste på en af de andre store dampere, han hed Hans og var fra Thorup (Store Rise). Han havde været min kæreste, men han ville sejle på langfart og krigen kom imellem os, og han fik sukkersyge, og så gik det ikke. Han havde da været med hjemme hos min mor et par gange i sådan en isvinter, hvor vi ikke kunne gå udenfor for kulde, men vi var stadigvæk fine venner. Han kom over og besøgte os, og jeg sagde, *Hvad skal jeg gøre Hans, for nu skal jeg lave julemiddagen. – Det kan du ikke* sagde han, der var en halv gris, men den fik han skåret i nogle stykker og lagt ind i ovnen. Og han passede kartoflerne til og andet, ja han gjorde meget for os, han var hovmester på en anden damper. Og på den måde fik vi en lille smule juleaften for os 10-12 stykker, der var ombord.

En af juledagene var vi færdige der i Køge, og vi sejlede til Faxe Ladeplads. Mens vi var der, blev det vores tur til at rejse hjem. Vi tog toget fra Faxe Ladeplads ved sekstiden om aftenen, og vi havde da nogle store flasker spiritus i kufferterne, da vi gik i land, men tolderen lukkede lige op, kiggede og sagde, *Nå, I skal nok hjem og holde Nytår*, og vi rejste videre til Roskilde, hvor vi var ved nitiden om aftenen. Da klokken var ti, gik der en stationsforstander rundt og råbte i en megafon, at om ti minutter lukkede banegården, og at alle folk skulle ud. Jeg fik fat i ham, og sagde, *nu skal jeg fortælle dig noget, at hvis du jager os ud herfra, så kommer du i alle landets aviser i morgen, vi har begge to sejlet under krigen, og det er kun anden gang Tage skal hjem og se sit barn*. Jeg himlede op, og Tage sagde, *vil du ikke godt holde op. – Nej jeg vil sgu ikke*, sagde jeg, *om ikke andet, så hjælper det på mig*. Nu sagde ham stationsfidusen, at vi kunne komme over på den anden side i nogle udrangerede banevogne. *Det skal vi ikke*, sagde jeg, *vi skal ind i en opvarmet ventesal. – Lige et øjeblik*, sagde han og gik, og kom igen et par minutter efter og sagde, at nu kunne vi følge med ham, og der gjorde jeg mit livs store dumhed, for jeg skulle selvfølgelig havde sagt til alle de andre ventende, at de skulle gå med, men det gjorde jeg ikke. Men vi gik med ham, og blev lukket ind i den kongelige ventesal, med mahogni og rødt plys over det hele, og han sagde, at han skulle personlig vække os 5 minutter før det posttog kom, som vi skulle med. Vi kom hjem næste formiddag. Tage kunne kun være hjemme en dag, så måtte han afsted igen.

Da vi kom hjem, sad Finn i en lille seng helt henne ved kakkelovnen hos min far og mor, han var jo kun et halvt år, og vær-

digede os ikke en tanke. Tage var frygtelig skuffet, men jeg var jo vant til det, for når jeg kom hjem, måtte jeg ikke røre ham, det var kun bedstefar, der måtte knappe hans bluser op og sådan noget.

Tage sejlede med EMANUEL i et års tid, og så skulle han ind til marinen som værnepligtig styrmand.

I marinen

I begyndelsen var han i Arresødallejren ved Frederiksværk, og der havde han bestilt plads til mig på et fint sommerpensionat, men kun en uge, for det kostede jo frygtelig mange penge. Men jeg var heldig, for da jeg havde været der i 2 dage, stak stuepigen af, og ejeren spurgte, om ikke jeg kunne tænke mig at hjælpe dem med det, og det gjorde jeg i de 5 uger, hvor Tage var der i lejren. Jeg plejer at sige, at jeg har aftjent min værnepligt i Arresødallejren.

Bagefter kom han ud og sejle i marinen med kuttere, nogle var gamle fiskekuttere og andre var nyere, og hos Tage var besætningen gamle erfarne kertemindefiskere. De sejlede næsten alle vegne og strøg miner. Tyskerne skulle stryge de nord-sydgående ruter og den danske marine de østvestgående. Engang fik jeg brev, at jeg skulle rejse til Århus, og en anden gang fik jeg brev om at rejse til Korsør, for der skulle de være i 3 uger. Men da jeg kom til Korsør, var der intet skib og ingen Tage.

Jeg havde Finn med, og der stod vi på kajen en novemberdag i 1946 i øsende regnvejr, og hvad skulle vi dog gøre? Men så kom der en stor marinekutter ind, og chefen sagde til mig, *du skal med os til Nyborg*. Da vi var ude midt i Storebælt, sagde han, at *det kan godt være at dit ophold bliver langvarigt, for om lidt kan jeg godt blive dirigeret til Holmen* (København), *og så kan du ikke blive sat i land*. Men det skete heldigvis ikke. På marinekutteren var de betagede af at have sådan en lille dreng med, og de kogte havregrød til ham, men han ville ikke have noget. Tage blev ved med at kalde over radioen og sige, at han skulle ind til Korsør for at hente sit »Vasketøj« (Finn og mig), men vores skipper signalerede til ham, at *Jeg har det vasketøj, du skal have, en stor pakke og en lille pakke*, men Tage forstod det ikke. Han blev forbavset og rundt på gulvet, da vi kom ind til Nyborg Havn, og han så, at vi var med.

Vi lå ude midt i havnebassinet, og der var fyldt helt op med de der paravaner, de brugte når de strøg miner. De var så store, at man kunne gå på dem, og der gik jeg ind. Tage kom os i møde, han kunne bedre holde balancen på paravanerne, de lå jo og rullede lidt hele tiden. Han tog promenadevognen med Finn, og jeg havde tasken og mig selv. Da vi kom ind til Tages skib, sagde jeg, at her kommer der til at hænge bleer til tørre mellem masterne i morgen. *Vi ligger lige ved siden af chefen*, sagde Tage, men her lige efter krigen var der ingen, der tog det så højtideligt.

Men vi var i Nyborg, og der kom vi sammen med onkel Hans og tante Anne med det samme. Onkel Hans hed Hans Nagel Albertsen og havde sejlet, han skrev en lille bog, »Kaptajnens historie«, men nu havde han en farvefabrik i Nyborg. Han var gift med tante Anne, min mors søster, og de var fætter og kusine. De havde tre børn på vores alder. Han blev så forelsket i Finn, at han altid bar ham, han måtte overhovedet ikke komme ned og røre brostenene.

Nu skal denne tante Anne (min mors søster) ikke forveksles med den anden tante Anne, som var min mors moster. Det er også besværligt, for i Marstal var alle onkler og tanter og ikke f.eks. morbror, eller faster eller moster. Men min mors moster var den tante Anne, der var gift med Rasmus Jakobsen, der i januar 1916 havde haft en frygtelig rejse som fører af skonnerten VIGILANT på en rejse norden om Skotland. De havde 14 dage med storm og orkan, havde mistet dækslasten

og rigningen og begge redningsbådene var knust, så det så sort ud. Der kom flere dampere forbi uden at reagere, de troede måske, det var en fælde, og at der lå U-både på lur. De blev dog reddet af en fransk krydser. Det skete godt nok før jeg blev født, men der blev snakket om det i mange år.

Min far som lods i Marstal

Min bror Oscar, som var søløjtnant af 1. grad, havde efter krigen fået stillingen som lods i Marstal, men indtil han var færdig i marinen, skulle min far passe stillingen for ham. Men da Oscar igen blev fri fra marinen og skrev til lodsdirektoratet, svarede de, at de havde lods i Marstal, så min far beholdt stillingen.

INDIA kan jeg ikke huske, hvem vi solgte til, men vi havde den et stykke tid, hvor Georg sejlede med den.

Min far var lods i ca. 10 år, og der var nok at lave. Han skulle naturligvis lodse skibene ud og ind af havn, og ofte skulle han møde dem et stykke ude i Østersøen, eller ved Strynø eller Drejø. Lodsningerne udefra fik han besked om pr. telefon, telegram eller f.eks. fra toldopsynsmanden ved Trappeskov, der kunne se, når skibene satte lodsflag.

Lodsningen kunne være et hårdt arbejde, når man i al slags vejr skulle ud med den åbne lodsbåd, op på siden af skibene og op ad lodslejderen (rebstige). Men ud over betaling for lodsningen, var der også ofte en ekstra gave i form af en flaske spiritus eller cigarer.

Ud over lodsningen, skulle han være havnens slæbebåd og desuden sørge for farvandsafmærkning fra Drejø Rev, gennem Mørkedybet til Marstal, og det Søndre Løb ud. Afmærkningen skulle vedligeholdes, skiftes ud, tages på land, repareres og males, riskoste (birkeris) og halmviske på prikkerne fornyes. Finn fik engang lov til at lave toppen på kosten lige ud for indløbet til havnen, en særlig afmærkning der betyder »farvandet deler sig« og både har en riskost i toppen og en halmvisk på tværs. Han var stolt over at få lov til det. En særlig afmærkning var den store hvidkalkede sten på Bredholm, der viste en genvej til Marstal fra midt i Mørkedybet, hvis skibet ikke havde for stor dybgang. Stenen blev kalket hvert forår, og det blev altid gjort til en familieudflugt med kaffe og tykke pandekager. Samtidig blev der samlet mågeæg, og det lykkedes mig næsten altid enten at vælte kalkspanden eller træde i mågeæggene.

Engang, nok lige omkring 1950, mellem Jul og Nytår, var vi til fest hos Signe og Oscar, der boede i Havnegade med udsyn over havnen. Det var snestorm og der gik et motorskib fra Ommel på grund, nogenlunde lige midt ud for havnen. Min far blev selvfølgelig kaldt derud, Oscar tog med, og når vejret lettede ind imellem,

Der gøres klar til at tage de nymalede koste på slæb efter lodsbåden. Min far med bagdelen til og i lodsbåden min mor og Finn.

kunne vi stå og se alle lysene fra skibet. Ind imellem kom min far og Oscar hjem, bandede og svor, stampede i gulvet og forsøgte at få varmen og vistnok også få fat i noget mere hjælp. Tante Signes æbleskivedej hævede og sænkede sig, og når hun skulle til at bage, sagde min far, *det hjælper ikke noget Signe, vi tager afsted igen*. Skibet kom flot efter et par dage, hvor det blev højvande, og der blev slæbt i det.

Motoren på lodsbåden havde tit svært ved at starte, og min far gik altid med et par rene lune tændrør i lommen.

Den sidste lodsning var den 15.1.1956, så på sygehus dagen efter, og han døde ca. et halvt år senere. (Se »Lodser i arbejde ved Marstal«, side 45 og 58 og forsiden med den grønne lodsbåd).

Tage i styrehuset på færgen Ærø.

Styrmand i D/S Ærø

Da Tage var færdig i marinen, tiltrådte han dagen efter, den 27. juni 1947, en stilling som styrmand i D/S Ærø, på færgeoverfarten Ærøskøbing-Svendborg.

Her sejlede han i 39 år, først som styrmand, senere som kaptajn, de sidste mange år som chefkaptajn.

Vi blev boende i Marstal til august 1947, hvor vi flyttede til Ærøskøbing. Den sommer cyklede Tage frem og tilbage på en gammel cykel, og når det var godt vejr, cyklede jeg op til Drejet, hvor vi mødte ham og gik ud at bade, og vi havde kaffe med. Jeg var selv herude i Ærøskøbing for at søge lejlighed, det var henne på kommunekontoret, hvor der var boliganvisning. Der sad kun to mand, nemlig Halmøe-Nielsen og kæmneren, det var hele personalet dengang. Der var 3 lejemål ledige, når turisterne var rejst om en uges tid, og så kunne vi få de 3 adresser. Det første sted, det var nede i Nørregade, der gik en kone udenfor og fejede, og hun sagde, *jamen, vil du bo der le' sø'e. – Ja, det har jeg tænkt mig*, sagde jeg, *hvis det ikke er blevet lejet ud. – Nej*, sagde hun *der må du altså ikke flytte ind, og slet ikke, hvis du har små børn, for der bor en heks*. Hende der ejede huset var åbenbart en heks, og hun lejede det øverste af huset ud. Bagefter skulle jeg ned i Vestergade ved siden af Verner og Milla, en af mine gamle veninder fra Marstal, og der skulle vi bo lige overfor. *Jamen Mary*, sagde hun, *vil du bo der – ja, hvis ikke det er lejet ud*, sagde jeg, *så tager vi den. – Jamen, der er altid nogen, der skyder sig der,* sagde hun, så den blev det heller ikke. Derefter op til gartner Larsen for at låne en nøgle til en ny sømandsstiftelse, for den gamle havnefoged havde sagt til mig, at den kunne vi sikkert leje, *til I selv får købt et hus*. Den lå i Vestergade, én dør og 4 vinduer. Men gartner Larsen sagde, at det spøgte i lejligheden, det var en kat, som de havde skudt gentagne gange, men ligeså snart det blev mørkt om aftenen, løb den rundt med en tepotte på hovedet og knaldede ind i alting. Så tænkte jeg, nu må Tage ordne resten, nu kan jeg ikke mere.

Og her slutter erindringerne fra Marstal, resten af livet i Ærøskøbing er en anden historie.

FRETLESS

GUNNER EGHOLM har i ÆRØ VENSTREBLAD fra 9. oktober 1939 fundet følgende om FRETLESS

FRETLESSS Middelhavstogt endte i Toulon
Marstallerne var klar til at springe i vandet, dersom bombeflyverne viste sig. – En rejse gennem de krigsførende lande.

De 8 Marstal-sømænd, der i sommer drog ud på et planlagt Middelhavstogt med den store engelske lystkutter FRETLESS, er nu vendt tilbage til Marstal efter et 5 ugers ophold i den franske flådehavn Toulon.

Da der i nogen tid har svævet så mange rygter både om fartøjet og besætningen henvendte »Ærø Venstreblad«s medarbejder sig straks i kaptajn Niels Petersens hjem i Willemoesgade, hvor han og hans hustru sad i hyggelig passiar. Hr. Petersen er en jovial og brillant sømand, og efter at have vekslet håndtryk og jeg havde ønsket ham velkommen hjem, bad jeg ham fortælle lidt om sit lange ophold i Frankrig.

– Med fornøjelse, siger hr. Petersen; jeg er glad ved at kunne berigtige de mange historier, der er fortalt om os i den senere tid. Nu må De hellere få begyndelsen med.

Grevinden gik i land i Le Havre
Den 14. august afsejlede vi fra Le Havre, efter at vi havde landsat ejerinden af lystfartøjet, grevinde Montjou, der kom om bord i Svendborg. Bestemmelsen var nu Toulon, og på rejsen dertil anløb vi Lissabon og Gibraltar. Den 29. august ankrede vi op uden for den franske marineby, hvor vi straks af militærmyndighederne fik ordre til at vente med at føre FRETLESS i havn til vore pas var bragt i orden.

Det var næsten som et himmerige
Toulon er en dejlig by. Alle steder blev vi behandlet særdeles godt, og om bord havde vi alt, hvad hjertet begærede. Det var næsten som et himmerige. Masser af proviant, jeg tør nok påstå, at der var rigeligt til os alle i et halvt års tid. Penge manglede vi heller ikke, og havde de sluppet op, kunne vi jo få dem vi skulle bruge hos konsulen.

Men krigen...
Nej, vi led skam ingen nød. Men krigen... den havde vi på nært hold – i det mindste var vi dagligt øjenvidner til de mange indkaldelser; der var både farvede og hvide soldater. En dag kom et par store flyvemaskiner styrtende ned lige ved siden af os – og gik til bunds. Flyverne druknede, men der var såmænd ikke tid til at gøre stor ståhej af det. Livet går ellers helt normalt, når undtages restaurationerne, der allerede skal lukke kl. 21, så er alt mørkt. – Vi måtte kun opholde os i land om dagen.

Luftvarsler over Toulon
I den tid vi lå i Toulon blev der givet luftvarsler over byen 3 gange. Så snart disse signaler var givet, styrtede folk af sted og forsvandt som rotter under jorden ned i de bombesikre kældre. Om bord var vi anderledes indstillet. Vi var alle på dækket og klar til at springe ud, dersom der viste sig bombeflyvere, dem har vi jo unægtelig en vis respekt for. – På FRETLESS var der hængt trosser ud langs siderne, så vi havde noget at tage fat i, dersom vi var kommet i vandet.

Gutterne spillede »66«
Tiden kunne dog godt blive lang. – Gutterne spillede »66«. Er der ikke noget der hedder »idiotseksogtres«? Det var vist

nok det der blev spillet til sidst. Vi havde ikke rigtigt noget at bestille i den lange tid, og det stadige ophold i kahytten dag ud og dag ind kan nok virke trættende.

Telegram til Paris

Naturligvis søgte jeg at komme i forbindelse med grevinden, og jeg sendte straks telegram til Paris, hvor jeg vidste, at madame Montjou havde taget ophold. Der gik en fjorten dages tid, og vi hørte stadig intet. Så henvendte jeg mig til den britiske konsul og bad ham tage affære; dette blev efterkommet, og efter nogle dages forløb fik vi ordre til at lægge FRETLESS op i en lille by i nærheden. Der kom fransk besætning om bord, da vi naturligvis ikke måtte gøres bekendt med afspærringerne, og pr. auto kørte vi marstallere så om til pladsen, hvor lystkutteren lå.

Med blødende hjerter tog vi afsked

Men om bord var der ikke mere for os at udrette. De kan tro, at det var med blødende hjerter vi tog afsked med FRETLESS Under disse urolige tilstande ved man jo aldrig, om man nogensinde skal gense det smukke fartøj mere. Vi tog tilbage til Toulon igen, og derfra videre til Paris. – Det, der egentlig krigsprægede denne by, var nærmest børnene, som alle bar gasmaske på ryggen. – Fra Paris gik turen over Belgien til Bryssel og derfra videre gennem Tyskland til Padborg. – Fin behandling fik vi overalt. Det eneste vi så af krigen på vejen hjem, var lazaretvognene med sårede soldater, men denne transport foregår nærmest om natten.

Et glædeligt budskab

Ved min ankomst her til Marstal modtog jeg det glædelige budskab, at grevinde Montjou i bedste velgående opholder sig i NewYork. Vi har ellers været ængstelige for hendes skæbne. Grevinden har gentagne gange søgt at komme i forbindelse med mig, erfarer jeg i dag, men det er postgangen i Frankrig, der har været stoppet og som er skyld i hele miseren, ellers var jeg nok blevet dernede.

Men nu glæder jeg mig til snart at høre et par ord fra min elskværdige reder, og jeg er parat til at rejse igen, dersom hun ønsker det.

Havets klokker

Af KARSTEN HERMANSEN

Et levn fra fortiden

Selv om skibsklokken er påbudt om bord på alle skibe af en vis størrelse, kan man ikke sige, at klokken spiller nogen stor rolle for nutidens navigatører. Avanceret teknik har overtaget de fleste funktioner, og klokken hænger der primært, fordi den skal.

Men hvorfor? Ja, slår man op i *Den Store Danske Encyklopædi*, så lyder svaret sådan:

> *skibsklokke*, klokke, der er ophængt på dækket, som regel i den forreste del af skibet. Den blev tidligere anvendt til tidsangivelse […] og til signalgivning fra fordæk til bro, fx under letning af anker. Klokken anvendes stadig til afgivelse af tågesignal, når skibet ligger for anker.[1]

I formuleringen fornemmes tydeligt, at skibsklokken repræsenterer fortiden, for bortset fra tågesignalet spiller den ingen rolle mere. Spørgsmålet er bare, om det nu også er et tilfredsstillende svar? Noget må der jo være ved disse klokker, eftersom mange søfolk er særdeles ivrige for at få fat i gamle skibsklokker. Det fortælles, at M/F MARSTALS skibsklokke fra 1965 i forbindelse med dokning i 1975 skulle skiftes ud med en ny, da færgen overgik fra *Det Sydfynske Dampskibs Selskab* til det lokale rederi *Marstalfærgen K/S*. Færgens skibsfører havde af rederiet fået lovning på den gamle klokke, men da han skulle hente sin nye ejendom, var klokken taget ned og forsvundet. Skibsføreren gav derfor besked om, at færgen ikke skulle sættes i vandet, før klokken var fundet. Under dette pres viste det sig snart, at en værftsarbejder havde gemt klokken på værftets loft – naturligvis for at beholde den selv.[2]

Selvfølgelig skal man ikke stjæle en klokke og da slet ikke en, der er tiltænkt en anden person. På den anden side set kan man godt undre sig lidt over, at en klokke kan være så tiltrækkende, at alt arbejdet under dokningen kan gå i stå. Hvad er mon årsagen til det?

Her kommer et irrationelt motiv ind i billedet, for det handler om noget så udefinerbart som det, man kunne kalde skibets sjæl. Klokken repræsenterer skibet og bærer som regel skibets navn.[3] Skibsklokken er en af de få genstande, man kan tage med sig, uden at den mister sin funktion fra tiden om bord. Det meste af det øvrige inventar kan ikke bruges til ret meget i land, og intet af det har så stærk symbolværdi, som klokken har. Det kan være en forklaring på skibsklokkens store tiltrækningskraft – men ikke nødvendigvis den eneste.

Hvis klokken repræsenterer et skib på så markant vis, kan man med rimelighed forvente, at det også sætter sig spor i søfartshistorien. Det er imidlertid ikke tilfældet. Flerbindsværket *Dansk søfarts historie* (1997-2001) nævner ikke skibsklokken med et ord, men klokketønden nævnes i forbifarten i det første bind.[4]

Hvorfor? Fordi skibsklokken ikke ser ud til at have praktisk betydning. Den er bare et levn fra fortiden, og derfor må man ty til mere specialiserede tekster for at finde information om fænomenet skibsklokker og klokker til brug på havet.

Henning Henningsens artikel »Skibsklokker« (1983) er den vigtigste og mest centrale danske tekst, som omhandler såvel klokkerne som deres praktiske brug

og religiøse funktion om bord i skibene.[5] Artiklen er fin, men beskæftiger sig udpræget med den ældre tid og forbigår helt det 20. århundrede.

H. R. Christensens artikel om »Skibsklokker i Vendsyssel« (1974) giver en nyttig oversigt over Vendsyssel-egnens skibsklokker ophængt forskellige steder. Der er redegjort fint for klokkernes individuelle historier, men ud over en indledende kommentar om at slå glas savnes en redegørelse for skibsklokkers praktiske brug.[6]

Netop denne mangel har den norske kaptajn Johan Aase afhjulpet med sin fine, men særdeles kortfattede oversigt over skibsklokkens funktioner i *Acta campanologica* fra 1990.[7]

Poul Erik Pedersens *Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800* (1995) berører skibsklokkens brug i orlogsflåden i forbindelse med tåget vejr.[8] J. H. Jegstrups artikel om »Signalflag og signaler i flådens skibe i tidligere tider« (1976) er til gengæld så kortfattet, at klokken end ikke nævnes.[9]

Årbog 1960 fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg handler om det danske fyrvæsen igennem 400 år. Heri findes flere relevante artikler med bemærkninger om klokker i maritim brug som tågesignal ved fyrtårne og som lydsignal på klokkebøjer.

Det internationale hovedværk er Karl Wedes *Ship's Bells. Its History and Romance*, som udkom i New York i 1972. Heri redegøres for skibsklokkens brug fra de tidligste tider til nutiden. Stilen er ofte anekdotisk, men samtidig meget faktuel, da Wede har en stor detailviden om mange, navnlig amerikanske skibes klokker. Han får også lige nævnt fyrskibenes undervandsklokker i forbifarten, hvorimod han er tavs om klokkebøjerne.[10]

Sammenfattende kan man konstatere, at skibsklokker ikke er helt ubeskrevne i litteraturen, men emnet er på den anden side set ikke behandlet i sin helhed. I en dansk sammenhæng mangler der en samlende undersøgelse, som dækker hele det maritime områdes anvendelse af klokker og ikke blot snævre aspekter af skibsklokkernes brug.

Derfor skal der i det efterfølgende anlægges fire perspektiver på havets klokker: Hvordan blev skibsklokken brugt på skibene i tidligere tider, og hvorfor har vi en klokke om bord i dag? Hvad var omfanget og betydningen af skibsklokkerne i fyr- og vagervæsenet? Hvilken rolle har skibsklokken spillet i en religiøs sammenhæng og i folketroen? Og endelig: Er der noget særligt ved skibsklokker i forhold til andre klokker?

Vi begynder med den historiske brug af skibsklokken.

Skibsklokkens brug om bord

Det er svært – for ikke at sige umuligt – at fastslå den reelle brug af skibsklokker. Det er en praksis, som man bare har haft, men den er kun undtagelsesvis fastholdt i skriftlige kilder. Derfor må man ty til diverse regelsæt og love, som siger noget om de normer og bestemmelser, der har været gældende i forskellige tider.

Dagligdagen om bord på et skib er inddelt i vagter, men modsat i dag var der i gamle dage ikke armbåndsure til rådighed. Derfor blev der benyttet timeglas, og døgnet – kaldet etmålet – blev inddelt i seks lige store vagter af fire timers varighed. Vagten begyndte kl. 12 middag, og når timeglasset, som løb igennem på en halv time, skulle vendes, blev der slået ét slag på klokken. Det blev kaldt »at slå glas«, og det signalerede, at den første halve time af vagten nu var gået. Efter endnu en halv time blev der slået to glas, efter halvanden time blev det til tre glas og så fremdeles. For at gøre slagene nemmere at aflytte, blev slagene slået parvis. Ved et ulige antal slag måtte der imidlertid slås eksempelvis to slag, en pause og et slag. Ved vagtskiftet kl. 16 blev der slået otte glas, og så kunne det hele begynde

forfra med en ny mand på vagt. Klokken otte om aftenen var man atter nået til otte glas, og det samme gjaldt til midnat, klokken fire om natten, klokken otte om morgenen og til middag klokken 12. Så kunne systemet begynde forfra.[11]

At slå glas er ikke en særlig dansk opfindelse. Den er som så meget inden for den maritime verden et internationalt system, som var grundlaget for livet om bord i skibene. Når man tager i betragtning, at timeglasset første gang omtales i 1295 – på engelske orlogsskibe – så ligger det nær at se en vis inspiration fra den tids klostervæsen, som havde inddelt dagliglivet i de kanoniske tider med tidegudstjenester efter et fastlagt system.

I den engelske marine har hundevagten haft sit eget system, idet der blev slået glas på normal vis fra klokken fire til seks om morgen. Halvsyv blev der imidlertid kun slået et glas og ikke de forventelige fem slag. Klokken syv blev der slået to glas, halvotte tre, men alle otte glas klokken otte. Årsagen er, at de fem glas var signalet til mytteri om bord på SANDWICH i The Nore den 12. maj 1797.[12]

Den ældste, bevarede skibsklokke er fra omkring år 1400 og 24,5 cm høj, men i løbet af 1300-tallet omtales skibsklokken jævnligt i engelske kilder, men ikke før 1400-tallet, når det gælder de spanske og italienske kilder. Eftersom også disse lande havde vagtsystemer i 1300-tallet, må man gå ud fra, at brugen af skibsklokken her er nogenlunde samtidig med englændernes.

Henning Henningsen har konkluderet, at systemet blev udviklet i anden halvdel af 1200-tallet og sandsynligvis om bord på engelske orlogsskibe. Herfra har det spredt sig ud over Europa, for i 1436 nævnes det i den spanske sølovgivning *Consolat de Mar*, og i Danmark hører vi første gang om det i Christian III's skibsartikler fra 1536.

I fraværet af en klokke kunne man markere tiden med trommeslag, som der er eksempel på i 1726, eller man kunne slå to merlespir mod hinanden, som det skete et andet sted i 1890. En ophængt natpotte kunne også bruges – det var i hvert fald tilfældet i 1715 – ligesom et grydelåg havde de samme kvaliteter, hvis det kneb.[13]

På de hollandske ostindiefarere blev skibsklokken for sjov kaldt »ædeklokken«. Det giver næsten sig selv, at årsagen lå i klokkens regelmæssige ringning, når der skulle skaffes på de store skibe klokken 8, 12 og 18. På de franske orlogsskibe var signalet to gange tre slag. Klokken kunne også bruges til samling af besætningen for at give en fælles besked eller i tilfælde af brand, et fjendtligt angreb eller lignende. Den slags var jo ikke uhørt på orlogsskibene, som desuden brugte klokken til at give signal til affyring af en bredside fra bagbords eller styrbords side. I mange år har man hørt klokken ved færgeafgang, men det er sjældent, hvis ikke uhørt, i dag.[14]

Den norske skibsfører Johan Aase har udarbejdet en meget fin oversigt over skibsklokkens funktioner om bord på sejlskibstidens handelsskibe. Her fremgår det, at klokken varslede afgang med 1 slag – hurtig ringning – 1 slag en time inden. En halv time før afgang lød der 2 slag – hurtig ringning – 2 slag. Ved afgangstid hørtes 3 slag – hurtig ringning – 3 slag.

Der skulle den gang være to skibsklokker om bord. Klokken på bakken skulle være størst og dermed have den dybeste klang, medens klokken ude agter skulle være mindre med en lysere klang. I det 20. århundrede var der en stor klokke på bakken forude til afgivelse af tågesignal og en mindre klokke i den ene brovinge. Der var til gengæld ingen klokke agter.

Når et skib lå for anker og skulle til at lette, blev omfanget af ankerkæden signaleret fra for til agter ved at slå et slag for hver 15 favne kæde. Den agterste klokke svarede med et tilsvarende antal slag, hvorefter besætningen begyndte at hale

ankeret op. For hver 15 favne kæde blev der slået først et, dernæst to og tre slag, så man agterude var helt på det rene med, hvornår skibet kunne afgå. Når ankeret var fri af bunden, blev der ringet hurtigt med klokken, så man kunne begynde at manøvrere.

Undervejs kunne udkiggen få øje på et fyrskib, et sømærke eller landkending og slog 1 slag, hvis det var i styrbord side, 2 slag for bagbord side og 3 slag, hvis der var tale om noget ret forude. Ét slag på klokken forude med besvarelse ude agter signalerede passerende skib til styrbord, så man kunne hilse på.

Systemet med et slag for styrbord og to slag for bagbord gjaldt også i forbindelse med redningsbådene. Skulle styrbord sides redningsjoller i vandet, blev der slået 7 slag, som blev efterfulgt af hurtig ringning og så igen 7 slag. Derefter fulgte 1 slag. De syv slag markerede, at der skulle være redningsbådsmanøvrer, og det ene slag fortalte, at det kun drejede sig om redningsbådene i styrbord side.

Brand kunne meddeles med 5 kraftige slag, hurtig ringning og igen 5 afsluttende slag. Ved liniedåb (når et skib passerer ækvator) blev klokken brugt flittigt for at få kong Neptun om bord. Ved gamle dages overbordsætning af døde slog styrmanden 8 slag som et sidste farvel til den afdøde. Otte slag blev også brugt nytårsaften for at markere det nye år. I dette tilfælde indledte den lille klokke agterude med at slå de otte glas, hvorefter der blev svaret med et tilsvarende antal slag fra bakken. Et bryllup blev – selv om det typisk var foregået i en sømandskirke eller ved konsulatet – markeret med ringning, når brudeparret kom om bord.[15]

En af skibsklokkens vigtigste funktioner var som signal i tåget vejr. Andre skibe skulle kunne høre, at der var nogen i nærheden, så kollision kunne undgås. Newfoundlandsfiskerne havde ligefrem rigtige kirkeklokker om bord i fiskesæsonen, så de mindre fiskerfartøjer kunne høre, hvor moderskibet befandt sig.[16]

Signaleringen i den danske orlogsflåde var naturligvis af allerstørste vigtighed. Emnet er grundigt behandlet af Poul Erik Pedersen i bogen *Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800* (1995). Pedersen fokuserer på flagsignaleringen, men han undgår ikke skibsklokken, da den spiller en væsentlig rolle i en bestemt sammenhæng, nemlig tåget vejr.

Der indgik tre elementer, når flere skibe skulle orienteres om ny kurs i tåget vejr: et kanonskud var signalet for kursændring. Det efterfølgende antal kanonskud markerede det antal kompasstreger, som kursen skulle ændres. Skulle der drejes til bagbord, skulle der samtidig ringes med klokken. Skulle der drejes mod styrbord, skulle der slås på tromme.

Klokken, trommen og skuddene kunne også indgå i den øvrige signalering, men i tåget vejr var systemet afgørende, medens signaleringen i klart vejr kunne klares med signalflag.[17]

Signalsystemet var i sit udgangspunkt primært tænkt som admiralens ordrer til de øvrige skibe, som kunne svare ved at sætte samme flag, men der opstod ret snart et behov for at kunne signalere den modsatte vej. Der var 66 dagsignaler, som alle kunne udtrykkes ved forholdsvis få flag i mange kombinationer. I 1711 var der 18 specielle signalflag og tre vimpler foruden »Kongens Flag«, »Kongens Giøs« og »Kongens Vimpel«.[18]

Centralisering, systematisering og behovet for sikker kommunikation mundede ud i udgivelsen af den første signalbog med kongelig godkendelse i 1743. Med 18 linieskibe og seks fregatter, som ikke mindst skulle demonstrere den danske konges sømilitære magt over for svenskerne, var der brug for at formalisere kommunikationen, som blev stadig vigtigere i søkrigsførelsen.

Femte del af signalbogen handlede om signalering i tåget vejr. Reglerne er uændrede: fem kanonskud signalerer kursændring, antallet af kanonskud markerer det antal af kompasstreger, der skal ændres, og skibsklokken ringer for at markere, at man drejer til bagbord, medens slag på trommen markerer drejning til styrbord. Når der ankres, skal man slå på trommen og ringe med klokken, indtil alle skibe har ankret.[19]

Signalbogen anno 1756 ændrede ikke på disse regler, og 1784-udgaven holdt sig i hovedsagen til samme model.[20]

I signalbogen af 1799 var der en oversigt over otte signaler, som alle skulle afgives ved kanonskud i tåget vejr. Hvis skibene sejlede i tåget vejr, skulle det kommanderende skib veksle mellem musik og klokkeringning for at tilkendegive sin position, medens de øvrige skibe kontinuerligt skulle slå på klokken på samme måde, som når man slår glas. Hvis skibene lå stille, lød den generelle ordre: »*Til Ankers i Taaget-Vœir vil den Commanderende jævnligt lade afvexle med Musique og Klokkelydning – paa alle de andre til Ankers liggende Skibe maa Klokken ikke røres, hvorimod det er dem tilladt at slaa General-March*«.[21]

Musik! Hvad er det nu for noget? Jo, det er såmænd de mange musiksignaler, som marinen – i øvrigt i lighed med hæren – gjorde brug af. Den tidligere underofficer og meget historisk kyndige Victor Krohn foretog i 1930'erne grundige studier i såvel hærens som marinens signaler. For hærens vedkommende kunne nodesignalerne allerede findes i 1787, men først i 1860 kunne noget tilsvarende ske for marinens vedkommende. Der blev ganske vist allerede i 1752 *talt* om signaler, men frem til 1790 har det eneste instrument i marinen været trommen, som sandt at sige ikke er særligt melodibærende. Bådsmandspibens brug fremgår først af et reglement fra 1849 med selvstændige signaler sammensat af forskellige mønstre af fine og grove stød eller triller foruden som regulært signal for at få opmærksomhed til at give en mundtlig ordre. Fra 1790 blev der talt om trompeter og signalhorn, hvortil der hørte en længere række af små melodier med individuelle betydninger.

Skibsklokken spiller ingen stor rolle i denne sammenhæng, men omtales dog som brandsignal, hvor der skal kimes med klokken og pibes med bådsmandspiberne. I forbindelse med gudstjeneste skal der ringes med klokken i omtrent et minut ifølge reglerne i 1849. I 1893 bliver ringningen reduceret til et kvart minut, men i alle tilfælde skal der ringes tre gange med fem minutters mellemrum. I 1898 bliver de fem minutter sat ned til tre minutter, men de tre ringninger bliver der ikke ændret på.

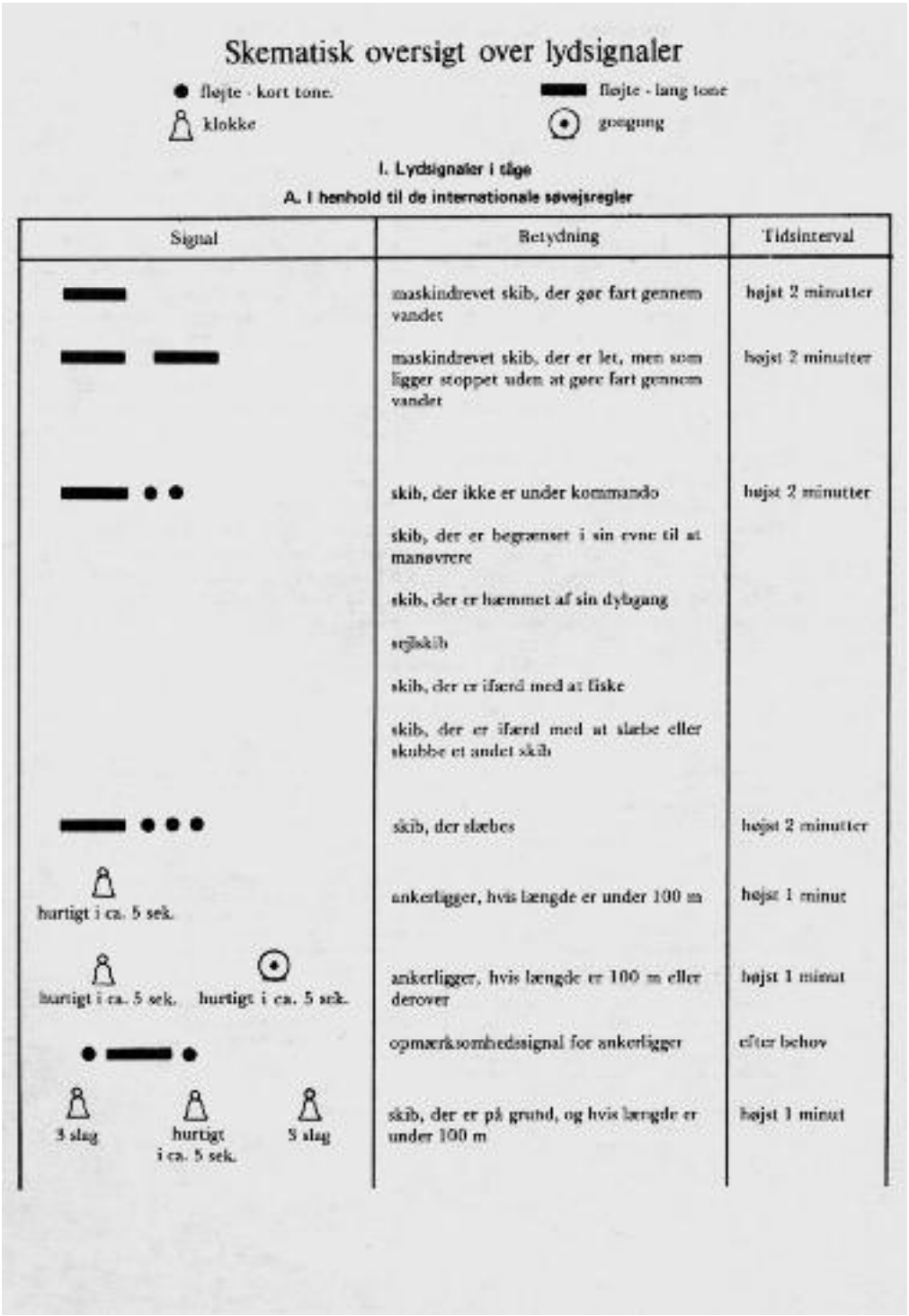
I forbindelse med ordren »Luk vandtæt overalt« skal der slås på en gongong, og det samme gælder, når der kan åbnes igen. Klokken 23.45 skal der slås et slag med klokken til udpurring af hundevagtskvarteret.

Skibsklokken er slet ikke omtalt i forbindelse med signaler i tåge for ro-flotillens vedkommende. Her er kun nævnt kanonskud, geværsalver, tuden i horn og triller på vægterpiben, men forklaringen er ganske enkelt den, at ro-flotillen ikke disponerede over en klokke.[22]

Flådens musiksignaler blev ophævet den 27. marts 1932.[23]

Hvorfor har vi en skibsklokke i dag?

Nu er det længe siden, der var brug for at slå glas og kommunikere ved hjælp af signaler, men skibsklokken er stadig obligatorisk. I Søassuranceforeningen »Ærø«s inventarlister fra skibe i begyndelsen af det 20 århundrede indgår altid en tågeklokke.[24] At der står »tågeklokke« og ikke »skibsklokke« siger noget vigtigt om klokkens funktion op igennem det 20. århundrede og i nutiden, for i dag har man jo ikke



Skematisk oversigt over lydsignaler

● fløjte - kort tone.
▬ fløjte - lang tone
klokke
gong

I. Lydsignaler i tåge

A. I henhold til de internationale søvejsregler

Signal	Betydning	Tidsinterval
▬	maskindrevet skib, der gør fart gennem vandet	højst 2 minutter
▬ ▬	maskindrevet skib, der er let, men som ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet	højst 2 minutter
▬ ● ●	skib, der ikke er under kommando	højst 2 minutter
	skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere	
	skib, der er hæmmet af sin dybgang	
	sejlskib	
	skib, der er ifærd med at fiske	
	skib, der er ifærd med at slæbe eller skubbe et andet skib	
▬ ● ● ●	skib, der slæbes	højst 2 minutter
hurtigt i ca. 5 sek.	ankerligger, hvis længde er under 100 m	højst 1 minut
hurtigt i ca. 5 sek. hurtigt i ca. 5 sek.	ankerligger, hvis længde er 100 m eller derover	højst 1 minut
● ▬ ●	opmærksomhedssignal for ankerligger	efter behov
3 slag hurtigt i ca. 5 sek. 3 slag	skib, der er på grund, og hvis længde er under 100 m	højst 1 minut

De internationale søvejsregler handler også om klokker.

Signal	Betydning	Tidsinterval
5 slag; hurtigt i ca. 5 sek.; 5 slag; hurtigt i ca. 5 sek.	skib, der er på grund, og hvis længde er 100 m eller derover	højst 1 minut
andet fyldestgørende lydsignal	skib under 12 m i længde uanset skibets situation	højst 2 minutter
●●●●	lodskib, der udfører lodstjeneste (ikke obligatorisk)	efter behov

B. I henhold til bekendtgørelse om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande

Signal	Betydning	Tidsinterval
hurtigt i ca. 5 sek.; mindst 6 enkeltslag;	uddybningsmateriel, der ligger til ankers, og som af andre skibe skal passeres, som om det var et rødt sømærke x)	højst 1 minut
hurtigt i ca. 5 sek.; mindst 6 dobbeltslag	uddybningsmateriel, der ligger til ankers, og som af andre skibe skal passeres, som om det var et sort sømærke x)	højst 1 minut
▬ ● ●; mindst 6 enkeltslag	Uddybningsmateriel, som er let og som af andre skibe skal passeres, som om det var et rødt sømærke	højst 2 minutter
▬ ● ●; mindst 6 dobbeltslag	Uddybningsmateriel, som er let og som af andre skibe skal passeres, som om det var et sort sømærke	højst 2 minutter

x) Er uddybningsmaterillets længde 100 m eller derover, skal der tillige slås hurtigt på en gongong i ca. 5 sek. før de anførte enkelt- eller dobbeltslag på klokken

brug for en skibsklokke til at inddele dagen. Under Anden Verdenskrig blev der faktisk gjort et forsøg på at afskaffe skibsklokken, men det strandede på behovet for et tågesignal, som kunne virke under alle forhold. Skibsklokken er altså stadig obligatorisk.[25]

De nugældende, internationale søvejsregler har et særligt afsnit om lyd- og lyssignaler. Når det drejer sig om lyden, er fløjten afgørende, men skibsklokkens funktion er også klart defineret. I regel 33 hedder det således, at et skib med en længde på over 12 meter eller derover skal være forsynet med en fløjte. Et skib på 20 meters længde eller derover skal være forsynet med en klokke.

Herefter påbyder søvejsreglerne, at skibe på 100 meter eller derover skal være forsynet med en gongong, hvis tone og lyd ikke kan forveksles med klokkens. For både klokken og gongongen gælder imidlertid, at de kan erstattes af andet udstyr med en tilsvarende lydkarakteristik. Eneste krav i denne sammenhæng er, at udstyret skal kunne aktiveres manuelt.

Regel 35 handler om lydsignaler under nedsat sigtbarhed. Det er her, tågeklokken kommer ind i billedet. Heri står der:

> »(g) Et skib til ankers skal med mellemrum af højst 1 minut ringe hurtigt med klokken i ca. 5 sekunder. I et skib på 200 m eller derover i længde skal der ringes med klokken i den forreste del af skibet, og umiddelbart efter ringning med klokken skal der slås hurtigt på gongongen i ca. 5 sekunder i den agterste del af skibet. Et skib til ankers kan desuden give 3 på hinanden følgende toner, nemlig 1 kort, 1 lang og 1 kort tone, for at varsko et skib, der nærmer sig, om sin plads og om muligheden for sammenstød.
>
> (h) Et skib på grund skal give det i stk. (g) i denne regel foreskrevne klokkesignal og efter omstændighederne det sammesteds foreskrevne gongongsignal og skal desuden umiddelbart før og efter den hurtige ringning med klokken give 3 adskilte og tydelige slag på klokken. Et skib på grund kan endvidere give et hensigtsmæssigt fløjtesignal.
>
> (i) Et skib med en længde på 12 m og derover, men mindre end 20 m er ikke forpligtet til at afgive det i denne regel stk. (g) og (h) beskrevne klokkesignal. Såfremt skibet ikke afgiver dette klokkesignal, skal det imidlertid afgive et andet effektivt lydsignal med højst 2 minutters mellemrum.
>
> (j) Et skib under 12 m i længde er ikke forpligtet til at give de ovenfor nævnte signaler, men hvis det ikke gør det, skal det med mellemrum af højst 2 minutter give et andet fyldestgørende lydsignal.«[26]

I henhold til regel 36 kan der blive brug for at påkalde sig opmærksomhed ved at afgive lys- eller lydsignaler. Regel 37 tillader skibe at benytte en række nødsignaler, hvis situationen kræver det. Søvejsreglernes tillæg IV opregner mange muligheder: kanonskud eller lignende knaldsignal, uafbrudt brug af tågesignal, raketter og bomber, der kaster røde stjerner og affyres med mellemrum, SOS-signaler, radiotelefonisk signal bestående af ordet »Mayday«, nødsignalet NC efter den internationale signalbog, et firkantet flag med en kugle eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget, en brændende tjæretønde eller lignende om bord på skibet for at få opmærksomhed, nødraketter med et rødt lys, et røgsignal med orangefarvet røg, langsom og gentagen hævning og sænkning af armene udstrakt til hver side, en nødalarm udsendt på VHF kanal 70 eller på en række bestemte frekvenser, en nødalarm via skibets mobile satellitudbyder eller signaler udsendt af en nødradiopejlesender.

Det omtalte tågesignal kan sagtens være skibsklokken, som man kan ringe med uafbrudt.

Men det siger sig selv, at disse lydsignaler skal kunne høres på lang afstand. Derfor findes der i søvejsreglernes tillæg III helt entydige krav til såvel fløjter, klokker og gongongers lyd- og signalstyrke. Fløjterne er inddelt i fire kategorier, som varierer med skibets længde. Klokker og gongonger – eller udstyr med tilsvarende

lydkarakteristik – skal kunne frembringe et lydtrykniveau på mindst 110 DB i en meters afstand. Klokker og gongonger skal være fremstillet af korrosionsbestandigt materiale og udført på en sådan måde, at de giver en klar tone. Klokkens munding skal have en diameter på mindst 300 mm for skibe med en længde på 20 meter eller derover. Hvor det kan lade sig gøre, anbefales det at anvende en mekanisk drevet klokkehammer, som kan give slagene en ensartet kraft. Manuel betjening skal dog være mulig. Hammerens (knebelens) masse skal være mindst tre procent af klokkens masse.[27]

Alt, hvad der indtil nu er sagt om nutidens søvejsregler og brug af klokken, kan ret beset være ren teori; men det behøver ikke at være tilfældet og er det da heller ikke.

I maj 1904 var tremastet stålskonnert KAROLINE KOCK på rejse fra St. Nazaira til Hernøsand, da der kom tåge. St. Goodwin Sands fyrskib var ikke så langt borte og udsendte tågesignaler, men pludselig kolliderede KAROLINE KOCK med en damper, som ikke havde givet lyd fra sig. Damperen var imidlertid ikke indstillet på at hjælpe trods flere anmodninger, men senere kunne der høres klokker i den tætte tåge.[28]

Et andet og mere udførligt eksempel kan være S/S AALBORGHUS af Aalborg, som den 16. november 1932 kolliderede med S/S KATHOLM af Aalborg. Ved søforklaringen og -forhøret den 18. november 1932 blev der redegjort for kollisionen:

»Kl. 4.30 passeredes Hals Barre Fyr. Vejret, der var klart, blev umiddelbart efter tæt taaget; Kl. ca. 4.33 blev Aa[lborghus].s Fart reduceret. Haandloddet holdtes gaaende og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 4.35 hørtes en Ankerliggers Taagesignal, og Maskinen blev stoppet. Da Taagesignalet hørtes om Stb., blev der slaaet Langsomt Frem. Haandloddet holdtes gaaende. Umiddelbart efter hørtes Ankerliggerens Taagesignal ret forude og et klart Lys kom i Sigte paa hver Side af Aa. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Aa. imod Ankerliggeren – S/S »Katholm« af Aalborg – midtskibs om Stb. Da det viste sig, at K[atholm], der havde faaet Hul i Siden, kunde klare sig selv, fortsattes Rejsen. Ved Kollisionen fik Aa. Stævnen og 2 Plader ved denne bøjet.

Af den af K.s Besætning og Lods afgivne Forklaring fremgaar, at K. d. 15/11 Kl. 23.20 fik Lods om Bord ved Hals Barre Fyr, hvorefter Rejsen fortsattes lidt N. for Fyrlinien ind til Hals Barre Ledefyr. Kl. 23.35 blev det Taage, og K. opankredes ca. 1 Sm. uden for Klokkebøjen. D. 16/11 Kl. ca. 4 blev Ledefyrene synlige, og Kl. 4.20 fortsattes Rejsen. Kort efter blev det atter Taage, og Kl. 4.35 opankredes K. ca. 200 m N. for Fyrlinien og ca. 0,5 Sm. udenfor Klokkebøjen. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Lidt efter at K. var opankret, kom Aa.s Lanterner i Sigte Tværs om Stb. Der blev ringet næsten uafbrudt med Klokken og givet en Række korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter – Kl. 4.42 – tørnede Aa. imod K.s Stb.s Side ved Agterkant af Nr. 2 Lastrum. K. lettede og sejledes indefter samtidig med at Baadene blev gjort klar. Ved Kollisionen fik K. et stort Hul i Siden fra ca. ½ m under Vandlinien op gennem flere Pladers Bredde. Der stoppedes tomme Sække o.l. i Hullet samtidig med, at man gav K. Bb.s Slagside, saaledes at Skaden kom op over Vandlinien. Da det viste sig, at der ikke var overhængende Fare for Skibet, opankredes dette ca. ½ Sm. N. for Klokkebøjen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage.«[29]

Samme S/S KATHOLM af Aalborg blev ti år senere involveret i en anden kollision. Denne gang var modparten S/S IVAR af København, som var på rejse fra Esbjerg til Vlaardingen i Ballast. Kollisionen skete den 20. april 1942. Der blev afgivet søforklaring i Rotterdam den 24. april 1942, søforhør i Frederikshavn den 9. maj og i Korsør den 20. maj 1942.

»Kl. ca. 17.35, da I[var], der sejlede i Konvoj, efter Konvojlederens Ordre laa opankret for Taage inden for Anduvningsbøjen ved Hook of Holland afgivende Taagesignal med Klok-

ken, saas et Skib, der senere viste sig at være S/S »Katholm« af Aalborg, med Kurs mod I. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Kædebremsen til Ankret løsnet og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K[atholm] med Stævnen haardt mod I.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik K. et Hul i Skibssiden foruden en Del andre Skader.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der sejlede i Konvoj, Kl. 17.20 passerede Anduvningsbøjen ved Hook of Holland. Kl. 17.30 blev det Taage, og der afgaves Taagesignal. Kl. 17.36 hørtes en Ankerliggers Taagesignal, og umiddelbart efter kom Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Ivar« af København, i Sigte forude. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at man ikke om Bord i K. havde hørt Konvojlederens Ankringsordre.«[30]

Selv om skibsklokkerne er obligatoriske, er der vide rammer for fortolkningen af en skibsklokke, så længe kravene til lydkarakteristikken er opfyldt. Det lykkedes som nævnt ikke at afskaffe skibsklokken under Anden Verdenskrig, men den teknologiske udvikling kan i princippet sagtens overflødiggøre klokken om bord en gang i fremtiden. Det kan kun tiden afgøre.

Klokketønderne

Den engelske digter Robert Southey udgav i 1802 et digt, som han havde skrevet i årene 1796-1798 og handlede om abbeden i Arbroath (»Aberbrothok«), som opsatte en advarselsklokke på Inchcape Rock 18 kilometer ud for Firth of Tay på den skotske østkyst i det 14. århundrede:

The holy Abbot of Aberbrothok
Had placed that bell on the Inchcape Rock;
On a buoy in the storm it floated and swung,
And over the waves its warning rung.
When the Rock was hid by the surge's swell,
The Mariners heard the warning Bell;
And then they knew the perilous Rock,
And blest the Abbot of Aberbrothok.[31]

Digtet fortsætter med, at en pirat stjæler klokken, og sådan var det faktisk også i virkeligheden. Den virkelige historie var nemlig den, at den advarselsklokke, som abbeden af Arbroath en gang i det 14. århundrede havde opsat for at advare om det lille, men farlige skær, kun fik lov at fungere i et års tid, før en hollandsk pirat stjal klokken. Skæret blev selvfølgelig omdøbt til The Bell Rock.

I begyndelsen af 1800-tallet regnede man med, at skæret var skyld i, at gennemsnitligt seks skibe blev slået til vrag per år, men først da krigsskibet HMS York indskrev sig i statistikken og gik tabt med mand og mus i 1804, opstod der så meget furore i parlamentet, at der måtte tages affære. I årene 1807-1810 blev der rejst et fyrtårn, som endnu eksisterer og er verdens ældste af sin art, for så vidt som det er konstant havombrust.[32]

Den handlekraftige abbed, der brugte klokken som advarselssignal, havde næppe tænkt på, at hans idé ville give international inspiration til sømærker. Danmarks – og muligvis verdens – første klokketønde blev udlagt i 1561 ved den farlige Læsø Trindel, hvor vanddybden var meget begrænset inden for et område af 28 gange 22 meter. Det var en del af en stort anlagt indsats for søfarten fra kong Frederik II's side. Han fik nemlig udgivet en søret samme år, og på Skagen Rev, Anholt Rev, Dragør Strømme og Falsterbo Rev blev der oprettet fyr, foruden at han forsynede St. Olai Kirke i Helsingør med en klokke, som skulle bruges i tåget vejr. At kongen ved samme lejlighed indførte nye afgifter – tønde- og fyrpenge – til dækning af de nye forholdsregler, hører naturligvis med til historien. Sikkerheden skulle jo finansieres, og hvem var nærmere til det end brugerne?[33]

Klokketønden på Læsø Trindel fungerede fint, men vejret var ofte stormfuldt, så tønden sprængte gang på gang sin fortøjning, og så gav den jo ikke megen tryghed.[34]

I en handelstraktat mellem Danmark og Nederlandene af 15. juni 1701 stod der i paragraf 31, at der skulle udlægges en ny tønde på Trindelen med en klokke på.[35] Det var et farligt sted, som tydeligvis ikke bare var vigtigt for danske skibe, men altså også for mange andre nationers skibe. Derfor stillede englænderne i slutningen af det 18. århundrede et forslag om at oprette et flydende fyr på Læsø Trindel. Ideen havde været overvejet i flere omgange i løbet af 1700-tallet, så den blev ikke ligefrem mødt med begejstring, men den blev dog taget så alvorligt, at admiralitetet i året 1800 nedsatte en kommission, der skulle overveje mulighederne på stedet. I 1829 fik Danmark sit første fyrskib. Da der i 1923 blev udlagt en tønde på Læsø Trindel, var det en lys- og fløjtetønde.[36] På det tidspunkt var klokketønderne nemlig så småt på vej til at forsvinde igen.

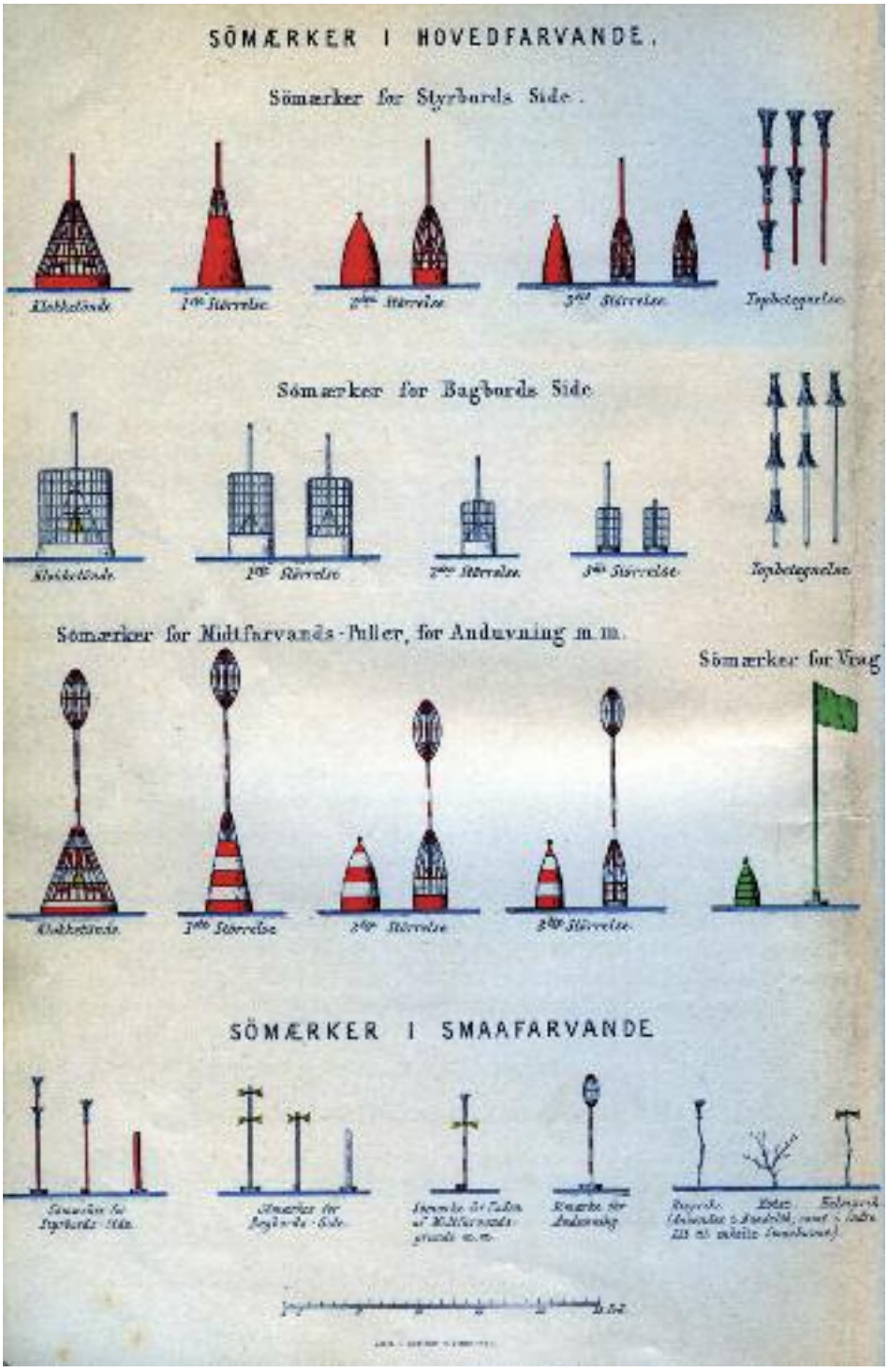
Fyrtårnene skød op flere steder i landet – ikke mindst i anden halvdel af 1800-tallet – og problemet med tågesignaler meldte sig i nogenlunde samme tempo. Der var brug for tågesignalstationer, og da der efter flere års overvejelser i ministeriet i 1876 kom tegninger af »Holmes kaloriske tågesignalmaskiner«, blev der købt tre af slagsen i England. De tre tågesignalmaskiner blev anbragt i fyrskibene Læsø Trindel og Skagens Rev foruden ved Hirtshals Fyr. De kaloriske maskiner var varmluftmaskiner, som var ufarlige, men langsomme i brug. Derfor gik man ret snart over til at bruge dampmaskiner, som kunne komprimere luften til sirenerne. Det første sted, denne metode blev taget i brug, var i Skjoldnæs Fyr på Ærø i 1884.[37]

Man kunne vel have forventet, at der var blevet brugt klokker, men sådan skulle det altså ikke være. Til gengæld blev der gjort mere brug af klokkerne, når det gjaldt farvandsafmærkningerne.

I 1886-1887 blev den danske farvandsafmærkning væsentligt forbedret, da fyrvæsenet indførte lystønder. Lyset blev drevet af fedtgas, som et tysk firma, Julius Pintsch fra Berlin, tog sig af at producere i en gasstation på Korsør Havn. Allerede i januar 1887 kunne det danske fyrvæsen selv overtage fedtgasproduktionen, og den 27. april 1887 blev de to første lystønder udlagt ved Hatterbarn og Revsnæs. Tønderne bestod af seks tons bløde, sammensvejsede stålplader, som kunne rumme ti kubikmeter gas under et seks atmosfæres tryk, hvilket var tilstrækkeligt til tre-fire måneders forbrug. Disse lystønder sikrede muligheden for sejlads om natten, men det ville jo være endnu bedre, hvis lystønderne også kunne give lyd fra sig. Derfor opstod de kombinerede lys- og fløjtetønder samt lys- og klokketønder meget snart.[38]

Der findes mange såkaldte sømærkebøger, som oplyser om farvandsafmærkningerne langs de danske kyster. Hverken sømærkebogen fra 1860, 1868 eller 1876 gør tilsyneladende noget forsøg på at skelne mellem de forskellige tønder.[39] Det ændrer sig imidlertid med udgivelsen af *Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande* (1897).

Indledningsvis redegøres for tidens forskellige typer sømærker ved hjælp af en illustration, og det fremgår, at der anvendes seks typer tønder: lystønder, fløjtetønder og klokketønder samt spidstønder, stumptønder og spirtønder. De tre sidstnævnte tønders betegnelser skyldes deres form. De tre førstnævnte tønders navne er begrundet i deres funktion. Om disse hedder det: »*Lystønder, Fløjtetønder og Klokketønder ere store Søtønder, paa Oversiden forsynede med et Stillads, i hvilket Lanternen, Fløjten eller Klokken er anbragt*.«[40]



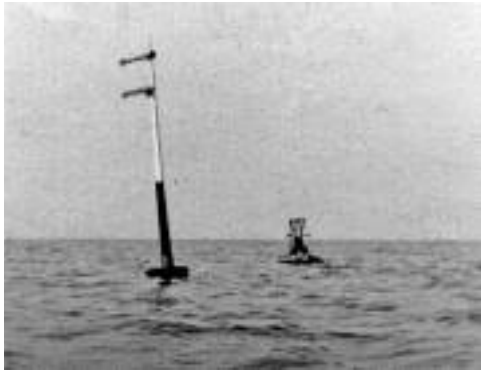
Oversigt over sømærker i danske farvande omkring år 1900.

Farvand	Lystønde	Fløjtetønde	Klokketønde	Lys- og fløjtetønde	Lys- og fløjtetønde
Nordsøen	1		1	1	
Skagerrak		1			
Kattegat	1		2	3	3
Isefjord					
Sundet			2		1
Storebælt					1
Lillebælt					
Østersøen			2		
Limfjorden					
Smålandsfarvandet			1		
Farvandet syd for Fyn					
I alt 20 tønder	2	1	8	4	5[41]

Det samlede antal tønder er ikke så stort, men det giver alligevel et klart indtryk af, at den foretrukne blandt de lys- og lydgivende tønder var klokketønden eller kombinationen lys- og klokketønde.

Umiddelbart skulle man tro, at det var perfekt med både lys og lyd på én gang. Der var bare en alvorlig ulempe ved netop denne løsning, og det var, at lyset fungerede bedst, når tønden var i ro, medens lyden var klarest, når tønden var i bevægelse.[42]

Dette paradoks bevirkede, at lys- og klokketønderne efterhånden blev udskiftet med lys- og fløjtetønder omkring år 1900. I 1918 var der kun fem lys- og klokketønder tilbage i de danske farvande, blandt andet i Storebælt og Øresund. At klokketønderne ikke blev afskaffet helt, skyldtes, at de nye fløjtetønder ikke var så effektive på lavt vand, så dér beholdt man klokketønderne – eller klokkebøjerne, som de også kaldes. I forbindelse med et par søulykker i 1942 omtales klokketønden på Knastegrund i Det sydfynske Øhav og Falske Bolsaxs lys- og klokketønde i nærheden af Samsøs kyst. På kort 170 fra 1943 kan man se en klokkebøje ved anduvningen til Marstal nord fra. Tilsvarende har der også været klokkebøjer ved Joenseprikken syd for Strynø, ved anduvningen til Rudkøbingløbet både syd og nord fra samt ved anduvningen til Ærøskøbing. På vestsiden af Lillegrunden ved indsejlingen til Faaborg har der været en klokkebøje og på sydsiden af Knastegrunden og nordkanten af Skrams Flak har der som allerede nævnt også været en klokkebøje.[43]



Klokkebøjen ved Ballonen nord for Marstal, fjernet i begyndelsen af 1970'erne.

I 1915 blev der udgivet en verdensdækkende bog om fyrtårne og andre afmærkninger til brug for søfarten. Heri indgik også tågesignaler. Klokketønderne blev

omtalt som »automatiske tågesignaler« sammen med fløjtetønderne, der også kunne være forsynet med lys. Samtidig blev det nævnt, at der forekom undervandsklokker, som var monteret i bunden af tønderne. Tilsvarende ordninger var allerede kendt fra fyrskibene, som på dette tidspunkt var ved at udskifte undervandsklokkerne med elektriske membransirener – også kaldet hydrofoner – men herom senere.[44]

På et tidspunkt under Anden Verdenskrig ville tyskerne selv tage sig af farvandsafmærkningen, og det var ikke befordrende for nytten heraf. På et tidspunkt var tyskerne inde på at etablere en falsk afmærkning ud for Esbjerg, hvorefter det danske fyr- og vagervæsen gjorde opmærksom på, at hele systemet var indrettet for at vejlede og ikke vildlede skibsfarten. Flere tyske forslag var hverken i overensstemmelse med de internationale søvejsregler eller godt sømandskab, men lidt af forklaringen viste sig senere, da man fandt ud af, at den tysker, der var sat til at udarbejde disse forslag var tandlæge i det civile liv. Flere tyske marinefolk havde desuden stor morskab af at skyde til måls efter lystønder og lignende sømærker. De udlagde lystønder midt i ruterne, men tønderne blev ikke tændt, vagerne blev ændret, uden at det blev meddelt nogen steder, og dermed kunne det kun ende galt.[45]

I 1960 var klokketøndernes tid stort set ude. På det tidspunkt var der fem lys- og klokketønder tilbage. Derudover var der i farvandsafmærkningen 11 fyrskibe, 66 lystønder, 40 lys- og fløjtetønder, 81 lysspirtønder, 25 spirtønder og 94 vagere.[46]

Klokkebøjernes endeligt skyldtes muligvis overgangen fra damp til motor. Klokkerne kunne nemlig ikke høres på grund af motorlarmen, og da radarerne kom til, var det endegyldigt forbi med klokker i farvandsafmærkningens tjeneste.[47]

Klokkebøjen fra Randers Fjord blev støbt af De Smithske Jernstøberier i Aalborg og minder om svundne tiders farvandsafmærkning.

Nu er kun mindet tilbage. Det lever stadig i Randers Sejlklubs medlemsblad, som hedder *Klokkebøjen*, og så er der Chr. Bachs sang fra 1950, som blandt andet holdes i live af Rudkøbing Sømandsforenings Hjælpekasse.

Klokkebøje, dine rene toner,
hører jeg nu årets sidste gang;
men i vinterens mørke mig forsoner
mindet om din lyse sommersang.

Klokkebøje, lys og let du lyder
i en sommerbrises kruste vand
trofast på din plads du stedse flyder,
er en ven af hver en havets mand.

Klokkebøje, malmrøst og du ejer,
når du rammes hårdt af bølgens kam.
Hvert et skib, som nærmer sig, du prajer;
sømand tag nu vare på dit kram.

Klokkebøje, når vi atter mødes,
is er brudt, og det forlængst er vår,
du fortæller, sommer skal du fødes,
og om årets sejlerglæde spår.

Klokkebøje, engang vil du ringe
for min sjæl – mit støv du ringer fred.
Hver en søn af havet vil du bringe
hilsen til hans sidste hvilested.

Tekst: Chr. Bach
Musik: Charles Normann, 1950.[48]

Fyrvæsenets tågesignaler

Skibsklokken var det første tågesignal, men som vist i det foregående, blev skibsklokken suppleret og til dels afløst af mange andre lydgivende indretninger. Gongonger og kanonskud hørte til i den primitive afdeling. Mere avanceret blev det med tågesirenerne, som introduceredes i 1819. Omkring 1920 kom de første radiofyr og forbedrede dermed for alvor mulighederne for sejlads i al slags vejr.[49] Tågeklokken havde fået hård konkurrence, men lad os kaste et blik på situationen lige omkring dette teknologiske omslag. Lad os se på året 1915.

I indledningen til bogen *Lights and Tides of the World including Fog-Signals* fra 1915 redegøres der for de eksisterende tågesignaler. Klokkerne står først, men herefter følger en lang række alternativer: geværer, raketter, eksplosiver, horn, fløjter, sirener og diafoner. Diafonen – som svarer til det, man i daglig tale kalder et tågehorn – blev regnet for den mest kraftfulde lydskaber og var derfor installeret i stort set alle Canadas og Newfoundlands fyrtårne og -skibe. Horn, fløjter og sirener var – i lighed med diafonen – som regel dampdrevet. Dampfløjterne blev anvendt mange steder i USA efter 1851, men i britiske farvande var horn og sirener det foretrukne udstyr, om end diafonen som nævnt vandt stor udbredelse i Canada.

Generelt var konklusionen, at fyrskibenes klokker og gongonger efterhånden var afløst af håndhorn og sirener aktiveret af damp eller komprimeret luft.

På et enkelt punkt havde klokkerne imidlertid haft fremgang, nemlig som undervands-tågesignaler. 26 fyrskibe i det britiske område havde undervandsklokker. Systemet blev også benyttet i Boulogne og Cherbourg som vejledere i tåget vejr. De amerikanske fyrskibes undervandsklokker blev betjent ved hjælp af trykluft.[50]

Undervandsklokkerne krævede en afsender og en modtager. Signalklokken producerede lyd i vandet fra en fast station, et fyrskib eller en klokketønde. På land kunne indretningen bruges elektrisk. Sædvanligvis befandt klokken sig 25-30 fod under havoverfladen og ringede ved hjælp af en knebel eller ved mekanisk eller elektrisk hjælp. Brugeren af tågesignalet – skibet – skulle have en modtager, der var monteret indvendigt i skibet under vandlinien og kunne opfange signaler otte til ti sømil borte og samtidig afgøre retningen. Modtageren bestod af to mikrofoner i henholdsvis styrbord og bagbord side, hvorved retningen kunne afgøres med en meget lille unøjagtighed, og sejladsen kunne fortsætte.[51]

Ifølge Jens Kusk Jensens *Haandbog i praktisk Sømandsskab* (fjerde udgave fra 1924) findes der mange beviser for, at man uden noget modtagerapparat, men blot ved at lægge øret til skibssiden, har kunnet høre et fyrskibs undervandsklokke, inden det almindelige tågesignal kunne høres.[52i]

Danmark udgjorde ingen undtagelse, hvad angik installeringen af undervandsklokker. Flere fyrskibe i Kattegat havde derfor undervandsklokkesignaler, blandt andet om bord på fyrskibet KALKGRUND, hvor signalet var to grupper af tre slag med 45 sekunders interval.[53]

I takt med at fyrskibene fik dynamoer, batterier og andet til brug for radioen, blev klokkerne erstattet af elektriske membransirener, hydrofoner, som i modsætning til radiosignaler brugte 1,3 sekund for at tilbagelægge en sømil. Ved at tælle sekunder fra modtagelsen af et fyrskibs radiosignal og frem til modtagelsen af samme fyrskibs undervandssignal kunne

Fyrskibsklokken fra FEHMARNBELT, 1906.

afstanden til afsenderen hurtigt og enkelt fastsættes. Ved at opfange signaler fra to kendte radiostationer kunne positionen fastlægges, og det udviklede sig efterhånden til, at radiofyrene blev ordnet i grupper på op til seks stationer med synkroniserede udsendelser.[54]

I bogen *Lights and Tides of the World including Fog-Signals* fra 1915 er der, som titlen oplyser, medtaget tågesignaler. Disse fordeler sig på en række forskellige anordninger som vist i det nedenstående skema. Der er kun medtaget udvalgte lande i nærheden af Danmark.

Konklusionen er åbenbar: det traditionelle tågesignal, klokken, er på vej ud. Til gengæld bliver klokken i enkelte tilfælde brugt i kombination med de nye tågesignaler: horn og sirener – eller i tilfælde af svigt fra de nye signaleringsmetoder.[56] Det er ret interessant, at Belgien og Holland, som begge har markante klokketraditioner, ikke har ladet den historiske forbindelse smitte af på tågesignalerne, hvorimod tyskerne er ene om at lade halvdelen af deres tågesignaler bestå af klokker. Danmarks brug af tågeklokkerne er ikke markant. Rent faktisk indtager Danmark den procentvise sidsteplads som bruger af klokken som tågesignal. Bortset fra Tyskland er sirenerne over alt førende.

Der findes mange individuelle signaler i forbindelse med tågesignaler, men karakteristisk nok var signalerne helt ens for russiske fyrtårne og -skibe i Det baltiske Hav.[57]

Så vidt året 1915, og det har ikke ændret sig i klokkens favør siden da.

Havneklokker

På et andet punkt har klokken også måttet lide et nederlag, nemlig i funktionen som havneklokke. Betydningen af havneklokken var akkurat den samme som de øvrige klokker: Det var klokker til brug i tåget vejr for at give skibene mulighed for at kunne komme sikkert i havn.

Der findes afbildninger af havneklokker i Dragør og Aarhus, men klokkerne findes ikke længere. Vi kan imidlertid få et øjebliksbillede af de eksisterende havne-

Land	Klokke	Sirene	Eksplosiver	Ekslosiver/ klokke	Horn	Horn/ klokke	Sirene/ klokke	I alt
Belgien/Holland	4	7		1	6		2	20
Tyskland (vestkysten)	18	8		1	5		3	35
Danmark	8	31	9		5	1		54
Norge/Sverige	19	28	14	1	22	3	3	90
I alt	49	74	23	3	38	4	8	199[55]

I bogen Bernhardt Jensen beretter om Aarhus finder man dette billede af fyret på søndre mole med tranlygte og hejsemekanisme. Det interessante i sammenhængen er imidlertid havneklokken, som altid var klar til brug i tåget vejr.

klokker i begyndelsen af 1900-tallet ved at sammenholde oversigterne i *Den danske Lods 1905* med bogen *Lights and Tides of the World including Fog-Signals* fra 1915:

På den tid havde Anholt Havn en klokke på den nordlige ydermoles hoved. På det sydlige molehoved i Helsingør var der ved havnefyret anbragt, hvad der blev betegnet som et automatisk klokkespil, som gav et 1-slag hvert andet sekund i tåget vejr.

Københavns Havn krævede naturligvis lidt mere signalering i kraft af sin størrelse. Her var der en klokke på den lange mole mellem dampfærgelejerne, medens der var monteret en ståltriangel på Frihavnens østre molehoved. På Toldbodbommen blev der brugt en gongong, men dog kun, når dampskibe med fløjten tilkendegav, at de nærmede sig.[58]

I Gedser Havn var der en klokke ligesom i Fredericia og i Nykøbing Mors. Ved dampfærgehavnen på sydvestsiden af Strib Odde var der opsat såvel en klokke som en ståltriangel. Havnen måtte kun benyttes af Statsbanernes skibe, og det forklarer måske, hvorfor klokken var suppleret med en ståltriangel. Der blev nemlig også benyttet en ståltriangel ved færgelejerne i såvel Nyborg som Korsør, og i hvert fald indtil 1983 eksisterede trianglen i Korsør stadig ved leje nummer et. I Korsør var der desuden en klokke.[59]

I Knudshoved var der ude på molen anbragt en klokke, og ved Slipshavn Fyr var der også en klokke, som blev benyttet i usigtbart vejr, når man ventede en færge. Der blev dog også benyttet kanonskud og afbrændte blålys.[60]

På Middelgrundsfortet og Trekroner var der også klokker, som til en vis grad kan betegnes havneklokker. Deres funktion har i hvert fald været den samme. Endelig var der i Esbjerg en havneklokke, som var placeret på det sydlige molehoved ved den nye havn.[61]

Martin Andersen Nexø omtaler en havneklokke på Rønne Havn i sin bog *Pelle Erobreren* fra 1906-1910.[62] Der kom derfor en havneklokke med i Bille Augusts filmatisering, men hvor virkelighedens klokke var, vides ikke. Man kan imidlertid nå et stykke i dybden ved at slå efter i Rønne Havns arkiv. Heri finder man in-

Trianglen i Korsør fotograferet i sommeren 1978, hvor Storebæltsfærgen PRINS HENRIK er på vej ind.

ventarlister, som oplyser, at der i 1897 findes en metalklokke i en galge. Frem til 1915 nævnes klokken i inventarlisterne, men fra 1901 er den medtaget som en del af Østre Pakhus.[63] Noget tyder altså på, at klokken gik af brug omkring århundredeskiftet, men fik lov at stå opmagasineret i de efterfølgende 14 år.

Sammenfattende må man sige, at klokken har spillet en central rolle om bord på skibene og i fyr- og vagervæsenet, men det er indiskutabelt, at den teknologiske udvikling har sat en stopper for klokkernes maritime funktioner. Der er ikke længere brug for at slå glas, og der er opfundet udstyr, som har større lydlig rækkevidde og som samtidig har mulighed for en manuel betjening. Netop det manuelle har været afgørende for skibsklokkens overlevelse indtil nu. Der skal kunne gives et tågesignal, som kan fungere, uanset om der er strøm og motorkraft til rådighed eller ej. Som farvandsafmærkning er det først og fremmest radaren, der har kostet klokketønder og andre lydgivende afmærkninger livet. Da skibene kunne orientere sig uden disse automatiske tågesignaler, kunne klokkebøjerne afløses af afmærkninger, der krævede mindre vedligeholdelse. Havneklokkernes funktion i tåget vejr er bortfaldet af præcis de samme årsager.

Men én ting er den praktiske brug i en navigationssammenhæng. Skibsklokken spillede også en rolle på et helt andet plan. Nu skal det handle om skibsklokkens religiøse funktion og dens rolle i sømandstroen.

Skibsklokken og det åndelige

Selv om skibsklokkens funktion er af praktisk art om bord på skibet, så kan slægtskabet med kirkeklokken selvsagt ikke fornægtes. I ældre tid holdt man morgen- og aftenandagt om bord på skibene – ikke mindst på orlogs- og kompagniskibene – og her blev skibsklokken naturligt nok brugt til at kalde besætningen til bøn. Det kunne ske med tre gange tre slag – akkurat som de afsluttende bedeslag efter sidste ringning til gudstjeneste i kirkerne. Når der blev holdt en egentlig gudstjeneste om søndagen – og i tidligere tider også om onsdagen og fredagen – så blev der også ringet med skibsklokken. I henhold til instruksen for danske orlogsskibe i 1849 skulle der ringes til gudstjeneste ved at ringe med skibsklokken i et minut og gentage det tre gange med fem minutters mellemrum. Samtidig skulle omverdenen vide, at der blev holdt gudstjeneste, så gudstjenestestanderen blev sat, bestående af en hvid stander med et rødt kors – altså det modsatte af Dannebrog.

Ved juleaftens- og juledagsgudstjeneste skulle der kimes med skibsklokken. I svenske skibe blev der benyttet en særlig kimeskik, som bestod af vekselvise slag med kneblen på indersiden af slagringen og slag med en jernstav på ydersiden.

Det gamle år blev – som tidligere omtalt – ringet ud, og det nye blev ringet ind med 16 slag med skibsklokken. Denne skik havde engelsk oprindelse, men bredte sig vidt omkring, og i slutningen af 1800-tallet blev skikken beskrevet fra et amerikansk orlogsskib, hvor ældste mand slog otte slag med en stofomviklet knebel. Dernæst blev stoffet fjernet, og yngste mand slog otte livlige slag. Udkiggen besvarede alle slagene på den store klokke. Det skulle bringe skibet lykke i det nye år.

Andre steder slog man de normale otte glas eller ringede i nogle minutter. Der er eksempler på en halv times ringning med skibsklokken. Hvis skibene lå i havn, blev der ringet med klokkerne om bord på alle skibene.[64]

I forbindelse med dåb om bord var det normalt, at det foregik under skibsklokken. Der er desuden eksempler fra nyere tid på dåb, hvor skibsklokken er blevet taget ned, endevendt og brugt som døbefont. I kirken i den nu nedlagte Søværnets Eksercerskole i Auderød havde man en

døbefont, som var en gammel skibsklokke fra et orlogsskib. Klokken blev støbt i 1831.

Tidligere var der tradition for, at britiske undersåtter i udlandet kunne få deres børn døbt under besøgende engelske krigsskibes klokker, som efterfølgende fik de døbtes navne indskrevet på klokkernes inderside.

Ved dødsfald og begravelse blev klokken også benyttet i ældre tid, når en død skulle overbordsættes. Klokken kunne dermed melde om dødsfaldet og ringe farvel som en slags sjæleringning.[65] På fregatten JYLLAND blev der omkring år 1900 ringet tre gange ved begravelse: første gang for at samle besætningen, anden gang, når gudstjenesteflaget blev sat og sidste gang lige inden ligsalmen.[66] Andre har beskrevet ringeskikken ved begravelser sådan, at styrmanden slog otte slag, når begravelsen var forbi. Det betød et sidste farvel til en god skibskammerat og markerede, at den afdøde gik til den sidste vagt.[67]

Nu om stunder finder der ikke længere overbordsætning af døde sted. Til gengæld er det blevet meget almindeligt at blive kremeret og få asken strøet ud over havet. Bugserbåden JAKOB af Aarhus stod foran ophugning, da en kreds af mennesker oprettede Fonden JAKOB, som skulle tilbyde askespredning på havet. I den forbindelse opstod der et behov for et ritual, som skibsklokken er en vigtig del af. Når asken rammer havet, slår et besætningsmedlem tre dobbeltslag på klokken, idet tre slag er signalet for »mand går fra borde«.[68]

I muslimernes ører var klokkeringning et kristent symbol, som ikke kunne tolereres i en muslimsk havn. Der findes eksempler på klokkeknebler, som måtte omvikles med stof, så de ikke kunne sige noget, og i 1887 blev der internationalt taget hensyn til problemet i forbindelse med tågesignaler, hvor skibsklokken kunne erstattes af trommeslag på muslimske skibe.[69]

At skibsklokken er beslægtet med kirkeklokken, betyder ikke, at skibsklokken kun forbindes religiøst med kristentroen. Tværtimod er skibsklokken – i lighed med kirkeklokken – ofte blevet forbundet med sagn og myter.

Mange sagn fortæller om kirkeklokker, der er endt i søer.[70] Det ville ikke være så mærkeligt, hvis noget lignende kunne gøre sig gældende om bord på skibe, men det er nu ikke tilfældet. Skibsklokker har derimod været en del af det skibsinventar, som man kunne bruge til at tage varsler af. Ringede skibsklokken i tåget vejr, var den ikke alene en advarsel imod sammenstød, men den kunne også jage de onde ånder bort. Havuhyrer kunne sikkert også blive skræmt bort af skibsklokken.

Hvis klokken gav sig til at ringe i stormvejr, troede nogle, at det var et varsel om undergang og forsøgte derfor at dæmme op for lyden ved at vikle tøj omkring kneblen, surre den eller helt fjerne den. Mange søfolk forestillede sig, at klokken ville ringe af sig selv, hvis skibet sank. Så ringede klokken for Davy Jones, som var den undersøiske dødegud, der tog sig af skibene og besætningerne i folketroen.

Hvis klokken ringede af sig selv, varslede den død, og det var især ikke godt under et søslag, så i visse tilfælde blev skibsklokken pillet ned og anbragt i bunden af skibet, så den ikke kunne varsle død, medens kanonsalutterne gjaldede.

Det var ikke så heldigt at genbruge et tidligere skibs klokke i et nyt skib, men klokkerne var jo dyre, så en løsning kunne være at undlade inskription af skibets navn, og så gik det alligevel.

I Cornwall fortæller sagnet, at en skipper gik ned med sit skib ud for Land's End ved midnatstid. Efterfølgende blev han begravet på kirkegården, men nogle kunne blive ved at høre en skibsklokke slå fire plus otte glas fra hans grav![71]

En ret ejendommelig historie, som ikke rigtig passer ind i nogen kategori, er beret-

ningen om kaptajn Mummy Monkton. Han havde ofte hørt en klokke ringe, når han passerede Point Lobos i Carmel Bay. Han fik derfor fat i en dykker, som skulle opklare spørgsmålet, og dykkeren fandt ganske rigtigt en klokke med navnet på et sunket skib: MAID OF ARDEN. Da kaptajn Monkton så navnet på klokken, insisterede han på at få dykkerdragten på og dykke ned. Efter nogen tid blev besætningen klar over, at der var noget galt, og da Monkton blev hentet op til overfladen, viste det sig, at han var død. Det var imidlertid ikke sket på grund af en ulykke. Tværtimod havde Monkton selv skåret ledningen til ilten over. Det var der ingen, der kunne forstå, før en eller anden kom i tanke om, at kaptajn Monktons kone havde været passager om bord på MAID OF ARDEN og var omkommet ved forliset. Det var afgørende for Monkton, som ønskede at dø ved sin kones side. Klokken gav ham positionen, og så klarede han resten selv![72]

Som ovenstående viser, havde skibsklokken både en meget praktisk funktion og en åndelig funktion, som især udsprang af dens evne som lydgiver.

Nu er vi nået til det sidste punkt i undersøgelsen: Hvordan er skibsklokkerne udformet i forhold til andre klokker? Hvad har de til fælles med andre klokker, og hvad er skibsklokkernes særkende? Men allerførst skal vi se lidt på udgangspunktet, nemlig de klokker, der er bevaret rundt omkring på land.

Er der noget særligt ved skibsklokker?

I modsætning til de større kirkeklokker er der mange muligheder for at anbringe skibsklokker i land. Mange har en lille skibsklokke ved hoveddøren. Flere museer, kroer, herregårde og tilmed kirker har skibsklokker hængende. Der findes ingen samlede oversigter over skibsklokker, der er »gået i land«, men H. R. Christensen lavede i 1974 en fin oversigt over 15 skibsklokker i Vendsyssel, og Henning Henningsen har på landsplan samlet en række spredte informationer om skibsklokker, der har fået en ny funktion på land. Der kan nævnes mange eksempler. Her skal kun nævnes et enkelt, nemlig historien om de to engelske linieskibe ST. GEORGE og DEFENCE, som strandede på den jyske vestkyst juleaftensdag 1811. Skibsklokken fra ST. GEORGE blev ophængt i en klokkestabel ved No Kirke ved Ringkøbing, medens en anden skibsklokke blev bjærget i 1876 og ophængt på Skærum Mølle, hvorfra den senere blev skænket til mindesmærket ved Thorsminde. I 1983 var den ophængt ved slusen i Thorsminde.[73]

Traditionen med at genbruge skibsklokker i land er ikke noget specielt dansk. Over hele verden er skibsklokker

Den lille klokke i Rø Kirke på Bornholm er antagelig en gammel skibsklokke. Det forekommer, at kirker overtager skibsklokker. I den svenske sømandskirke i Hirtshals fik klokken fra det forliste, tyske troppetransportskib OLDENBURG på tilsvarende vis en ny opgave.

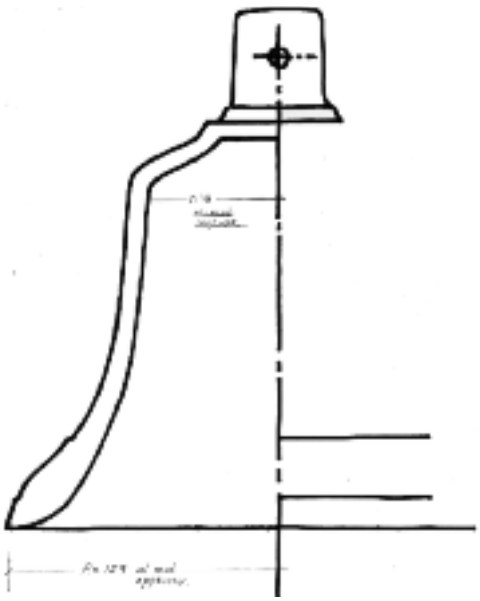
blevet bevaret på museer og andre ejendomme, ligesom adskillige kirker har fået suppleret beholdningen af klokker på denne måde.[74]

Det er uden tvivl sket flere gange, at skibsklokkers malm er blevet genbrugt. Det skete med sikkerhed, da Sønderho Kirke i 1882 skulle have sin gamle klokke fra 1625 omstøbt på grund af skader. For at sikre sig malm nok under omstøbningen af den gamle klokke, der oprindeligt var støbt i Husum, anvendte man malm fra en lille skibsklokke, som kirken havde haft siden 1865.[75]

En af de lidt mere kulørte historier om skibsklokker i land kunne være beretningen om Cap Polonios skibsklokke. Skibet blev bygget i 1914, men blev ophugget i 1935. Skibets inventar blev solgt på auktion, og sådan gik det til, at skibsklokken kom op at hænge i et kaffe- og dansested i Hamburg. Værten ophængte sin nyerhvervelse ved dansegulvet. Hver gang en ny dans begyndte, blev der slået et slag med klokken, men når det var damernes tur, blev der slået to slag. Under Anden Verdenskrig var der adskillige bombardementer i Tyskland. Det gjaldt også i Hamburg, hvor klokken smeltede under et bombardement i 1943.[76]

Selv om der er bevaret en hel del skibsklokker, er det primært de nyere – det vil sige fra de seneste hundrede år – som stadig findes. Oprindelig støbte man skibsklokkerne i bronze – en legering som typisk bestod af 80 procent kobber og 20 procent tin – akkurat som kirkeklokkerne. I 1800-årene begyndte man at lave messingklokker, og i Amerika har man i nyere tid taget stålklokker i brug. De klinger ikke kønt, men de kan høres, og det er jo det vigtigste i forhold til klokkens formål ombord.[77]

Selv om der benyttes messing i mindre skibsklokker, er bronzen dog stadig fremherskende i nyere skibsklokker, som støbes mange steder på mindre støberier i



Det norske klokkestøberi Olsen-Nauens skibsklokkeprofil.

Tyskland, i Norge hos Olsen-Nauen, i England hos White Chappell og flere andre steder.

I den amerikanske marine har man fastlagt krav til skibsklokkernes højde, diameter, vægt, tone og frekvens i forhold til skibenes størrelse. Det skyldes, at man tidligere fik skibsklokken som gave fra en by, en stat, organisation eller lignende, hvorved der opstod en temmelig uensartet praksis med klokker, der ind imellem var alt for store til skibene.[78]

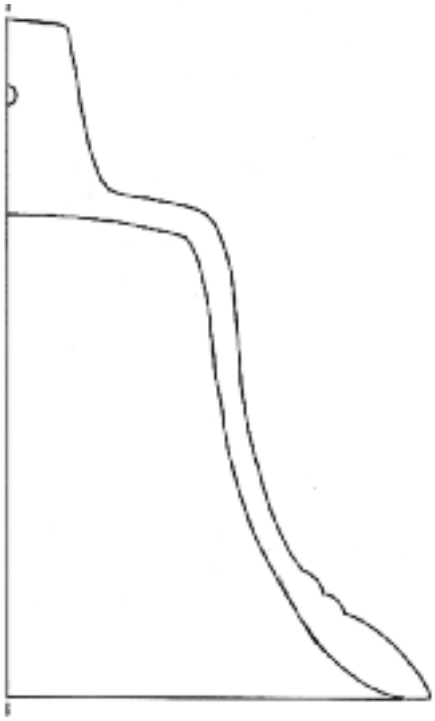
Almindeligvis betegnes skibsklokkernes profil som værende »sengotisk«. Disse klokker er kendetegnet af et smalt skulderparti og en tilsvarende bred slagring. Denne udformning er en overgangsform fra 1200-tallets sukkertopklokker til 1400-tallets harmoniske klokke. Begrundelsen for at fastholde den sengotiske profil i skibsklokker er den skingre klang, som kendetegner disse klokker.[79]

Men hvor stor er forskellen på en skibsklokke og en kirkeklokke, når det kommer til stykket? Er der nogen forskel i

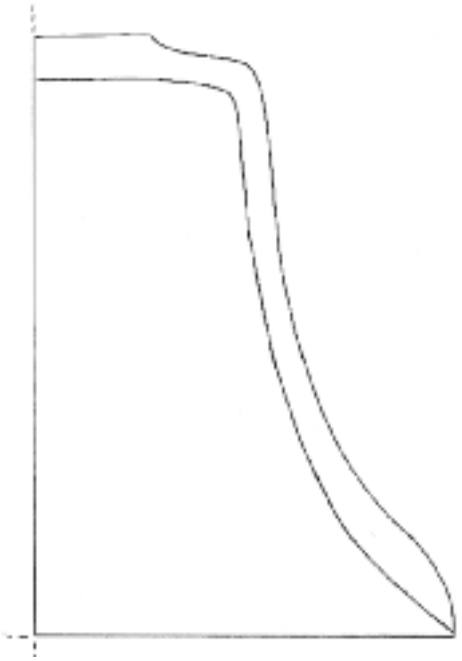
profilen, klangen og overtonemønsteret? Det er spørgsmålet, som skal forsøges besvaret ud fra nogle eksempler fra Marstal Søfartsmuseum. I det nedenstående skema med tonemålinger fordeler skibsklokkerne sig over 90 år. S/S CAIRNDHU var engelsk, GEORGE C. GREEN var fra USA, medens de øvrige klokker kommer fra danske skibe og en enkelt klokkebøje. For M/F MARSTALS vedkommende er skibsklokkerne antagelig støbt hos Olsen-Nauen i Norge. Den geografiske og tidsmæssige spredning sikrer, at klokkerne er nogenlunde repræsentative.

Skibsklokkernes profil kan selvfølgelig ses umiddelbart, men det er de klanglige egenskaber, som afslører, om skibsklokkerne adskiller sig grundlæggende fra andre klokker. Skibsklokkerne er ikke afstemte, men har den klang og tone, som

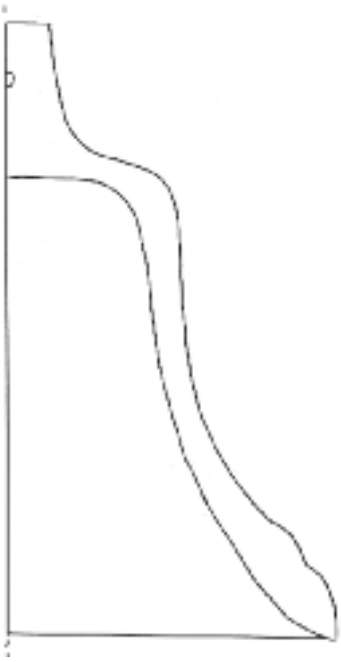
Skib	Underoktav	Prim	Molterts	Kvint	Overoktav
s/s CAIRNDHU 1885	Ais 2 -85,5	Ais 3 +14,0	D 4 +132,0 (durterts)	F 4 +142,5	Ais 4 -5,0
GEORGE C. GREEN 1920	C 2 +5,5	C 3 -145,0	Dis 3 +23,5	G 3 +48,0	C 4 -62,5
s/s N. J. OHLSEN 1925	A 2 +72,5	A 3 +160,5	C 4 -24,5	E 3 +4,0	A 4 +49,0
Marstals klokkebøje	A 2 +67,5	A 3 +198,0	C 4 +82,5	E 4 -56,5	A 4 +143,0
m/s SATELITH 1963	C 2 +46,0	C 3 +31,5	E 3 +123,0 (durterts)	G 3 +51,0	C 4 +53,0
m/f MARSTAL 1965	F 2 +42,5	F 3 -36,0	Gis 3 -18,5	C 4 -28,5	F 4 -22,5
m/f MARSTAL 1975	Cis 1 +4,5	Cis 2 + 35,5	E 3 +5,5	Gis 3 -85,0	Cis 4 -71,5



CAIRNDHUS skibsklokkeprofil 1885.



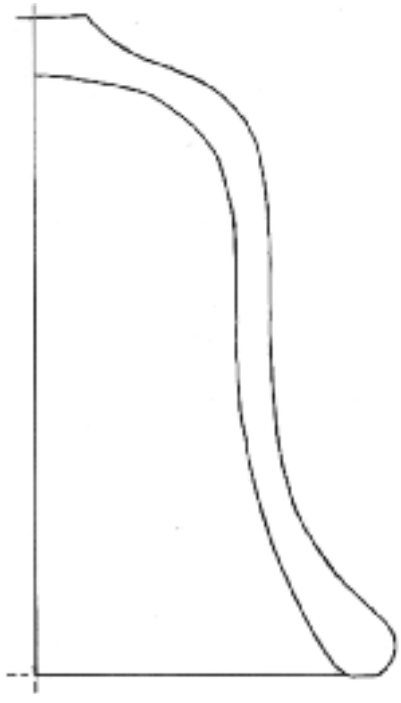
GEORGE C. GREENS skibsklokkeprofil 1920.



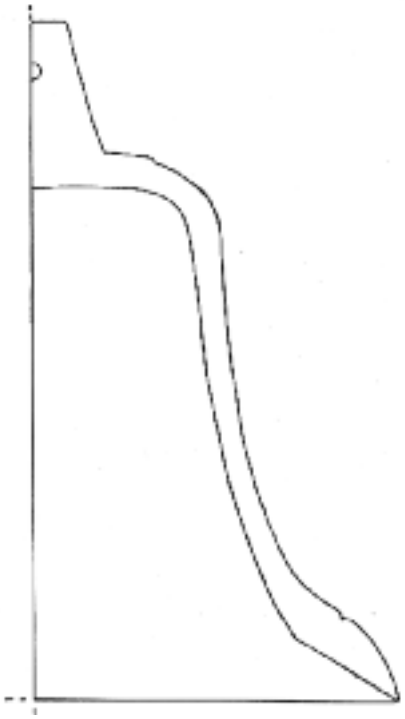
N. J. OHLSENS skibsklokkeprofil 1925.

opstår ved støbningen. For klokkebøjeklokkens vedkommende har mange års konstant ringning med tre rør på klokkens yderside betydet en del slitage, som kan påvirke målingsresultatet. Under alle omstændigheder vil overtonemønsteret ikke være nær så ensartet som på en afstemt klokke. Men når det er sagt, så er det ganske enkelt forbløffende, at kun to af de syv undersøgte klokker afviger væsentligt fra den harmoniske klokkeprofils klanglige karakteristika, idet den harmoniske klokkes molterts er ændret til en durterts.

Konklusionen er dermed, at skibsklokkerne slet ikke er så særprægede, som de er blevet gjort til. De svarer i det store og hele fuldstændig til de klokker, der bruges som ringeklokker og i klokkespil. Dermed er ikke sagt, at der ikke findes skibsklokker med sengotisk profil. Det gør der naturligvis, men billedet er slet ikke så entydigt, som man traditionelt har antaget.



Klokkebøjen ud for Marstal, nedtaget i midten af 1970'erne.



SATELITHS skibsklokkeprofil 1963.

Konklusion

Skibsklokkerne opstod i en tid uden ure. Der blev holdt øje med tiden ved hjælp af timeglas, og når der var løbet et glas igennem, blev der slået et slag på klokken. Der blev slået glas, sagde man. Skibsklokken fik dog hurtigt andre funktioner. Den blev brugt til signalering i forbindelse med navigationen, og dens helt afgørende funktion blev overalt at fungere som lydgiver i tåget vejr.

Klokken fungerer under alle forhold, og derfor er klokken stadig obligatorisk om bord på skibe af en bestemt størrelse. Men også inden for fyr- og vagervæsenet var der naturligvis brug for et sikkert tågesignal, så klokkerne blev benyttet flittigt i fyrtårne, i klokkebøjer, på fyrskibe – herunder også som undervandsklokker – og som havneklokker. Over alt var funktionen den samme: skibene skulle kunne orientere sig i tåget vejr. Den teknologiske udvikling betød imidlertid, at der hele tiden kom nye hjælpemidler til. De kunne det samme, men var mere effektive. Det gjaldt ikke mindst tågehorn i fyrtårnene.

Skibsklokkerne fik kirkeklokkernes funktion i forbindelse med gudstjenester og begravelser til søs. Men overtroen havde også godt fat i skibsklokkerne, som – i takt med skibets bevægelser – kunne finde på at ringe på et uventet tidspunkt og dermed varsle dødens komme eller anden ulykke. Klokkerne blev tillagt en særlig betydning, og det gælder den dag i dag, hvor der altid er stor interesse for at få fat i skibsklokkerne.

Men skibsklokkerne er egentlig ikke så særlige, som de er blevet gjort til, og deres klanglige egenskaber er helt overvejende identiske med de harmoniske klokker, som vi kender fra landets kirketårne

Med andre ord: Skibsklokkerne har en helt særlig historie med en funktion, der ligger langt fra den typiske kirkeklokkefunktion, men skibsklokkernes profil og klanglige egenskaber er i det store og hele som de øvrige klokker.

Moderne ringetoner, horn og alarmer om bord i skibene er langt mere effektive end skibsklokkerne, der til gengæld er betydeligt mere charmerende. I praksis har skibsklokkerne derfor overlevet sig selv, men de vil nok blive hængende en tid endnu, for hvor skal man ellers gøre af skibets sjæl?

Kilder og litteratur

UTRYKTE KILDER

Marstal Søfartsmuseums arkiv:

Søassuranceforeningen »Ærø«
0135A022 Dispacherede sager 1905 II.
0135A026 Inventarlister 1895-1954.

Navigationsbøger
0057A0015 (heri: *Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande* (1897) samt *Lights and Tides of the World including Fog-Signals* (1915)).

TRYKTE KILDER

Dansk Søulykke-Statistik, udgivet af Ministeriet for Søfart og Fiskeri, København (relevante årgange).
De internationale søvejsregler 1972, 2. udgave, København 1979.
Den danske Lods 1905, København 1905.
Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande. 1897, København 1897.
Lights and Tides of the World including Fog-Signals, London 1915.
Søe-Mærke-Bog, en Haandbog for Søefarende, flere årgange.

HJEMMESIDER (PR. 1. SEPTEMBER 2015)
www.retsinformation.dk (Søvejsregler)
www.wikipedia.org (The Inchcape Rock og Bell Rock Lighthouse)

LITTERATUR
Aase, Johan (1990): »Skipsklokken og dens betydning for besetningen ombord«; i: *Acta campanologica* nr. 4, 1990, s. 204-206.
Bill, Jan m.fl. (1997): *Dansk søfarts historie. Bind 1. Indtil 1588. Fra stammebåd til skib*, København.
Christensen, H. R. (1974): »Skibsklokker i Vendsyssel«, i: *Vendsyssel Årbog 1974*, s. 135-139.
Danmarks Kirker. Ribe Amt, København 1979.
Gammeltoft-Hansen, Bendt (1983): »Den nordiske kirkeklokkes historie – fra Hedeby til forstadskirke«; i: *Klokker. Arv og Eje 1983-84*, Viborg, s. 41-62.

Henningsen, Henning (1983): »Skibsklokker«; i: *Klokker. Arv og Eje 1983-84*, Viborg, s. 199-212.
Henningsen, Henning (1960): »Papegøje og vippefyr«; i: *Årbog 1960. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, Helsingør, s. 1-40.
Henningsen, Henning (1987): »Sømandens våde grav. Begravelse til søs – sømandens tanker om liv og død, paradis og helvede«; i: *Årbog 1987. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, Helsingør, s. 103-167.
Hermansen, Karsten (2007): »Sømanden og døden«; i: *Fyens Stiftsbog 2007*, Odense, s. 93-101.
Jegstrup, H. J. (1976): »Signalflag og signaler i flådens skibe i tidligere tider«; i: *Tidsskrift for Søvæsen 1976*, s. 161-165.
Jensen, Jens Kusk (1924): *Haandbog i praktisk Sømandsskab*, 4. udgave, Nivaa.
Jepsen, Palle Uhd (1985): *St. George og Defence. Beretningen om to engelske linieskibe og deres tid fra stabelafløbning til stranding på Jyllands vestkyst juleaftensdag 1811*, Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 8, Esbjerg.
Kjær, Alex (2015): »Sig farvel på havet«; i: *Menighedsrådenes Blad* 07, 2015, s. 16-17.
Klem, Knud (1960): »Fra blusfyr til blinkfyr«; i: *Årbog 1960. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, Helsingør, s. 41-86.
Klem, Knud (1942): »Om Udlægningen af Danmarks ældste Fyrskib paa Læsø Trindel 1829«; i: *Aarbog 1942. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg*, Helsingør, s. 58-100.
Knudsen, A. Skov (1960): »Lysene tændes igen«; i: *Årbog 1960. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, Helsingør, s. 130-156.
Krohn, Victor (1937): »Den danske Flaades Signaler, deres Tekster og Historie«; i: *Tidsskrift for Søvæsen, København*, s. 229-281.
Kromann, Erik B. (2012): »Ord og vendinger«; i: *Marstal Søfartsmuseum. Årbog 2011*, Marstal, s. 78-91.
Munk, N. (1983): »Navigationen af færgerne over Storebælt«; i: Bell, Paul m.fl.: *Storebæltsoverfarten i 100 år*, København.
Nielsen, John (1946): »De danske Farvande i Fred og Krig«; i: *Aarbog 1946. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg*, Helsingør, s. 91-122.
Nielsen, John (1960): »Hovedlinier i fyrvæsenets historie fra 1830 til 1945«; i: *Årbog 1960. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, Helsingør, s. 87-129.
Nielsen, Søren Stidsholt (2007): »Klokkebøjen ringede for fortidens søfolk«; i *Fyns Amts Avis*, den 27. januar 2007.
Sørensen, Svend (1983): »Sagn og magi«; i: *Klokker. Arv og Eje 1983-84*, Viborg, s. 229-248.
Wede, Karl (1972): *Ship's Bells. Its History and Romance*, New York.

Noter og henvisninger

1) *Den Store Danske Encyklopædi* under opslagsordet »skibsklokke«.
2) Marstal Søfartsmuseums registrering: 0386X0025. Skibsklokke fra M/F MARSTAL.
3) Wede, 1972, s. 24.
4) Bill m.fl., 1997, s. 182.
5) Henningsen, 1983, s. 199-212.
6) Christensen, 1974, s. 135-139.
7) Aase, 1990, s. 204ff.
8) Pedersen, 1995, s. 106.
9) Jegstrup, 1976, s. 161-165.
10) Wede, 1972.
11) Henningsen, 1983, s. 199. Aase, 1990, s. 205. Christensen, 1976, s. 135.
12) Wede, 1972, s. 5.
13) Henningsen, 1983, s. 199ff. Wede, 1972, s. 1-6.
14) Henningsen, 1983, s. 206f.
15) Aase, 1990, s. 204ff samt oplysninger af fhv. navigationslærer Leif Rosendahl.
16) Wede, 1972, s. 11.
17) Pedersen, 1995, s. 28f.
18) Pedersen, 1995, s. 33.
19) Pedersen, 1995, s. 36; 47ff.
20) Pedersen, 1995, s. 55; 67.
21) Pedersen, 1995, s. 106-109.
22) Krohn, 1937, s. 249; 258; 267; 272; 277.
23) Krohn, 1937, s. 230-236.
24) Søassuranceforeningen »Ærø« 0135A026. Inventarlister 1895-1954.
25) Henningsen, 1983, s. 201.
26) Søvejsregler jf. www.retsinformation.dk. Desuden er anvendt *De internationale søvejsregler 1972* (1979).
27) Jf. søvejsreglerne i www.retsinformation.dk.
28) Søassuranceforeningen »Ærø« 0135A022. Dispacherede sager 1905 II (KAROLINE KOCK).
29) *Dansk Søulykke-Statistik 1932*, nr. 1. Der var i samme år flere andre tilfælde, hvor der skulle afgives forskriftsmæssigt tågesignal. I disse tilfælde – nr. 44, 89, 95, 106, 107 og 132 – blev klokken givetvis også benyttet, men den er ikke direkte nævnt i søforhørsreferatet.
30) *Dansk Søulykke-Statistik 1942*, nr. 154.
31) www.wikipedia.org under opslagsordet: »The Inchcape Rock«.
32) www.wikipedia.org under opslagsordet: »Bell Rock Lighthouse«.
33) Henningsen, 1960, s. 6. Klem, 1942, s. 72.
34) Der er lidt uenighed om årstallet for klokketøndens udlægning. Henningsen, 1983, s. 208 siger 1560, medens Klem, 1942, s. 60 og 72 oplyser årstallet 1561. Henningsen har imidlertid flere andre steder anført året 1561, så der er nok tale om en fejl, se eksempelvis: Henningsen, 1960, s. 6.
35) Klem, 1960, s. 75.
36) Klem, 1942, s. 60; 72; 100. Klem, 1960, s. 76.

37) Nielsen, 1960, s. 116f.
38) Nielsen, 1960, s. 119f.
39) *Søe-Mærke-Bog, en Haandbog for Søefarende*, flere årgange.
40) *Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande,* 1897, s. I-IV.
41) Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande, 1897, s. 1-40.
42) Nielsen, 2007.
43) Kromann, 2012, s. 83.
44) Nielsen, 1960, s. 124. *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. X.
45) Nielsen, 1946, s. 118.
46) Knudsen, 1960, s. 131.
47) Vurdering af museumsleder Erik B. Kromann i: Nielsen, 2007.
48) Nielsen, 2007.
49) Knudsen, 1960, s. 156.
50) Wede, 1972, s. 49.
51) *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. X-XI.
52) Jensen, 1924, s. 350f.
53) *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. 190.
54) Nielsen, 1960, s. 124.
55) *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. 74-206.
56) Sådan var det eksempelvis på de to fyrskibe FEHMARNBELT og det tyske ADLER-GRUND i 1905; jf: *Den danske Lods 1905*, s. 402 og 439.
57) *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. 213.
58) *Den danske Lods 1905*, s. 215ff; 255f; 273.
59) Munk, 1983, s. 104. *Den danske Lods 1905*, s. 314f, 322f, 326,357f, 396 og 454.
60) Munk, 1983, s. 104. *Den danske Lods 1905*, s. 322f.
61) *Lights and Tides of the World including Fog-Signals*, 1915, s. 100, 192, 195 og 196.
62) Står på side 215 i bind 2 af en udgave af bogen fra 1981.
63) Oplyst af arkivleder Anette Eriksen, Bornholms Ø-arkiv, Rønne i e-brev af 4. august 2015.
64) Henningsen, 1983, s. 204f. Aase, 1990, s. 206.
65) Henningsen, 1987, s. 133. Wede, 1972, s. 26.
66) Henningsen, 1983, s. 205.
67) Aase, 1990, s. 206. Hermansen, 2007, s. 99.
68) Kjær, 2015, s. 16.
69) Henningsen, 1983, s. 206.
70) Sørensen, 1983, s. 231.
71) Henningsen, 1983, s. 208. Henningsen, 1987, s. 107, 110. Wede, 1972, s. 14-19. Hermansen, 2007, s. 95.
72) Wede, 1972, s. 19.
73) Christensen, 1974, s. 135-139. Henningsen, 1983, s. 209f. Jepsen, 1985, s. 77 og 98.
74) Wede, 1972, s. 8ff.
75) *Danmarks Kirker. Ribe Amt*. Sønderho Kirke, s. 2186.
76) Wede, 1972, s. 47.
77) Henningsen, 1983, s. 201f. Wede, 1972, s. 60.
78) Wede, 1972, s. 54f.
79) Gammeltoft-Hansen, 1983, s. 55f.

Den ommelske kineser

Andreas Hansen Eriksen (1868-1953)

Af KARSTEN HERMANSEN

En ægte ommelsbo

Undervejs i arbejdet med *Den danske Darduse* – biografien om telegrafist Sophus Black (1882-1960) – dukkede navnet Eriksen op fra tid til anden. Det gled ubemærket forbi i første omgang, men inden længe viste det sig, at det ikke bare var en tilfældig Eriksen, som lige så tilfældigt var blevet sendt til Kina af Store Nordiske Telegraf-Selskab. Nej, denne Eriksen var en ægte ommelsbo, og så kan det nok være, at interessen blev skærpet!

Det var ikke så nemt at finde oplysninger om Eriksen, men takket være tilfældige møder, gode kontakter og snørklede veje lykkedes det at nå frem til et barnebarn og et oldebarn, som lå inde med en række informationer om den gamle ommelsbo med den kinesiske historie.

Fra Ommel til Shanghai

Andreas Hansen Eriksen blev født i Strandbyen i Ommel den 19. oktober 1868 og døbt 11 dage senere i Marstal Kirke. Hans forældre var Hans Albert Eriksen (1823-1897) og Sidsel Marie, født Hansen (1829-1912). Faderen var fra Dunkær og var ved drengens fødsel bager. I *Kraks Blaa Bog* fra 1931 oplyste Andreas H. Eriksen, at hans far var købmand, så han har nok skiftet erhverv på et tidspunkt. Eriksens mor, Sidsel Marie, var født i Ommel og blev boende dér igennem hele livet.

Eriksens tidligste erindringer var fra den store stormflod i november 1872. Det gjorde et stort indtryk på den lille dreng, at vandet kunne forårsage så megen ravage i den lavtliggende del af Ommel. På den anden side set oplevede han også vandet som en naturlig ting af livet, når drengene morede sig i jollerne nede i Kleven.

I Eriksens læretid lå telegrafstationen på hjørnet af Kongegade og Kirkestræde.

Andreas Hansen Eriksen var familiens fjerde barn, men de to piger, som begge hed Ellen Katrine Eriksen, levede kun i få år. Den ældste søn, Hans Eriksen, blev født i 1864 og slog sig ned i Bondebyen i Marstal. Lillebror Andreas havde måske også regnet med at skulle bo i Marstal resten af livet, men sådan blev det ikke. I 1883 kom han i lære hos telegrafbestyrer Mygind på telegrafstationen i Marstal. Senere tog han præliminæreksamen, aftjente sin værnepligt og vendte så tilbage til Marstal igen. Efter et kort ansættelsesforhold i Fredericia blev Eriksen ansat på prøve i Store Nordiske Telegraf-Selskab fra den 1. august 1889. Knapt to år senere blev han fastansat. Eriksens første udstationering var i Göteborg, hvor han blev frem til november 1892. Derefter gik turen til Nystad i det nuværende Finland, og der blev han frem til foråret 1896.

Eriksen elskede at diskutere. Ikke voldsomt og ophidset, men sagligt og velovervejet. Yndlingstemaet var politik, og han

var inde i sagerne, så kollegerne i Nystad kaldte ham professoren.

Den 8. april 1896 tiltrådte Eriksen en telegrafiststilling i Shanghai. Det kostede imidlertid mange dages rejse at nå frem til Kina, men Eriksen var helt spændt af forventning. Det første skridt på rejsen var flere uger inden foregået på en slæde, som i klingrende frost bragte Eriksen fra Nystad til Aabo via den islagte strandbred. Herfra tog han videre mod Danmark og nåede at besøge sine forældre i Ommel et par dage, før rejsen fortsatte med tog fra København. Tres timer senere stod han i Brindisi i Syditalien, hvor damperen OCEANA lå og ventede. Ankomsten til Shanghai var noget af en omvæltning. Det var en fuldstændig anden kultur, andre mennesker, nye normer, kort sagt: en kolossal forandring. Men Eriksen holdt ved og arbejdede både på telegrafstationen, på kabelmålingsstationen på øen Gutzlaff ved Yangtze-flodens munding og om bord på en kabeldamper, før han i marts 1898 tiltrådte ved Vladivostok i Rusland. Eriksen var langt hjemme fra, så han blev temmelig forbløffet, da den første mand, han mødte, var en Bastholm hjemme fra Ommel!

Fra april 1901 og frem til juni 1913 fungerede Eriksen som regnskabsassistent og senere regnskabsfører, fungerende driftsbestyrer og medlem af driftsbestyrelsen i Shanghai.

Et internationalt miljø

Den senere telegrafbestyrer Jessen mødte Eriksen flere gange. Første gang var i Nystad, men nogle år senere mødtes de igen. Denne gang i Shanghai. Jessen og Eriksen delte et meget billigt hotelværelse på Hotel Kalee i Shanghai, men Jessen blev syg, så Eriksen sørgede for, at Jessen kunne blive forflyttet til det gode klima i Vladivostok. Da Eriksen i 1898 selv kom til Vladivostok, fik han funktion som elektriker og statistiker. Alle danskerne boede i Det danske Hus, så de kom helt automatisk tæt på hinanden. Eriksens tid i Vladivostok blev dog ikke langvarig, og da han i 1901 returnerede til Shanghai, var fællesskabet i Det danske Hus forbi. Jessen mødte dog snart Eriksen igen, da Jessen kortvarigt skulle arbejde under Eriksen i Shanghai. Selv om de var gamle venner, fungerede rollerne fint. Eriksen var den perfekte chef, som altid havde svar på rede hånd. Det skyldtes hans fantastiske hukommelse, som overflødiggjorde taksttabellerne, når driftsbestyrer Berner kom farende ind og skulle have omgående besked. Eriksen tabte dog aldrig jordforbindelsen, men var altid præget af ligevægt og beskedenhed.

Fra tid til anden kom der nye danskere til Shanghai. Rasmus Black fra Marstal var telegrafist i Shanghai og stod sammen

Andreas Hansen Eriksens første kone, engelske Edith Fowler, døde i 1912. I november 1913 blev han gift med den københavnske grossererdatter Edith, som han her ses med i Peking i 1913.

med Eriksen på kajen, da Blacks lillebror Sophus gik i land den 4. december 1902. Ærøboer finder man overalt!

Det er nok svært at overvurdere den betydning, det må have haft, at der var ærøboer at tale med i Shanghai. De kunne diskutere emner og sager fra hjemstavnen, som de øvrige danskere i sagens natur ikke kunne deltage i.

Eriksen blev dog ikke hængende i de ærøske kontakter. Tværtimod optog han forbindelse med den engelske politiinspektør Fowlers datter, Edith, som han giftede sig med den 21. december 1907. Hun døde desværre allerede i 1912, hvorefter Eriksen den 1. november 1913 indgik et nyt ægteskab, denne gang med en københavnsk grossererdatter fra København ved navn Elly.

Eriksen fik i alt ni børn, så der var mange munde at mætte. Han fik tre sæt tvillinger med sin første kone og tre piger med sin anden. Men hverken Eriksen eller hans anden kone tabte overblikket af den grund og kunne derfor ikke altid forstå, hvorfor det dog skulle være noget problem at rejse med bare to børn, sådan som Minna og Sophus Black fra tid til anden gjorde under de lange Europaferier.

I kinesisk tjeneste

Den 1. juli 1913 fratrådte Eriksen sin stilling i Store Nordiske Telegraf-Selskab for at tiltræde en stilling i den kinesiske regeringsadministration. Ansættelsen som »foreign adviser« krævede, at Eriksen flyttede til Peking. Han klarede sig godt i sin nye stilling, og i 1915 blev han forfremmet til chief superintendant i den kinesiske statsadministration og samtidig belønnet med titel af kommandør af Dannebrog af anden grad. I 1916 fulgte den svenske Vasa-orden af anden grad, og i 1917 modtog han såvel den russiske Stanislav-orden af anden klasse og den kinesiske »Gyldne Høsts« orden.

Eriksen var en anerkendt mand, og ikke

A. H. Eriksen fotograferet som 75-årig pensionist i Hellerup.

bare det. Han var særdeles eftertragtet. Allerede i 1912 havde det kinesiske trafikministerium tilbudt ham en stilling som teknisk rådgiver, men han lod sig først overtale i 1913. Danskeren Dresing – søn af landstingsmand Dresing – havde haft stillingen frem til sin død i 1912, og kineserne var åbenbart godt tilfredse med en dansker på denne post, siden Eriksen var den næste, der fik chancen.

Allerede i 1904 var han desuden blevet tilbudt et professorat på telegrafskolen i Shanghai, men det havde han afvist. Han havde åbenlyse pædagogiske evner, for det fortælles, at han en gang forklarede telegrafiens mysterier til nogle ikke-tekniske folk ved at sige noget i denne retning: »Forestil Jer, at I har en meget lang hund, som når hele vejen fra Peking til Canton. Når du trækker i hundens hale tre gange i Peking, vil den gø tre gange i Canton.«

Efter sin tiltræden i den kinesiske rege-

rings tjeneste i 1913 slog han sig ned i nærheden af legationskvarteret og Den forbudte By i Peking. Sommertiden blev tilbragt i Pei-Tai-Ho i lighed med mange andre vesterlændinge i Kina. Eriksen havde den højeste position, man kunne få som ikke-kineser. Han havde direkte adgang til ministeren, og havde i sagens natur også en stor indflydelse.

Eriksen var rådgiver inden for alt, hvad der havde med telegrafi, telefon og trådløs telegrafi at gøre. Han arbejdede med nye forslag – på opfordring eller uopfordret – til forbedring af kommunikationen i det store land. Desuden var han leder for alle fremmede i den kinesiske administration.

Eriksen nød tiden i Riget i Midten, men under den kortvarige genindsættelse af den kinesiske kejser i sommeren 1917 var det dog lidt anstrengende, at der blev skudt adskillige gange ned i gården ved hans bolig. En kugle gik tilmed gennem en rude. Det var selvfølgelig ikke så fredeligt, men til gengæld var Kina helt uberørt af Første Verdenskrig.

De kinesiske magthavere kunne godt bruge Eriksens evner på flere områder, så under 1920'ernes store hungersnød blev Eriksen medlem af den såkaldte »Famine Relief Committee«, hvis fornemste opgave var at undgå de værste følger af hungersnøden.

I 1923 fik Eriksen sin kontrakt forlæn-

Eriksen i sit hjem på sin 80 års fødselsdag den 19. oktober 1948.

Interiør fra boligen på Duntzfelts Alle i Hellerup, 1952. Kinatiden var tydeligt til stede i stuerne hjemme i Danmark. De mange år i Kina havde sat deres spor.

get med fire år, og den 23. juni 1927 fratrådte han stillingen og vendte hjem til Danmark.

Kina-danskeren

Fru Eriksen var fra København og havde nok et afgørende ord at sige, da pensionistboligen blev fundet. Eriksen vendte ikke hjem til Ommel, men ægteparret slog sig i stedet ned i Hellerup, først på adressen Eggersvej 11 og senere på Duntzfelts Allé. Det gamle navneskilt fra Kinaårene kom op på døren, og stuerne emmede af kinesiske kunstgenstande og møbler. Eriksen var fra Pekingtiden vant til god mad og luksus. Han nød et veldækket bord, var en fin vinkender og elskede sine cigarer. Når der var en anledning, kunne han holde både kloge og fornøjelige taler, men han blev aldrig overlegen og eller ulige-vægtig. Han forblev beskeden, selv om han havde gjort det ualmindelig godt i et langt liv i Kina.

Den 13. marts 1953 døde Andreas Hansen Eriksen, men hans navn dukker fra tid til anden op, når kinesisk kunst kommer på auktion. Ligesom flere andre vesterlændinge blev Eriksen nemlig betaget af den kinesiske kunst, som fulgte ham livet ud. Kina gik i blodet![1]

Note

1) Artiklen er baseret på følgende kilder og litteratur: Marstals kirkebog. Oldebarnet Alan Isaacs samling om Andreas Hansen Eriksen. »Det er Uddannelsen, Ærligheden og Evnen til at staa paa egne Ben, det kommer an paa…«; i: *Berlingske Tidende* den 17. oktober 1943. Karsten Hermansen: *Den danske Darduse. Kinafareren Sophus Black 1882-1960*, Marstal 2015. Tak til Vivan Probst og Alan Isaacs.

Sidste rejse med ELSE SKOU

Af BENNY BOYSEN

4. juli 1963 mønstrede jeg som dæksdreng om bord på M/S ELSE SKOU af København på det som skulle blive skibets sidste rejse under dansk flag.

Skibet var oprindelig bygget som tysk rotorskib BARBARA i Bremen 1926, og var kommet til rederiet Ove Skou i 1947 som krigsskadeerstatning, efter at det i befrielsesdagene 1945 var blevet beslaglagt af allierede styrker, mens det under navnet BIRKENAU lå i havnen i Aarhus.

Derefter kom skibet på værft i Kiel til at gennemgå sin anden store ombygning og blev så forsynet med et pigenavn hentet i familiekredsen omkring rederiet, således som Ove Skou havde det for vane.

Gennem nogen tid havde ELSE SKOU i 1963 ligget oplagt og uvirksom i København, men nu skulle det igen have frisk havvand under kølen i forbindelse med – skulle det vise sig – et forestående salg ud af landet.

Jeg var 18 år gammel – lidt for gammel til en hyre som dæksdreng. To år tidligere var jeg kommet i land fra en hyre som dæksdreng på C. K. Hansens tankskib ROSBORG med et brækket knæ efter en scooterulykke, mens skibet lå i dok i Palermo.

I de mellemliggende år havde jeg arbejdet i land i et dekorationsfirma i Herning, men jeg følte, at jeg aldrig var blevet færdig med havet. Nu var det, jeg skulle beslutte mig for, om det skulle være en karriere til søs, jeg skulle uddanne mig til.

I Aarhus havde jeg lånt min onkels lejlighed for hver dag personligt at kunne opsøge forhyringskontoret i Magasin-bygningen på Aaboulevarden for at høre, om der var en hyre, hvor jeg kunne få det par måneder, som jeg manglede i min farttid som dæksdreng for at kunne mønstre ud som ungmand og dermed have mulighed for at komme videre i datidens uddannelsessystem til søs.

Der gik kun et par dage, så var der gevinst. ELSE SKOU lå ved en af kajerne hos Burmeister & Wain i København og manglede lige mig i en helt ny besætning, der skulle stykkes sammen for at bringe

117. Rotorskibet Bukau
fremstillet af den tyske Ingeniør A. Fletner. Rotorerne er høje, glatte Cylindre, der er opstillet lodret i Skibet og kan bringes til at rotere om deres Akse ved Hjælp af Elektromotorer. Derved fremkommer med Sidevind Kræfter i Skibets Længderetning, og Skibet drives frem. Rotorskibene maa, da de er afhængige af Vinden, udstyres med Hjælpemaskine.

Rotorskibene var et mislykket eksperiment. Første skib var et ombygget sejlskib, som ses her på et samlebillede udgivet 1935 i serien »Befordringsmidler i fortid og nutid«, der i lighed med de kendte Rich's-billeder blev udgivet af firmaet Hjertegarn i Odense. BARBARA den senere ELSE SKOU var fra starten tænkt og bygget som rotorskib med tre høje stålrotorer, men blev efter få år opgivet og forsynet med almindelig dieselmotor.

skibet på havet igen. Det var bare lige at tage DFDS s natbåd fra Aarhus til hovedstaden.

Rejsen til København

Det blev med HANS BROGE som delte ruten med C. F. TIETGEN. Jeg var fortrolig med turen, som jeg havde gjort en del gange tidligere. Billetten kostede kr. 19, og så kunne man med lidt held finde en soveplads på en af lædersofaerne i skibets 2. klasses rygesalon.

Næste morgen kunne man vågne forvarmet og ør i hovedet af den tunge luft med øl- og tobaksdunster, som man havde overnattet i sammen med et halvt hundrede andre passagerer.

I nattens løb fik jeg tilkæmpet mig plads på en af salonens lædersofaer. Det havde været kampen værd, for når man kun havde en tynd jakke at bruge, som dyne, så var udsigten til at sove på en snavset dørk ikke behagelig. Jeg var startet i et umageligt hjørne i en vinkelsofa, hvor fire andre længe før skibets afgang med overtøj og håndbagage havde markeret territorium. Den slags markeringer forventedes respekteret efter først-til-mølle princippet.

Der var i nattens løb udkæmpet en stille kamp, hvor man, så snart naboen vendte sig i søvne, tilranede sig lidt af hans plads. Jeg vågnede på sofaens ene langside med mine fødder i konflikt med en ældre herres.

På toilettet fik en ram lugt mig til at snappe efter vejret, inden jeg hulede hænderne og fyldte dem med vand for at drukne ansigtet deri. Det var velgørende. Jeg smagte på vandet. Det var ualmindelig fersk.

Jeg skuttede mig lidt i den råkolde sommermorgen ude i sidegangen, hvor en duft af kaffe slog mig i møde fra salonen. Her kunne man gennem ruderne se velklædte mennesker sidde med ro og værdighed og indtage den duftende kaffe med friske rundstykker til. Det var fristende selv at blive deltager, men dertil kendte jeg indholdet af min pung for godt – bedre end restaurantens priser. For en stund følte jeg mig som den lille pige med svovlstikkerne, der kun fik lov at se ind til alle herlighederne.

Der lød en lang tone fra HANS BROGES tågehorn. Vi var ved at være inde i København. Der lå en let dis over havnen, og mange af byens lyde var dæmpet behageligt ned. Jeg kiggede over mod skibsværftet, hvorfra slagene mod metal lød som en underlig ulden klokkeklang.

Der lå skibet – ELSE SKOU. Jeg kendte det straks på skorstensmærket – det hvide S i et blåt bælte. Der var ruststriber ned ad siderne. Skibet så faktisk beskidt ud og lå en smule skævt i vandet. Det var egentligt ikke noget opløftende syn, når man holdt af smukke skibe. Hvad netop Skou-rederiets skibe havde ry for at være.

Jeg hankede op i min tunge køjesæk, men foretrak at bære den i hånden i den tætte strøm hen mod landgangen, selv om jeg så måtte gå med armen bøjet og var ved at få krampe deraf. Det ville se både tåbeligt og kluntet ud at slænge den over skulderen, som en anden julemand ville have gjort.

På kajen var en summen og leben som i en myretueverden. Taxaer og lillebiler under betonhalvtaget hyldede de ankomne i tunge skyer af kulos. Der var en hidsig løben frem mod de ventende hyrevogne, selv om rækken var lang nok til at rumme alle skibets passagerer flere gange, og der var stadig tilvækst i bilkøens bageste del. De før så rolige og agtværdige mænd med kaffe og rundstykker var ved at snuble over kufferter og egne ben for at sikre sig et befordringsmiddel. Her var pågåenhed og aggressivitet en større dyd end beskeden venten på, at det skulle blive ens tur.

Det var ikke for godt, at der var råd til en taxa, men på den anden side, hvorledes fandt man ud til B & W med sporvogn og

bus med en køjesæk på slæb. Det var aldrig til at finde ud af, hvad man skulle forlange af billet, hvor man skulle skifte eller stige af. Jeg ventede til det værste stormløb mod de ventende biler var taget af.

Burmeister og Wain – tak!

Taxaen gjorde holdt foran to svære jernlåger med galvaniserede pigge øverst. I et bur bag store glasruder sad en mand og læste avis.

Så kan jeg ikke køre Dem længere Hr! – Det bliver lige syv kroner og fyrre! Jeg fandt den tikroneseddel, som jeg havde klar i min hånd nede i jakkelommen.

Taxaen vendte, mens jeg gik hen til glasburet*: Undskyld, De kan vel ikke sige mig, hvordan jeg kommer ud til* ELSE SKOU*?*

Manden kiggede surt op fra sin avis: *Der er sgu langt ud. Hvorfor lod du ikke chaufføren køre med dig?* – Det lød som en bebrejdelse.

Jamen, jeg troede….! – Det vidste sjafutten sgu godt – blev jeg afbrudt midt i noget, som kunne ligne en undskyldning – *Bare fortsæt lige ud til du kan se skibet. Det ligger helt ude ved bunkersdepotet.* Og med et nærmest truende højt tonefald lød det: *Men lad være med at gå under kranerne!* Jeg fornemmede, at advarslen kunne være afsluttet med et *»Bonderøv!«* men manden var allerede tilbage i sin avis.

Med min fyldte køjesæk slænget over skulderen som en anden julemand, entrede jeg godt træt i arme og skulder landgangen til mit nye skib. Jo, der var sgu langt ud!

Langt fra sejlklar

Da jeg mødte op på ELSE SKOU var skibet langt fra sejlklart. Der skulle gå mere end en uge, før trosserne kunne kastes. Der var heller ikke fuld besætning om bord.

De første, jeg mødte, var et par snavsede ældre matroser, som havde gået som dagmænd i længere tid. De forklarede, at da skibet skulle have ordnet noget ved

Forfatteren Benny Boysen, født 1944 som elev på Statens Sømandsskole i Frederikshavn 1960. Efter sin sømandstid uddannet lærer og leder af museet i Struer.

skruen, var det blevet forsøgt at løfte hækken så meget op, at man kunne komme til arbejdet. Det havde man gjort ved at fylde så meget vand i forreste lastrum, at vandet tyngede stævnen ned og dermed hækken op. Resultatet var, at lastrummets bundgarnering af meget tykt tømmer, der ikke var fastgjort i bunden, var flydt op og lå og skvulpede rundt hulter til bulter i lastrummet. Nu havde de gået i flere uger for at få garneringen lagt på plads, efter at lastrummet var blevet tømt for vand.

På spørgsmålet, om de skulle mønstres og med på turen, kom svaret meget hurtigt: *Nej, Vorherre bevares!* Der skulle komme tre matroser en af dagene.

Det gjorde der også. Det var Frederik, som egentlig var fisker fra Skagen og Tommy samt en matros, som havde sejlet med en stenfisker fra Kolding. De to letmatroser var Leif fra Samsø og Jens Jacob Christensen, som skulle blive min gode

ven gennem hele turen. Ungmanden var Ole Skjoldborg, hvis familie hørte til på Blåvand fyr.

Alle skulle vi sammen med den menige maskinbesætning bo helt forude under bakken – foran masten, som man sagde i sejlskibenes tid. Der var indgang gennem druknehullet på det brønddækkede skib. Længst fremme i skibet var toilet og baderum med ankerklydsene ført ned igennem. Det kunne nok give nogen nervøs tandbørstning, hvis man stod under dem, når ankeret med stort rabalder rovsede ud.

Jeg fik overkøjen i det meget lille lukaf, som jeg delte med Ole, og hvor vi måtte skiftes til at stå på dørken.

De to af matroserne havde ikke ligefrem ansøgt om at få hyre på ELSE SKOU men havde gået ledige længe og samlet stempler på forbundet. De var nu tæt på at nå det maksimale antal ledighedsdage, hvilket ville betyde, at de mistede understøttelsen og skulle begynde forfra med at samle stempler. En ledig hyre blev tildelt den, som havde flest stempler. Man kunne sige nej til en hyre, men det var ikke klogt, hvis man var lige ved at nå det maksimale antal ledighedsdage.

Således fik vi Frederik og Tommy om bord, og dem skulle officererne henne midtskibs få et gevaldigt mas med. Specielt Frederik var en kværulant langt ud over det almindelige.

Der var ikke kommet nogen kok endnu, og da der kom en, fik han mindre end et døgn, inden han fulgte dagmændenes eksempel og skred igen, dog med en lidt stærkere bemærkning på læberne. Det var ikke noget med Vorherre – tværtimod!

Indtil der kom en ny kok, måtte vi hen i værftets marketenderi for at spise den varme mad. Det kolde klarede hovmesteren, som var ansat som restauratør. Forplejning og forsyning om bord var således hans egen forretning.

Skibet havde ligget oplagt så længe, at det skulle synes og godkendes af Statens skibstilsyn, inden det kunne stikke til søs. Ved synet blev den bagbords redningsbåd kasseret. Den skulle have skiftet mindst 3-4 bordplanker i den side, som vendte ud mod havet,

Det var ikke en reparationsopgave, som B&W ville påtage sig, så der måtte hentes et par skibstømrere ned fra værftet i Helsingør. De skulle ordne det inden for almindelig arbejdstid, hvilket, var med til at forhale afsejlingen et par dage.

Mine første erfaringer med at benytte skibets eget laste- og lossegrej fik jeg sammen med Ole, Leif og Jens, da en pram kom sejlende ovre fra Tuborg havn med en ordentlig ladning øl i papkasser med engangsflasker. Det hed sig, at rederiet ikke ønskede, at der skulle ses ølbiler ved deres skibe. Så var en pram med papkasser mere anonym.

Hovmesteren, der jo havde sin egen forretning med salg af øl, spiritus og cigaretter til besætningen, ville være helt sikker på, at ingen behøvede at tørste om bord. Der blev da heller aldrig mangel på øl, men der var heller ikke noget påfaldende drikkeri på skibet.

Sommeraftener

Det var i begyndelsen af juli, og det var nogle lækre sommeraftener. Der var ikke noget ved at blive om bord, når arbejdsdagen var forbi, så vi tog med værftets lille motorfærge over havnen. Det blev til nogle aftener, hvor det ikke blot var en matros, der steg i land ved Toldboden – det var en hel dæksbesætning. Her skiltes vore veje, idet størstedelen kendte vejen om ad Nyhavn, hvor der var nogle rigelige dage.

Selv tog jeg til Østerport station, for at tage toget til Hillerød og videre til Fredensborg, hvor en pigebekendt hjemme fra Herning var i huset for at få det års husarbejde, der skulle til, inden hun kunne begynde på en sygeplejeuddannelse. Jeg

havde navnet på arbejdsgiveren og havde naturligvis ringet først og bedt om at tale med Annita.

– Jo, det var helt fint, jeg kunne komme derop, hvis jeg havde lyst.

Nu kunne hun ikke sådan bare tage en ung sømand med hjem på værelset i huset hos apotekerfruen, så det blev til aftentur i Fredensborg slotspark længe efter mørkets frembrud og sikkert også officiel lukketid. Da vi befandt os godt i måneskinnet med at lytte til hinanden og til nattergalesang og udpege stjernebilleder, så blev det faktisk til en fast aftentradition i de dage, hvor redningsbåden blev repareret, og jeg sikrede mig et godt løfte om breve og gensyn.

Hjemme i messen blev ved morgenbordet refereret fra forrige aftens begivenheder i Nyhavn, som langt fra var så ærbare, som hvad der skete oppe i slotsparken. Ungmanden tog kegler på at fortælle om, hvorledes han havde fyldt en del drinks på en ung pige, før han ved en nærmere undersøgelse havde konstateret, at der på »hendes« understel var en bule, der hvor der burde have været det modsatte. Han var blevet lynende gal, men vi andre sikrede os et godt grin.

Da reparationen af redningsbåden var gennemført, blev en matros bedt om, at male bådens nye planker, inden der blev sendt bud til skibstilsynet. Her fik Frederik sit første alvorlige skænderi med styrmændene. Han havde os bag sig, for vi ønskede alle, at båden blev sat i vandet, for at se, om den virkelig var tæt. Det kunne der ikke være tale om, så der blev sendt bud til forbundet, om man ville møde op sammen med skibstilsynet. Det gjorde formand Svend Andersen, men båden blev godkendt uden søsætning.

Frederik skumlede og fandt at forbundsformanden virkede lidt for sammenspist med de noble herrer fra skibstilsynet.

Havde vi fået båden sat i vandet, kunne der nok være blevet yderligere et par dage ved kaj, for da vi senere under en bådmanøvre i Rusland havde båden i vandet, piblede vandet lystigt ind gennem et lille hul i bunden.

Et rygte om, at vi skulle op i Hvidehavet efter tømmer, var efterhånden blevet troværdigt. Vi var ved at være i midten af juli, da ELSE SKOU bakkede ud.

Officererne henne midtskibs var kaptajnen, som ifølge min søfartsbog hed C. Svendsen, men aldrig blev tiltalt med andet end sin titel og selvfølgelig på engelsk. Førstestyrmand hed vistnok Gregersen. Det var en rolig piberygende mand, som havde været i rederiet gennem mange år. Andenstyrmanden var en ældre nervøs og febrilsk færing, der også betjente radiostationen.

Fra maskinen var der maskinchefen, en i vore øjne lettere anløben herre, som havde sin kone og ca. 12-årige søn med om bord. De skulle landsættes i Nordnorge, hvilket kunne passe med, at drengens sommerferie fra skolen ville være forbi. Vi havde af og til besøg af drengen forude, hvor han en dag berettede, at han var alvorligt bange for, at faderen havde fået malaria, for han rystede sådan hver morgen. Vi kunne trøste drengen med, at det nok kun var »mandolinfeber«. Anden maskinmester var en tysker, som vi aldrig fik rigtig kontakt med, men det var vores klare indtryk, at det var ham, der var i stand til at holde maskinen kørende.

Hvor jeg dog nød at være til søs igen, selv om min plads var nederst på mandskabets rangstige, men henne forude havde vi det rigtig fint sammen, og kom godt ud af det med maskinfolkene. En enkelt skilte sig ud, det var den ubefarne motormand, som i et dampskib ville have været kullemper. Heller ikke ham havde vi navn på, men han om- og tiltaltes gerne som »Lemper« – en noget spøjs fyr, som ikke skulle have for mange brikker at flytte rundt med.

Det var smukt og stille vejr op langs den

norske kyst, hvor de flotte norske fiskefartøjer med blankskrabet bordgang omhyggeligt blev overvåget af hvide søfugle. Lofoten lignede grangiveligt billedet på den brune etiket, som var på min barndoms fedtede flaske med levertran fra Løve Apoteket i Herning.

Vi sejlede gennem et snævert stræde, med stejle bjerge på begge sider for at komme ind til Honningsvåg, hvor maskinchefens familie skulle overføres til en båd, der kunne sætte dem i land. Det var midnatssol, så det blev ikke rigtig mørkt, og der var lang tid til at nyde landskabet. Modsat, hvad mange tror, så er det de rolige dage til søs, der er de bedste.

Derfra var det med at komme ud i Barents Havet og ned i det Hvide Hav til en tømmerkaj ved byen Onega.

Russisk tømmer

Ved ankomsten til byen Onega kom vi til at ligge til ankers en hel uge sammen med en del andre fartøjer af ældre dato. Langs lastekajen, der lå et stykke uden for, hvad man kan kalde bymæssig bebyggelse, lå 4-5 skibe i forlængelse af hinanden, De var alle ved at blive lastet med savskåret træ. Da det kun er få måneder om året havnen kan besejles, skal der virkelig ske noget, mens havnen er åben, og der blev da også lastet næsten i døgndrift.

Ingen kunne komme i land, mens vi lå til ankers, så vi var efterhånden blevet noget utålmodige. Endelig blev der en ledig plads ved kajen, og vi skulle vist nok lige kunne være der. Da der var nogle få meter op til skibet foran, var hækken endnu ikke kommet ind til kajen, så det bagved liggende skib fik nogle buler, kaptajnen dårligt humør og rederiet en forsikringssag på halsen.

Selve kajen var af træ. Der var store lagerhuse af træ og uendelige stabler af træ. Da vi senere fik lejlighed til at komme op til den smule by, der var, viste det sig, at også her var alle husene af træ – endog i flere etager. Selv vejene dertil og fortovet var lavet af svært tømmer.

Med passende mellemrum var der langs kajen opført vagttårne af træ, og ved hvert skib gik et par soldater vagt med geværer over skulderen.

Vi skulle have et specielt russisk pas, som skulle afleveres sammen med vores danske, når vi gik i land. Skete det så, at nogen opførte sig upassende eller var fræk over for soldaterne, blev det russiske pas inddraget, og det var ikke muligt at komme i land længere – end ikke ned på kajen.

Således mistede Tommy sit russiske pas ved en aften i Arkhangelsk at svinge sig som en anden Tarzan i lossewiren ud over skibssiden lige hen over en bevæbnet soldat. Tommy havde dog ikke forudset, at der var slæk på tromlen, så han blev hængende så langt nede, at han ikke kunne komme op på skibet på anden måde end ved at lade sig dumpe med på kajen ved siden af soldaten. Der røg hans pas.

Faktisk var vi, inden lastningen var tilendebragt, kun to mand fra den menige besætning, som havde mulighed for at komme i land, og det skulle jeg komme til at nyde godt af.

Der var nu ikke meget at gå i land efter i Onega. Hver aften hentede en ældgammel bus de søfolk, som havde lyst til at komme med op på »Klubben«. Det var det eneste sted, man kunne købe vodka, så interessen var stor. Vi kunne dog stadig få lidt hos hovmesteren, selv om vi lå under land.

»Klubben« var skam et fint sted – skulle det i det mindste forestille. Man kunne spille bordtennis og dam, drikke vodka og danse til nogle ridsede og skårede grammofonplader af højst forskellig national oprindelse. Og piger var der at danse med. Højst respektable piger fra træboligerne, som ikke kunne et ord på engelsk.

Og så var der en stor grov madamme til at bestyre det hele. Når vi havde siddet en rum tid og fyldt os med vodka og trængte

til en ny flaske, kunne man sandelig ikke få den fornyet, før man havde været ude at danse – hele banden.

Efterhånden fandt vi dog ud af, at når blot en af os med passende mellemrum dansede med madammen selv, så var der ikke noget i vejen, når en flaske skulle fornyes, og som nederste mand i hierarkiet var det ofte mig, der måtte tage den tørn.

For øvrigt havde man på stedet alle tiders hyggelige lokum, hvor der over et ikke særligt velduftende indhold var et bræt med hele tre huller. Ved siddepladserne lå der gamle numre af Pravda med anti-vestlige satiretegninger. Efter læsning kunne de rives i stykker og benyttes som toiletpapir.

En af de gode ting ved opholdet var, at det ikke var nødvendigt at låse alting ned. Vi så aldrig en arbejder forude; højst for at bede om et glas vand.

Da jeg i 1961 var kommet i land fra ROSBORG med det brækkede knæ, havde jeg forestillet mig, at jeg måtte opgive en karriere til søs, så jeg havde undladt at betale kontingent og var derfor blevet slettet som medlem af Sømændenes Forbund. Frederik var blevet vores tillidsmand, og han kunne med forbundet som kilde meddele mig, at jeg kun kunne blive medlem igen, såfremt jeg betalte det skyldige kontingent. Det var for de godt to år, jeg havde arbejdet i dekorationsbranchen. Det ærgrede mig selvfølgelig, men der var ingen vej udenom, så jeg var interesseret i at tjene nogle penge, og efterhånden som kun Jens og jeg kunne komme på kajen, blev jeg tallyman og arbejdede om natten sammen med de mange tallygirls på kajen.

Det træ, vi skulle laste, skulle tælles før stuvningen om bord. Det skulle tælles to gange, nemlig for afskiberne, og det var pigernes job og for modtageren, og det var vores job. Der var nogle nætter, hvor jeg fik repeteret mine gamle færdigheder i mulitplikationsregning.

ELSE SKOU kom livet igennem ud for flere store ombygninger. Her er skibet i 1940erne overtaget af Ove Schou, men har endnu ikke fået den store ombygning i 1948, hvor der bl. a. blev indrettet beboelse for kaptajnen i en del af den store skorsten. Foto i Museet for Søfart.

Jeg passede mit andet arbejde som dagmand om dagen, men om aftenen og natten ofte til hen ad 3-4 morgen talte jeg træ. Derefter fik jeg en smule søvn, før jeg skulle op at servere morgenmad. Således gik det næsten en hel uge. Jeg holdt til det, men hvor var jeg dog træt.

Selv om vi arbejdede tæt sammen, var det ikke til at tale med tallypigerne. Det eneste, de kunne på engelsk, var tallene, og desuden var de meget bange for soldaterne. Havde man taget chokolade eller noget frugt med i land for at dele det med dem, fik man oftest afslag. Andre gange lagde man et stykke fra sig på en stabel træ, og gjorde opmærksom på, at det var til dem. Kun således lykkedes det at vise dem lidt opmærksomhed.

De var meget flinke, men enhver form for kvindelighed var kamufleret i det stive og ufikse arbejdstøj, men natten var kold og varmt tøj nødvendigt.

Arkhangelsk

Vi var omkring halvt lastede, da vi en diset og uklar aften med lods om bord sejlede op ad floden mod Arkhangelsk, hvor den sidste del af lasten skulle indtages.

På vejen frem mod lastepladsen kunne man rigtigt opleve Rusland som kontrasternes land, hvor plaskende hjuldampere støj overdøvedes af larm fra jetjagere, der skånselsløst rev i trommehinderne. Og store passagerskibe overhalede prustende slæbebåde med kølvandet fyldt med tømmer.

Også her var der en sømandsklub, men for at komme dertil, måtte man med en overfyldt færge og være lidt usikker på, hvor det var, man skulle stå af. På klubben var biograf med helt uforståelige russiske film, og i baren kunne man få serveret »crab-meat and sausage«, hvilket vist udgjorde hele menukortet og ordforrådet. Krabbekødet blev serveret direkte i dåsen, naturligvis med vodka til. I butikken købte jeg en fint udskåren træbjørn.

Under opholdet ved kajen i Arkhangelsk var det, jeg havde nogle af mine gode nætter som tallyman, og jeg fik derfor ikke rigtig styr på nogle af de store uoverensstemmelser, der var ved at opstå mellem specielt matros Frederik og officererne henne midtskibs, men det endte med at der blev nedsat en søret, som behandlede en retssag, som var blevet anlagt mod Frederik. Om han blev logget for syv dages hyre, ville han aldrig ud med, men ikke mindst matrosen Tommy opfordrede Frederik til at dæmpe sig noget ned.

Det lykkedes ikke helt, for da vi var færdiglastet, måtte Frederik som tillidsmand til at gøre vrøvl over den måde, hvorpå lasten på et-lugen var stuvet. Vores to indgange gennem druknehullet var helt forsvundet bag tømmer, og tilbage var kun nedgangen fra bakken gennem en kappe ned ad en meget stejl jernlejder. Det var mig, som hentede maden midtskibs, og det var umuligt at komme ned, når man havde hænderne fulde af fade. Man måtte lægge sig på maven og række fadene ned til modtagende hænder, inden man selv kunne entre.

Bare en lille forskubbelse af lasten over et-lugen kunne helt blokere døren til kappen og dermed til hele mandskabsafdelingen forude, og det endte da også med, at vi fik lov at save nogle trappetrin ned i dækslasten, som ellers var en halv meter højere end dækket på bakken. I det hele taget var dækslasten så høj, at man med nogen behændighed kunne kravle fra den direkte op på brovingerne.

Vi var nu fremme ved midten af august og nåede lige at høre rygter om et stort postrøveri, som havde fundet sted i England, der var vores destination, inden vi skulle ud gennem floden. Det var hen under aften og med lods om bord, gik det støt mod nord.

Sammen med Jens og et par andre stod jeg forude på dækket, det vil sige bakken, der på grund af den høje dækslast nær-

mest virkede som et hul. Vi var gået op for at nyde den usædvanligt smukke sommeraften. Den mørke nåletræsverden, som harpiksduftende fortsatte fra flodens bred til så langt øjet rakte, lå som forstenet, da ingen vind rørte sig, og solen havde iført sig sin orange aftendragt. Kun bovvandets brus fortalte, at verden ikke var helt død.

Ved en krumning af flodløbet får jeg øje på en stor tankbåd i vores kølvand. Det er som om den trækker ud for at overhale os. Nej, det må være forkert, tænker jeg. Der er slet ikke plads til den slags dumdristige manøvrer her i floden. Undrende følger vi tankerens videre færd. Den drejer stadig bagbord over, og retter den ikke snart op er en grundstødning på flodbredden vist uundgåelig.

En lang bro strækker fra flodbredden ud i flodløbet. Nu sker der noget! En mand kommer løbende forud på tankerens løbebro med en fart, som i hvert fald ikke karakteriserede ELSE SKOUS matroser. Manden nærmest flyver til ankerspillet, og sekunder senere udløses den kendte larm af en ankerkædes tunge led, som udløser en rustsky, mens ankeret drøner med bunden.

I måbende forventning ser vi skibet tabe en smule fart, men den lange bro har fået sin dom og et øjeblik senere bringes den til udførelse. Tankskibets stævn brager igennem den med splinterne flyvende om boven. I næste øjeblik kastes skibets forstævn i vejret – flodbunden er nået, og skibet står stille.

Ved dramaets afslutning eksploderer en verden af lyde. Det er skibssirener, der griner ad den uheldige lods. Nok et anker falder, og på ELSE SKOU runger mandskabets ophidsede råb i mine ører. Den tavse verdens skønhed er forbi, men vi glider stille videre ud mod Det hvide Hav, som snart vil åbne sig foran os.

Da rorgængeren kom forud citerede han vores lods for at have rystet på hovedet og udtalt: *Too much vodka!*

Rejsen mod Hull

Fra Arkhangelsk havde vi nu knap 2000 sømil foran os frem til vores bestemmelsessted byen Hull på Englands østkyst. Med vores fart skulle det blive en rejse på omkring 10 dage.

Ude i det fiskerige farvand i Barentshavet, gjorde vi en aften stop, mens der blev blæst et kraftigt stød i skibshornet. Det var et signal, som de omliggende fiskefartøjer forstod, og der blev straks et kapløb om at komme først frem til det stoppede skib.

Nogle minutter senere havde vi en vellastet fiskekutter på siden, og der blev nedfiret en kurv som tre gange blev fyldt med friskfangede kuller, der blev hevet om bord til hovmesterens glade mine og kokkens bekymrede. Sidst gik kurven retur med et par flasker whisky og en flaske Aalborg akvavit. Nu stod menuen de næste dage på fisk.

Vi havde ganske fint vejr heroppe, hvor vi også havde glæde af midnatssolen, men længere nede i Nordsøen blev vejret dårligt, og for første gang på hele turen fandt jeg mig selv stående ude på toilettet med hovedet nede i kummen med forræderiske tanker som *hvad gør jeg egentlig her?*

Den immunitet mod søsyge, som jeg efter svære kampe havde opnået på ROSBORG, var efter et par år i land fuldstændig sat over styr. Jeg så virkelig frem til generhvervelsen.

Nu var livet om bord i sin dejlige daglige rytme med de faste pligter og søvagter. For mit vedkommende var dagens rolige rytme afbrudt af farefulde balancegange hen over dækslasten med madspandene, som derefter i liggende eller knælende stilling skulle rækkes ned ad den stejle jernlejder.

Så snart vi var i Nordsøen viste skibet nogle af sine alderssvagheder. Vi var vel egentlig lidt betænkelige ved den meget høje dækslast, som henne på et-lugen klevrede i takt med maskinen, så højt at vi

ustandselig var mindet om den, for ellers var vi dejligt fri for maskinlarm forude.

På hele turen sejlede vi med slagside, men det mærkelige var, at den ikke var konstant. Snart var den til styrbord og næste dag måske til bagbord. Til tider tror jeg, at den nærmede sig 30 grader, så jeg fik mig virkelig øvet i dæksakrobatik.

Kedsomheden nåede aldrig at indfinde sig. Letmatrosen Jens havde fra en brevskole et avanceret matematikkursus, som han kæmpede med, og han kæmpede ret alene. Der var ikke megen hjælp at hente forude, men han havde en styrmandseksamen som mål, og matematikken var et vigtigt skridt på vejen.

Selv havde jeg fundet en allieret i det bogskab, der stod oppe i bestiklukafet med bøger fra Søfartens Bibliotek. Stefan Zweigs »Stjernestunder« var i lang tid min yndlingslæsning.

Et par af matroserne, en motormand og den unge »lemper« havde sat sig for at spille poker hver aften, og det var med indsatser, som fik os i den sparsommelige del af besætningen til at ryste på hovedet og holde os langt væk fra tobakstågerne omkring spillebordet. Lemperen havde i maskinen udstanset nogle oblater af forskellig størrelse, som kunne bruges som jetoner, og så gik det ellers på livet løs. En enkelt af størrelserne repræsenterede 50 engelske pund, for spillet skulle først opgøres, når vi var i havn.

Det var vi i slutningen af august. Og knap havde dokportene i Victoria Dock lukket sig bag os, før Tommy forlangte udbetaling. Han havde blanket sine modspillere af i en sådan grad, at de måtte til at låne penge af hinanden, for at han kunne få hele sit tilgodehavende. Nu havde han fået nok af Else Skou og ville ikke være om bord længere. Der blev skrabet godt kr. 4.000.- sammen, og Tommy tog en flyver hjem. Formentlig til nogle rigelige dage i Nyhavn.

Ungmand i Hull

Nu blev der plads til en rokade i dæksmandskabet. Letmatrosen Jens havde sejltid nok til at kunne mønstre som matros, ungmanden Ole, der også havde den fornødne sejltid, blev nu letmatros, og jeg kunne rykke ind som ungmand og blev mønstret som sådan den 1. september.

Pladsen som dæksdreng blev ledig, men en af de første dage vi lå i havn stod der pludselig en lille forhutlet neger i døren til vores messe. *Hej Markus* lød det fra Jens, som havde mødt samme mand ved tidligere anløb i England, hvor manden villigt havde påtaget sig bakstørn og andre opgaver for at få et måltid mad. I virkeligheden hed han slet ikke Markus, men det navn havde han fået hæftet på sig, da Jens havde set ham første gang.

Vi fik glæde af Markus den første uge i havn, hvor jeg havde påtaget mig at være vagtmand om nætterne, således jeg sov det meste af dagen, mens Markus klarede det, som jeg skulle have ordnet. Det var ikke noget, de blandede sig i henne midtskibs.

Da rokaden var gennemført blev Markus mønstret som dæksdreng, hvilket sikkert ikke var helt efter reglerne. Han skulle vise sig at kunne leve op til alle fordomme ved at være luddoven og temmelig alkoholiseret for ikke at bruge udtrykket håbløs dranker, men det viste sig først, da vi igen var i søen.

Losningen af tømmeret var begyndt allerede dagen efter ankomsten til Hull. Der var flere store arbejdsgæng til at losse. Hvert eneste bræt skulle i hånden for at blive til et slæng, der kunne hives i land og komme i en jernbanevogn, hvor det blev stillet skråt op ad vognens forkant, således det let kunne slænges an med en strop, når det skulle losses på bestemmelsesstedet. Der var således utrolig meget håndtering af godset og rangering med vognene, så hele udlosningen fra skibet kom til at vare to uger, hvor det blev lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med Hull.

Annita havde holdt sit løfte om breve. Hun var nu på sygeplejehøjskole i Fårevejle og havde sendt et billede af sig selv i skolens uniform. Det fik en plads på køjekanten.

Efter den første uge var jeg færdig med nattevagterne, og der blev tid til at se lidt på byen, hvor der var en fin dansk sømandskirke. Vi havde om bord haft besøg fra kirken; ikke af præsten selv, men af hans assistent, som overalt i handelsflåden går under betegnelsen »Vorherres donkeymand«. Der var invitationer og danske aviser til hele messen.

Jeg besøgte sømandskirken sammen med Jens, hvor vi hurtigt opdagede, at de unge danske piger, som tjente i huset i England, også havde deres gang. Lidt overmodigt udpegede jeg allerede første aften en pige i rød nederdel og blå blazer for Jens og sagde, at inden der var gået en uge havde jeg været i byen sammen med hende.

Jens gloede grinende og mistroisk på mig. *Skal vi vædde?* spurgte jeg. Det gjorde vi, og om torsdagen havde Jens tabt væddemålet. Da sad Janne og jeg og spiste på den kinesiske restaurant i Paragon Street.

Janne, der var en rigtig sød pige fra Fyn, var kommet til England efter en ulykkelig kærlighedsaffære i Danmark, og hun var rigtig god og tillidsfuld at snakke med. Vi mødtes efter stiltiende overenskomst i sømandskirken hver aften og var ligesom tilfældigt kommet til at sidde sammen, når der blev serveret kaffe eller vist film. Jeg fik nogen tid senere et brev fra hende, hvori hun fortalte, at hun var rejst tilbage til Danmark.

Stykgods til Middelhavet

Afsejlingen fra Hull skulle ske ved højvande, når dokportene kunne åbnes, så vi måtte ud hen mod aften, inden der var gjort rigtigt søklar på dækket. Det forlød at vi skulle til Antwerpen, Rotterdam og London for at laste stykgods til Middelhavet. Forlød – for der var ingen henne midtskibs, som egentlig tog det alvorligt med at informere det menige mandskab. I messen fandt vi det også lidt usandsynligt, at et gammel og langsomt sejlende skib som ELSE SKOU skulle have en stykgodslast, men forlydendet talte sandt.

Næste morgen stod jeg til rors på den færøske andenstyrmands vagt. Nu var rorgrejet på ELSE SKOU af en helt speciel og sjælden type. Ovenpå en søjle af messing var en lille boks i samme metal på størrelse med en stor skotøjsæske. Ovenpå denne var en vippearm i boksens længde. Der var en knop på hver ende af armen, og vippede man armen til styrbord påvirkede det roret til styrbord. Man havde således overhovedet ingen føling med rorets stilling, hvis man ikke samtidig holdt øje med rorindikatoren på skottet på broens forkant. Der var en svag grøn belysning inde i indikatoren.

Styrmanden ville naturligvis gerne have mig ned at klare op på fordækket, og var ivrig efter at få selvstyreren slået til. Jeg havde meget større lyst til at blive i det lune styrehus end komme ud i den råkolde morgen og knokle alene med oprydning og dækspuling og foreslog så, at vi skulle vente med at slå selvstyreren til, indtil vi havde passeret et modsejlende tankskib på bagbords side.

Styrmanden kunne dog ikke dy sig, Han drejede på en kontakt for at slå selvstyreren til, hvorefter skibet trak hastigt bagbord over, da jeg slap vippearmen. Skyndsomt slog han automatikken fra og kommanderede *styrbord, hårdt styrbord.* Jeg gentog og trykkede som en gal på armens styrbords side, men skibet løb stadig mod bagbord. Tankeren var kun et par hundrede meter borte. Vi havde den næsten ret for. *Styrbord, styrbord* brølede den fortvivlede færing. Jeg bandede stygt, han kunne vel for helvede se, at den fik alt det styrbords ror, som jeg kunne give den.

Rød i hovedet for han hen til maskintelegrafen og slog fuld kraft bak. Jeg var lynende gal, sådan en forbandet idiot, han kunne vel have ventet.

Skibet hoppede helt vildt, da skruen fra fuld kraft frem pludselig blev slået om til det modsatte. Jeg vendte mig og kiggede på kontakten til selvstyreren på skottet bag mig. Han havde kun slået håndroret halvt til. Drejekontakten stod i den neutrale lodrettede stilling. Jeg drejede kontakten og slog roret til og fortalte, hvad der var i vejen.

Der kom styr på kursen, og jeg fik at vide, hvad det eneste der var at gøre i en sådan situation, nemlig maskintelegrafen. Desuden en formaning om, at det ikke var nødvendigt at fortælle forude, hvad der var passeret. Det var nu heller ikke nødvendigt, for alle var vågnet ved den kraftige rysten, og lemperen kunne berette at han havde været på broen for at få tidspunktet for manøvren, som skulle indføres i maskinjournalen. Det vakte en del moro i messen, men egentlig ikke nogen forundring.

I Antwerpen begyndte indladningen af gods. Der var ikke megen tid, til at gå i byen. Frederik var blevet syg og lå forpint i sin køje, da der blev sendt bud efter en læge, som kunne konstatere en lungebetændelse og beordre en indlæggelse på hospitalet. Vi fik pakket hans tøj og ting i kufferten, mens vi ventede på ambulancen.

Vi måtte sejle med en matros i undertal til Rotterdam, hvilket betød, at den hyre, som rederiet havde sparet ved denne »forkort-sejlads« skulle deles mellem den øvrige dæksbesætning, men det blev nu ikke til mange kroner. I Rotterdam fik vi til erstatning en græsk matros, som ikke kunne et ord på engelsk, men i øvrigt var en flink fyr, der passede sig selv. Vi kom aldrig tættere på ham end med nik og smil.

Nu var lastrummene ved at være halvt fyldt op, og restladningen skulle hentes i London, hvor vi skulle laste i den kendte West India Dock. Ved udmundingen af Themsen stod på lavt vand endnu et stort antal rustne skibsvrag fra krigens tid. Det havde undret mig meget, da jeg første gang med ROSBORG var stået op ad Themsen for at komme til det store olieraffinaderi ved Sheerness.

Besøg i London

Jeg kendte udmærket sømandskirken i London fra tidligere besøg, men byen havde nu så meget andet at byde på, så det blev ikke til gensyn.

Her under land var søvagten brækket, og vi gik alle som dagmænd uden at have noget at gøre med lastningen, som var i hænderne på nogle ret seje sjak af havnearbejdere. De havde ikke kunnet holde fingrene fra et par store kasser, som var kommet om bord i Antwerpen.

Kasserne var mærket med logoet fra fotofirmaet Gevaert, og de var snart blevet flået op af arbejderne, som vel havde håbet på at kunne få et kamera med hjem under neglene. Det betød at jeg en stor del af tiden var sat til at sidde vagt ved kasserne i lastrummet, en opgave, som hverken havnearbejderne eller jeg fandt særlig populær. De flænsede kasser havde dog vist sig kun at indeholde fotopapir, men der var stadig hele kasser i lasten.

Der blev også lidt tid til sammen med kammeraterne fra skibet at sondere området omkring West India Dock. Det forekom mig lidt sølle, nedslidt og skummelt, men dog med en god forretning med skibsudstyr, hvor jeg fik købt den originale sømandskniv i skede, som har fulgt mig siden.

Lørdag den 7. september var fridag for både Jens og mig. Vi tog med bus ind til centrum for at gå på opdagelse der. Jeg vidste nok, hvilke steder, der trak i Jens, men jeg insisterede på, at jeg først ville se det store kunstmuseum National Gallery på Trafalgar Square. Det var Jens med på.

Man har altid godt af at udvide sin horisont! sagde han, og det lykkedes denne eftermiddag.

Mens jeg lå på sygehuset med det brækkede knæ, havde jeg fået vakt en vis interesse for kunst bl. a. ved læsning af Irving Stones store værk om Vincent van Gogh og nu var chancen der for et nærmere bekendtskab med nogle af verdenskunstens bedste værker.

Museet var virkelig en oplevelse for os begge. Vi kom til at tage turen rundt i omvendt kronologisk rækkefølge, idet vores øjne allerførst ramte et af van Goghs berømte solsikkebilleder, som var hentet specielt frem, som om, man havde ventet mit besøg. Jeg kendte kun billedet fra nogle Minerva-reproduktioner, og at stå over for det ægte, var helt fantastisk. Ikke fordi jeg kendte billedet, men fordi det simpelt hen var solen selv, han havde hentet ned og bundet til lærredet. De mange gule og gyldne farver gjorde næsten ondt i øjnene.

Jeg fortalte begejstret, og Jens udvidede sin horisont både her og, da vi kom gennem salen med de franske impressionister. Til gengæld skøjtede vi hurtigt gennem kunsten fra barokken og middelalderen, for jeg vidste, at der var andet der trak i min velopdragent lyttende ledsager.

Senere på dagen var vi i de mere lystige kvarterer. Jens ville ind alle de steder, hvor der var en masse mennesker, mens jeg foretrak de steder, hvor der var god plads. Men vi enedes fint.

Sent på aftenen var vi inde på en striptease club med »12 lovely girls«. Jeg havde skævet lidt betænkelig til min pung, for det kostede 24 shilling at komme ind, men medlemskortet bekendtgjorde, at det ville være billigere næste gang.

Det var noget af en skuffelse sammenlignet med solsikkerne. Der var mørkt i lokalet, hvor nogle letpåklædte småfede piger vred sig på en oplyst scene til musik fra de nyeste grammofonplader. Luften var tyk af røg og vel omkring 100 mandfolk sad savlende på en række stole.

And now gentlemen, we present our lovely Sarah!

Sarah, der hørte til de mere slanke, vred sig til tonerne fra »The end of the world« den med »Why does the sun go on shining«, mens hun først svingede sin bh ud mod de klappende mandfolk. Nu kom turen til trusserne, men skulle det vare i hele grammofonpladens længde, var det om ikke at komme for tidligt i gang.

Det havde Sarah styr på, for under de yderste trusser var endnu fire par bare mindre og mindre, og således kunne Sarah fortsætte med at præsentere sit velbarberede understel hele fem gange, inden pladen var færdig, og det sidste par meget minimale trusser røg, og lyset blev slukket. I et kort øjeblik nåede man dog lige at få et glimt af et strategisk placeret kødfarvet plaster. Det udløste kraftigt bifald.

Vi blev hængende lidt for længe, for at få noget for pengene, så den sidste bus var kørt, da vi stod på gaden. Vi måtte nu i lommerne for at samle de sidste mønter frem, inden vi prajede en taxi. Vi gjorde chaufføren opmærksom på summen af den samlede kontante beholdning og bad om at blive kørt så langt som muligt i retning ad West India Dock. Det var en flink chauffør, som leverede os lige ved ELSE SKOU s gangway.

Middelhavet

Tirsdag den 10. september lå vi i den engelske kanal ud for Frankrigs kyst. Jeg var oppe hos andenstyrmanden for at bede ham sende et telegram hjem til mine forældre, som samme dag fejrede sølvbryllup.

Vores destination var Middelhavet, hvor stykgodset skulle losses i henholdsvis Piræus og Thessaloniki i Grækenland og Istanbul i Tyrkiet. Det skulle blive dejligt at komme til lunere himmelstrøg. Som dækslast på storlugen stod en forsvarligt surret stor gul gummiged, som skulle losses

Frivagtshygge i Middelhavet. På et-lugen i druknehullet sidder fra venstre letmatros Ole Bødker Skjoldborg, der senere blev lods i Frederikshavn, letmatros Leif fra Samsø, Benny Boysen. Bag dem sidder Lemperen, donkeymanden fra Slagelse, matrosen fra Kolding og mand fra maskinen. Bagest står den græske matros sammen med dæksdrengen Markus. Matrosen Jens Jacob Christensen, senere kaptajn i rederiet Ove Schou, har taget billedet.

i Thessaloniki for at komme til oprydningsarbejde efter de store jordskælv i Skopje i Jugoslavien nogle måneder tidligere.

Vi havde en fin tur ned over Biskayen, hvor jeg mærkede, at jeg igen var blevet søstærk. På turen ned kunne vi, når det var en stille aften, flytte stolene fra messen ud i druknehullet eller sidde på et-lugen til en stille øl og en fornuftig snak.

Markus vores nye dæksdreng viste sig meget uvillig til at udføre de pligter, der hørte med til jobbet, såsom opvask og almindelig rengøring. Det blev flere gange påtalt af os andre, der skulle leve med skidtet og ikke altid i særligt diplomatiske vendinger.

Jeg havde glædet mig meget til at komme til Piræus og håbede på en mulighed for at komme til at se Akropolis. Vi var først opankret på reden, men blev snart forhalet til kaj.

På en af de første aftener tog Ole og jeg en taxi ind mod byen. Vi kunne vist nå en øl, før vi søgte mod Athen. Taxichaufføren vidste lige, hvor et par fyre som os skulle hen: *Miami Bar* sagde han, og vi sagde *Yes*. Det var det fine, for så vidste vi, at chaufføren havde en aftale med baren, og turen dertil ville være gratis.

Det var først på aftenen, da vi ankom, som de første og eneste gæster på det, som vist nærmest må betegnes som en snask. Der var et par udfordrende klædte piger på stedet og de nærmest hujede begejstret, da de så os og flyttede straks over på skødet af os. Tjeneren præsenterede straks

en flaske rødvin, som vi også sagde *Yes* til.

Da vinen var drukket og Ole var færdig med at undersøge, hvorledes græske piger var konstrueret uden at finde noget specielt interessant, spurgte han, om vi ikke skulle se at komme videre. Det var jeg med på, så vinen blev betalt, og det der med, at den skulle være særlig billig i Grækenland var ikke lige min oplevelse.

En oplevelse var til gengæld besøget ved Akropolis, hvortil vi ankom i taxi. Vi kunne se templet på lang afstand over byen og kunne gå rundt deroppe en god times tid, mens mørket faldt på, og lysene tændtes nede i Athen, hvorfra en lun vind førtes lige op i ansigtet på os. Min viden om stedet var stærk begrænset, jeg kendte det mest fra brudstykker på Glyptoteket i København. Det er der siden rådet bod på.

Udflugter i Athen

Det er en gammel påstand, at søfolk er verdens bedst betalte turister. Turister det var vi i hvert fald den sidste dag i Piræus. Vi var nogle stykker fra dæksbesætningen, som sammen tog på en udflugt. Vi havde taget en fridag, for ingen af os var interesseret i at gå på kajen og plette skibet med mønje på en malerrulle. Byen og det dejlige klima lokkede.

Vi fik fat på en af de lokale havnehajer, som kunne vise os rundt. Han var meget flink og reel, men man skal nu ellers være forsigtig med den slags. Vi var med bus til en dejlig badestrand på den modsatte side af byen. Her forfriskede vi os et par timer med at bade og spise små lette fiskeretter på en restaurant på stranden.

Vi var næsten alene på stranden. Der var dog en engelsk ballettrup med nogle veludførte damer og et par tilsvarende løver. Her kunne vi nok være løbet ind i problemer, om vi blot havde været en smule mere interesserede i damerne.

Tættest på var vi vist, da vi havde været i omklædningsrummet – en lang række kabiner med skodder fra en halv til to meters højde. En af stjernerne fra balletten vimsede ind i en kabine noget foran os. En anden fulgte efter, og da vi var tæt på, bankede den sidstnævnte på skodden *Let me in* – hun kom ind. Da vi passerede kabinen, måtte jeg prøve, om jeg havde samme held. *Me too* sagde jeg muntert og blev stående udenfor, men et par af løverne havde rejst sig og havde taget retning over mod os. Vi foretrak at komme af sted.

Nu tog vores guide os med ud til en forbløffende smuk restaurant. Vi så kun haven, men hvilken have! Middelhavet klukkede helt op til et lille marmordansegulv. Orkestertribunen var overdækket med en baldakin af rødt fløjl, og græsset var så smukt og velplejet, at man næsten ikke turde træde på det. Omkring det hele voksede små olivetræer.

På den anden side vejen lå en natklub »The golden Fish«. Her blev vi budt ind, skønt det var sidst på eftermiddagen. Her var ingen mennesker, men vores guide og en tjener viste os rundt. Det var virkelig dyrt og storslået. Vi delte en flaske vin, og der blev hentet en ung dame, som hurtigt overbeviste os om, hvad der let senere på aftenen kunne hænde i en sådan natklub.

Det havde ingen af os tid at vente på. Skibets afsejling var sat til kl. 18, og det kneb allerede med at nå tilbage til tiden, men heldigvis var vi så mange, at skibet ikke kunne sejle uden os.

Første styrmand Gregersen stod ved landgangen og tog imod os, da vi ankom kl. 1802 – ingen sure miner her. Han kunne se, at vi havde haft en god dag. Skibet var sejlklart og snart havde vi kastet los og var på vej mod Thessaloniki i nord.

Salgsrygter

I Thessaloniki lossede vi udstyret til Skopje, men ingen af os kom meget i land. Vi gik på kajen med maleruller på lange skafter for at pynte lidt op på fribordet. Et rygte var sivet forud om, at skibet var ble-

vet solgt til nogle grækere, og vi skulle alle mønstre af og sendes med flyver hjem. Som det var almindeligt, var der ingen forude, der vidste ordentlig besked, og ingen prøvede at få disse forlydender bekræftet henne midtskibs. Foreløbig havde vi da også en restladning, som skulle losses i Istanbul.

Det var min 19-års fødselsdag, mens vi var i Grækenland. Fra Annita var der en blød pakke med et pudebetræk med maritime motiver, som hun havde syet til mig. For at undgå at betale brevporto for pakken, havde hun bag på puden med nogle risting lavet morsetegnene for »Brev følger Annita« – brevet var der i Istanbul.

Det var en interessant sejlads op gennem strædet ved Dardanellerne mod den store tyrkiske by. Vi lå fortøjet til bøjer i havnen og havde fin udsigt op til den store Hagia Sophia bygning, der tidligere havde været både kristen katedral og muslimsk moske, og til den travle trafik gennem Bosporusstrædet med bl. a. mange store russiske krigsskibe, som skulle krydse den tværgående trafik.

Stykgodset lossedes i pramme, som blev fortøjet langs skibssiden, og mens det stod på benyttede vi lejligheden til at bade i havnen, der på grund af den stærke strøm havde relativt rent vand.

Disse svømmeture var ikke altid helt ufarlige. Jeg husker, at jeg engang rev mine ben og fødder til blods, da jeg kravlede op på en af de store fortøjningsbøjer for at hvile mig. Vi sprang på hovedet ud fra skibet, og glemte undertiden at sørge for en vej, som gjorde det muligt at komme om bord igen.

Første gang, jeg svømmede, var det med mine sidste kræfter, det lykkedes mig at få mig halet op i en af losseprammene via en gummidæksfender, hvorved jeg blev så snavset, at jeg var helt ukendelig. I al travlheden og losningspostyret skulle man ikke regne med at blive hørt, om man råbte om hjælp.

Der var ingen kommentarer på salgsrygtet, men det blev klart, at vi skulle til Syrien og Libanon for at laste korn til Danmark, og det løftede humøret forude, at vi skulle hjemover, når vi igen var fuldtlastede. Foreløbig gik det i ballast ned gennem det solbeskinnede ægæiske hav med de mange øer.

Vi havde kun vandballast, så der var let adgang til at komme ned i lastrummene for at stoppe de huller, som var forskellige steder i trægarneringen, således det løse korn ikke kunne løbe igennem. Det var et snavset og kedeligt stykke arbejde, som foregik med forskellige stykker træ, som blev savet ud i passende størrelser og kilet ind i garneringen, hvor der var for store mellemrum.

Det var derimod ikke altid kedeligt, når vi forude fik efterretninger nede fra maskinen, som f. eks. da vi var kommet ud af det stærkt trafikerede stræde ved Dardanellerne, og jeg efter at være afløst ved roret fik besked om at meddele i maskinen, at det var »well« med stand by. Svaret lød *Stand by? – Vi har sgu da ikke været stand by!*

Kornlast til Danmark

Første lastehavn var Latakia i Syrien. Havnen var ret nyanlagt af ingeniører fra det danske firma Kampsax. Der var ikke så megen kajplads, så vi blev fortøjet med begge ankre ude for og agterfortøjet med trosser til en fast mole, og skulle så have kornet i sække sejlet ud i pramme. Det vrimlede om bord fra morgen til aften med en masse arbejdere med snakken, råben og vildt gestikuleren og dertil en masse støv fra kornsækkene, som blev skåret op, inden indholdet fra lugekarmen styrtedes i lasten. Der blev lastet ved alle 4 luger på en gang – Kors et svineri.

Vi var nu så langt fremme i turnusordningen med nattevagten, at det var min tur igen. Det var naturligvis et let job, da der ikke var meget at se til, når vi ikke lå til

kaj, men allerede tidligt om morgenen kom de første pramme ud med kornsække, så de var gerne fortøjet, inden jeg purrede ud og selv gik til køjs.

Det betød også, at jeg ikke havde lejlighed til at komme i land, men her havde Markus benyttet sig af lejligheden, og hver aften, når jeg igen var vagt, kom han om bord så stangberuset, at han dårligt kunne stå ordentligt på benene. Han var helt utilregnelig.

Munden stod ikke stille på ham, og han spillede på alle fordomme, om at ingen om bord kunne lide ham, fordi han var sort, men nu ville han heller ikke være om bord længere. Han ville springe i havnen og svømme i land, så han kunne komme til det engelske konsulat og få penge til at rejse hjem for.

En aften var han så aggressiv i sin trussel, at jeg ikke turde ignorere det, men var inde at varsko Gregersen. Han tog det nu meget let, og det mente han, at jeg også kunne gøre.

Efter Latakia, skulle restladningen indtages i Beirut i Libanon. Det var en søndag formiddag, vi ankom til reden her. Der lå mange ventende skibe opankret her uden for havnen, hvor vi også skulle ankre. Vi, der havde fri, stod forude på bakken og nød indsejlingen.

Som altid ind og ud af havn var det Jens, som stod til rors. På bakken begyndte vi at tale om, at det var en lidt frisk kaptajn, vi havde om bord. Et ældre skib som vores med et ikke alt for sikkert styregrej ville som regel ydmygt ankre op langt ud for at afvente lods, der kunne føre skibet i havn, men her gik det lystigt ind og ud mellem de mange opankrede skibe uden at farten blev sænket.

Endelig, da vi var fremme, ved det som vist må kaldes første række, blev fremdriften stoppet og ankeret fik lov at gå, og ankerkuglen kunne sættes.

Da Jens kom ned fra broen, kunne han berette, at der på maskintelegrafen var blevet kimet og kimet i en stadig stigende grad af panik for at få folkene i maskinen til at sætte farten ned, så det blev muligt at ankre. De ord, der den formiddag henne midtskibs, må være talt til manden på manøvredørken i maskinrummet – hvis der ellers var nogen – må have været temmelig højlydte, men lyden nåede dog aldrig helt forud.

Homeward bound

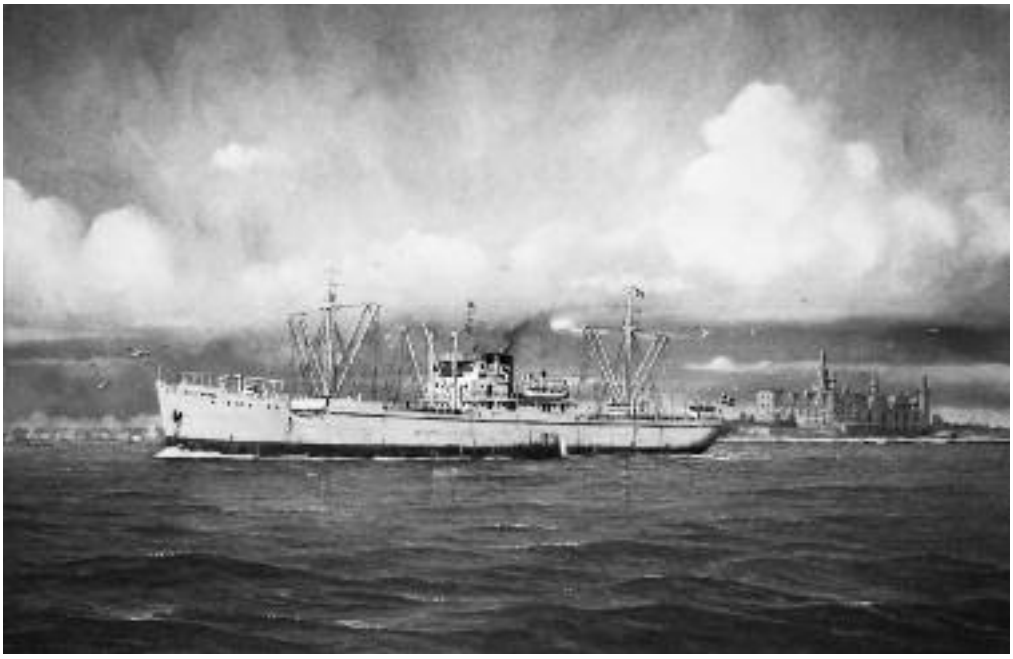
Der gik et par dage, med at få den sidste del af lasten om bord i Beirut. Jeg havde lejlighed til at komme i land og gå en god tur i byen bl. a. med besøg i byens store kendte bazar. Der var bevæbnede soldater ved gaten ned til havnepladsen og her måtte jeg med nogen betænkelighed aflevere mit danske pas til en uniformeret herre, før jeg kunne lukkes ud i byens travle liv.

Straks uden for porten, stod en af de sædvanlige havnehajer, som helt uopfordret fulgte i hælene på mig, når han da ikke vovede sig helt op på siden. Han spurgte, hvor jeg ville hen, så skulle han hjælpe mig, men jeg bad ham bare forsvinde, hvilket ikke havde nogen effekt. Jeg havde ingen lokale penge, og han advarede mig kraftigt mod at benytte, de mange »vekselerere« som sad rundt i byen og rakte pengesedler frem for at veksle.

Efterhånden gik det op for mig, at det kunne være ganske betryggende, at have en lokal mand ved sin side, så længe man ikke blev ledt ind i skumle baggårde og andet. Han fulgte mig tilbage til gate, og tog afsked med ordene: »*I have been nice to you all day. Now it is your turn to be nice to me!*« – Han fik så et par af de pengesedler, som jeg jo ikke havde fået vekslet.

Vi havde fået en ny førstestyrmand i Beirut, idet Gregersen skulle rejse til USA for at vidne i en retssag om en ulykke i forbindelse med noget skibsfart.

Hvad den nye styrmand hed, blev jeg aldrig klar over, men der var almindelig



ELSE SKOU på sin sidste tur under dansk flag ned gennem Øresund. I græsk eje fik skibet forlænget livet frem til 1978, hvor det ikke fandtes umagen værd at ophugge det. Med navnet STAR OF RIYAD blev skibet bevidst sænket i Det røde Hav og fandt sin endelige grav på havbunden ud for byen Jedda. Maleri af marinemaleren tidl. havnechef i Sønderborg Lass Andersen. Privateje.

enighed om forude, at han var en sur stodder, og det kom til at præge hele stemningen om bord på hjemrejsen. Dertil kom, at der altid herskede den syndigste rod i hans lukaf.

Det var efterhånden sivet forud, at vi skulle losse kornet i Korsør og Nørre Sundby, lige som det var fastslået, at der var forhandlinger om, at få skibet solgt til Grækenland, når vi kom hjem.

Når den automatiske styring var slået til, blev vi på vagten sat til at male, så skibet kunne tage sig præsentabelt ud. Vi skulle koncentrere os om sidegangen i bagbords side, for det var umuligt at nå at male hele skibet. Man måtte så håbe, at det var denne side, som kom til kaj. Det skulle dog vise sig, at vi under hele opholdet i Danmark fik styrbords side til kaj.

Jeg husker ikke meget fra hjemturen, som foregik i dejligt vejr. Jeg var stadig glad for at være om bord og havde det godt sammen med de øvrige kammerater, og jeg var noget smittet af Jens' målbevidsthed om at arbejde frem mod en styrmandseksamen.

Turen gennem Middelhavet gik med en noget reduceret fart, idet der var konstateret en revne i krumtapakslen på den bagbords hovedmotor. Det kunne ikke udbedres, men resulterede i, at de forreste fire stempler i motoren blev fjernet, hvorefter det med den nedsatte hastighed – næppe over 8 knob, gik vestover med maskinkraft fra halvanden motor.

Forholdet til officererne henne midtskibs blev gradvist værre. Førstestyrmanden var der ingen, der brød sig om, og den forvirrede og magtesløse andenstyrmand fra Færøerne, der også led under første-

styrmandens luner, var der ingen, der regnede med.

Hovmesteren, der gerne ville have spist op, så han ikke skulle komme til at stå med en stor ladning ubrugt proviant ved et eventuelt salg, var allerede ved at løbe tør for visse varer, så i stedet for kartofler blev der serveret mange retter med ris og makaroni, og specielt huskes de mange hjemmebagte franskbrødsmadder med fedt, som ledsagede mange måltider.

En morgen, mens vi endnu var i Middelhavet, kom vagten ned og kunne henne forude berette om en usædvanlig vagt, for mens det endnu var bælgmørkt, og vi var i trafikeret farvand, var al elektricitet pludselig forsvundet, og en hurtig kontakt til maskinrummet havde ikke bragt strømmen tilbage.

Kaptajnen var blevet purret ud, og stod nu i pyjamasskjorte og lyste med en stavlygte ud over havet, mens rorgængeren i hast blev sendt hen agter for i mørket mellem al det opstuvede tovværk og grej i dækshuset at grave sig frem til et par røde lanterner, som kunne markere, at skibet ikke var under kommando.

Det havde været noget af en håbløs opgave, og inden lanternerne var fundet og blevet trimmet, var elektriciteten kommet tilbage, og skibet var igen under kommando. Vi hørte aldrig forude, om det blev opklaret, hvad der var sket.

Det er også tvivlsomt, om en episode, der opstod, på andenstyrmandens og Jens' vagt, da der i Helgolands bugten skulle drejes ind mod Elbens udmunding, kom med i logbogen.

Styrmanden må have været lidt for ivrig efter at komme østover, for han forvildede sig ind i et område, hvor militæret var ved at sprænge gamle miner i luften. Her var absolut ingen adgang for handelsfartøjer.

Snart kom der et tysk marinefartøj op på siden af ELSE SKOU med det formål at få skibet jaget ud af den farezone, som det befandt sig i, men inden det var sket, blev en mine detoneret, og det med en sådan kraft at det gav et så voldsomt stød i skibet, at kaptajnen kom farende op på broen og troede, at skibet var kollideret eller stødt på grund.

Tidligt om morgenen onsdag den 23. oktober ankrede vi op ud for indsejlingen til Kielerkanalen ved Brunsbüttel, og snart efter blev vi lukket ind i sluserne. Her blev jeg vidne til et optrin, som sikkert mange erfarne søfolk kender.

Mens vi var i slusen sprang vores græske matros pludselig i land. Han havde set en velklædt funktionær med en mappe i hånden inde på bredden. Selv havde grækeren et brev i hånden sammen med to pakker cigaretter. Funktionæren blev standset og fik rakt brev og cigaretter i den ledige hånd, og i grækerens øjne må han have læst budskabet: *Kammerat! vil du sætte porto på dette brev, og sende det for mig. Det er til min kone hjemme i Grækenland?* Uden at der var blevet udvekslet et ord var budskabet forstået, og i et lidt uforsvarligt spring var grækeren smilende over hele hovedet tilbage på skibet.

Hele dagen gik med at gennemsejle den næsten 100 km lange kanal. Det var virkelig en stor oplevelse. Det var som at sejle på enge omgivet af højpuldede bøndergårde og drøvgumlende køer, der knapt gad løfte hovedet, når vi sejlede forbi, og der var masser af skibstrafik at kigge på.

Forventningerne til den forestående ankomst til Korsør var store. Hen under aften så vi skæret fra Bagenkop fyr på Langeland.

Uheldig ankomst

Over midnat blev vi purret ud for at fortøje i Korsør. Vi var fremme ved Th. Rasmussens & sønners siloanlæg inderst i havnen ved broen, over til inderhavnen og noret.

Jeg var henne agter for at fortøje sammen med andenstyrmanden, den græske matros og letmatrosen Leif. Her kom det

til et ubehageligt sammenstød med styrmanden. Leif var i et ondt lune og som sædvanlig grov i kæften, hvilket gik ud over styrmanden, der ikke var i stand til at sætte sig i respekt.

Hvad fanden går du her og glor efter, skrub dog hen midtskibs, det her skal vi sgu nok selv klare – gamle færøske tranlampe! – og andet af samme skuffe lød det. Det var ubehageligt at overvære.

Da vi var kommet så tæt på kaj, at fortøjningsmanden derinde kunne høre, hvad der blev sagt, samlede styrmanden sine sidste rester af autoritet, rev en wire ud af hænderne på Leif og bad ham forsvinde. Han ville ikke have ham her agter.

Jeg skulle ikke have noget af, at stå alene med den ophidsede styrmand og grækeren, som var umulig at kommunikere med. Jeg blev også gal, og råbte, at skulle Leif forsvinde, så gik jeg også. Jeg havde ladet mig rive med af den ophidsede stemning.

Styrmanden trak sig lidt tilbage, og derfra overværede han uden at blande sig, hvorledes vi forsvarligt fik skibet bundet fast til kajen, mens Leif fortsat udspyede sine grovheder. Der var faldet ro over gemytterne, men jeg var oprigtigt ked af episoden, og har siden ærgret mig over, at jeg ikke bad Leif holde sin kæft.

Det var ud på de små timer, inden jeg sammen med Jens, der havde stået ved roret under hele anløbet og optrinnet agter, var tilbage i messen, hvor vi smed handskerne og ville så gå en tur ud i byen for om muligt at finde en automat med noget bagerbrød til afveksling fra de evindelige fedtemadder. Vi var efterhånden godt træt af kosten om bord.

Vi fandt en automat, og gnaskende på daggammelt wienerbrød var vi på vej tilbage til skibet, da vi så en politibil holde uden for et hotel. Det tænkte vi ikke nærmere over, før vi om morgenen igen blev purret ud, og fik at vide, at lemperen var blevet anholdt af politiet for forsøg på smugleri, og vi kunne nu vente at få besøg af toldvæsenets »sorte gæng« til at undersøge hele skibet. Der sad allerede en tolder vagt ved gangwayen ned til kajen.

Vi havde naturligvis som altid, når vi skulle i havn, udfyldt en toldliste med de varer, som vi uden at fortolde måtte have med i havn. Jeg havde skrevet en flaske gin på listen, men ingen cigaretter.

Da vi om natten var blevet godt fortøjet, ville lemperen være smart, og sagde til folkene i messen, at de skulle finde alle deres varer og give dem til ham, så ville han gå i land med dem og overnatte på et hotel, så blev der ikke problemer, hvis nogen havde for meget. Han fik alle varerne, også de som legalt var skrevet på toldlisten, men hans gang gennem byen slæbende på en tung kuffert nede fra et nyligt ankommet skib var blevet observeret.

Samme dag kunne den lokale avis med dramatisk sans fortælle, at en af nattevægterne ved halv tre-tiden havde bemærket, at en sømand bærende på en tung pakke havde sneget sig i land fra ELSE SKOU, og han havde alarmeret politiet.

Der var tale om et forsøg på smugleri, idet der hos sømanden var fundet 2700 cigaretter uden banderole og et par flasker ufortoldet spiritus beregnet til videresalg. Sømanden var blevet tilbageholdt og overgivet til toldvæsenet – »Der følger desuden en bøde«, kunne avisen slutte sin reportage.

Da vi alle frit kunne have 400 cigaretter og to flasker spiritus med i havn, så var det jo ganske unødvendigt for lemperen at spille smart og samle det hele og bringe det i land.

Næste dag kom »Det sorte gæng« fra København. Det var omkring en halv snes toldere, som virkelig var sortklædte og bevæbnet med stavlygter. De fandt overhovedet ingenting, men det kunne vi godt have fortalt dem, hvis vi var blevet spurgt.

Jeg fik behørigt min flaske gin krydset

af på toldlisten, som vagten sad med i hånden, da jeg om fredagen skulle have fri, for efter aftale med Annita at besøge hende på sygeplejeskolen i Fårevejle. Derved undgik jeg noget af den surhed og dårlige stemning, der efter forlydende var opstået henne midtskibs.

På pigebesøg

Det var ikke så ligetil at rejse fra Korsør til Fårevejle. Jeg var med tog til Slagelse, hvor jeg var omkring kl. 10 for blot at opdage, at der ikke kørte rutebil til Fårevejle før kl. 14. Der var fire timer til at drive rastløst rundt i Slagelse og forsyne sig med en stor buket blomster, som havde mistet en stor del af sin attraktion, da jeg endelig stod af rutebilen ved Fårevejle kirke omkring kl. 17. Her stod Annita og ventede på mig. Det var dejligt med et gensyn, men egentlig havde vi ikke været meget sammen, men gennem brevene var vi kommet til at kende hinanden godt.

Annita havde hos skolens forstander indhentet tilladelse til herrebesøg, og havde aftalt med sin værelsesfælle, at vi kunne sidde alene på deres værelse, hvilket vist ikke var omfattet af tilladelsen, men kl. 22 skulle jeg være ude.

Annita havde kigget på togtiderne på Fårevejle station, hvorfra jeg skulle videre til Holbæk og Roskilde for at komme med tog tilbage til Korsør, hvor det var vigtigt, at jeg var fra morgenstunden, idet skibet skulle forhales, så der kunne suges på de lastrum, der ikke kunne nås af pakhusets lange sugerør. Ventetiden på perronen var lang og kold her i slutningen af oktober.

Endelig kom det sidste tog. Det kunne høres, før det kunne ses, men der var noget galt, for lyden og senere lyset kom fra Holbæk-siden. Jeg havde på dette tidspunkt ingen anden mulighed end at tage med toget, så jeg endte i Nykøbing, hvor jeg lige nåede at finde Hotel Phønix kort før midnat.

Portieren var ved at gøre kassen op, da jeg pludselig stod der, men for 36 kr. fik jeg dog en seng til den resterende del af natten. Jeg betalte med det samme, for tidligt næste morgen måtte jeg se at komme med toget i den rigtige retning.

Jens Jacob Christensen, født 1945, fortsatte efter militærtjeneste og styrmandsuddannelse i rederiet Ove Schou, hvor han siden blev kaptajn. Han sluttede sin karriere som kaptajn i Svitzer og som havariekspert for Dansk Søassurance. Her er han som ung overstyrmand på broen i HANNE SKOU 1973.

Jeg sov dårligt om natten. Jeg havde intet ur, og kunne kun gætte på, hvad klokken var, når jeg vågnede. På et tidspunkt måtte jeg tage tøj på og gå ned for at finde et ur på hotellet, men da det mislykkedes måtte jeg trave ned til stationen – kvart over fire. Tilbage til sengen.

Skønt jeg var tidligt oppe, var det alligevel lidt op ad formiddagen, inden jeg ankom til skibet i Korsør, hvor den galsin-

dede førstestyrmand var i ond lune og sagde, at jeg havde »brændt den af« ved forhalingen. Jeg svarede i samme frække tone, at jeg sgu havde gjort alt, hvad der var muligt for at være fremme, da der skulle tørnes til i Korsør, hvilket jo heller ikke var løgn.

Det var ved at tynde ud i mandskabet. Et par af matroserne, ville ikke finde sig i styrmanden og mønstrede af i Korsør, så vi fik et par ikke påfaldende ædruelige lokale matroser om bord.

Jens og jeg var også ved at være godt trætte af den måde, alt foregik på, så vi besluttede os for at sige op med en uges varsel efter overenskomsten, hvilket skulle vise sig at komme til at passe fint.

Styrmanden tilbød ganske vist, at vi godt kunne forsvinde med det samme, hvilket ville være det samme som at blive »smidt i land« og i realiteten ud af rederiet, og den triumf undte vi ham ikke, så vi holdt på at gå med lovligt opsigelsesvarsel.

Til Limfjorden

Hen ad aften lørdag skulle vi afsejle Korsør for at komme til Nørre Sundby, hvor den sidste del af lasten skulle losses. Jens skulle stå til rors ud af havnen. Lodsen havde indfundet sig, og alle vi dæksfolk stod klar til at lade fortøjningerne gå for og agter, men der gik meget lang tid, inden vi fik besked om at foretage os noget.

Da jeg skulle afløse Jens ved roret, blev jeg klar over, hvorfor vi havde været stand by så længe. Rorindikatoren virkede ikke, så man havde overhovedet ingen fornemmelse af rorets stilling. Det var simpelt hen en fantastisk præstation af Jens, at han kunne – og at lodsen turde betro ham – styre ud af havnen med den travle trafik af storebæltsfærgerne.

Nu var det min tur. Jeg slingrede med skibet med roret fra borde til borde op langs Samsø, mens den komplet uduelige maskinchef gik med en skruetrækker og skruede låget af forskellige stikdåser, for at syne ledningerne. Kaptajnen og styrmanden var også på broen og der var en tydelig irritation over den hjælpeløse chief, der ikke vidste sine levende råd.

Den tyske andenmester blev kaldt på broen. Hans første gerning var at kigge på rorindikatoren, og han så straks, at den lyste rødt i stedet for den grønne farve, som vi rorgængere var fortrolige med. Det betød, at det var den bagbords styremaskine, der var blevet sat til, og indikatoren virkede på den styrbords. Mesteren forsvandt og fik hurtigt skiftet om, så min jammerlige slingrekurs kunne ophøre, sådan til dels i hvert fald, for med det gamle spritkompas var skiven så levende, at kunne man holde kursen på 4-5 grader på begge sider af den opgivne kurs, så var det helt fint. Det var altid bedre at tage en pejling efter noget visuelt og styre efter det.

Jeg kunne styre pænt op langs Djurslands østkyst, hvor Fornæs fyrs stråler var begyndt at feje undersiden af de lave skyer.

Senere på natten, hvor jeg igen stod ved roret, var vi fremme ved Hals Barre og på vej ind i Limfjorden. Jeg følte en vis lettelse, da jeg blev afløst ved roret forinden.

Fremme ved Peder P. Hedegaards store pakhus, hvor restladningen skulle losses, skulle styrbords side til kaj, og for at komme let fra kaj igen, ville man droppe bagbords anker, så skibet ved at hale ankeret hjem, kunne hale sig selv ud fra kajen. Imidlertid lå skibet så langt fra kajen, da ankeret gik, at ingen bagefter var i stand til at kaste en kasteline ind til den ventende fortøjningsmand på kajen, så det blev en lidt langvarig manøvre at få trosserne i land.

Jeg havde haft ringet til min familie i Herning, at vi denne søndag, ville være i Nørre Sundby, og det var aftalt, at hele familien ville komme på besøg. Da det var søndag, var det ikke nødvendigt at bede

om en fridag. Familien kom, og blev vist rundt, og der blev nikket venligt til venner og officerer, som vi mødte undervejs.

Ved middagstid kørte vi nogle få kilometer østpå, hvor vi i en lille by fandt en yderst beskeden kro. Vi var eneste gæster, men de kunne da godt stege en bøf til os. Det var vist ikke et sted, hvor de hver dag havde spisende gæster, men for vores families vedkommende var det vist også første gang, vi var på kro for at spise sammen.

Efter at lastrummene var tømte, forhalede vi over til en kaj neden for sømandshjemmet på Aalborgsiden. Det var nu klart, at vi fra Aalborg skulle til København

Fra min tid i dekorationsfirmaet var jeg noget kendt med Aalborg, hvor vi dekorerede vinduer hos flere radio- og fjernsynsforhandlere, hvilket også betød, at jeg kendte et godt sted at købe smørrebrød, så jeg havde rigtig mulighed for at føre mig stedkendt frem i byen.

Fra telefonboksen på sømandshjemmet var det blevet aftalt med Annita, at vi skulle mødes i København. Jeg fik en fornemmelse af, at det ikke rigtigt var velset, at man mødte op på sømandshjemmet direkte nede fra skibet iført snavset arbejdstøj.

Afmønstring

Vi var fremme i København torsdag den 31. oktober, og det passede med, at det var Jens og min sidste dag om bord. Vi skulle i tørdok hos Burmeister og Wain, så de græske købere, der var til skibet, kunne kigge på, hvorledes det tog sig ud under vandlinjen, inden de besluttede sig.

Der stod i bogstaveligste forstand en kødrand af arbejdere i blå kedeldragter rundt om tørdokken, da vandet blev pumpet ud. Nogle herrer i pænt tøj og med blanke mapper entrede den drypvåde og smattede tørdok. De talte klogt sammen og beskuede gamle ELSES plettede underskørt, hvorefter der igen blev lukket vand ind i dokken.

Vi forstod, at skibet var synet, godkendt og købt. Vi forstod det, uden at det på nogen måde blev sagt til os, for hvad rager det egentlig den menige dæksbesætning.

Vi skulle nu forhale til Sydhavnen. Med det usikre rorgrej, vi havde om bord, ville kaptajnen selv stå til rors ved passage ned gennem Knippelsbro og Langebro. ELSE SKOU blev fortøjet ved B&Ws runde støberibygning på Teglholmen. I mellemtiden var vores søfartsbøger gjort klar til afmønstring med datoen 31. oktober 1963.

Jens og jeg tog en taxa ind til hovedbanegården, for at vi kunne følges ad i toget til Jylland. Vore veje ville skilles i Vejle, hvor jeg skulle med tog mod Herning og Jens mod Horsens.

I skumringen kiggede vi tilbage mod ELSE SKOU, som lå med dækslysene tændt og lidt skævt i vandet som første gang, jeg havde set skibet.

Jeg forlod skibet uden vemod, men vidste også, at det havde været en god læreplads for mig, hvor jeg havde set og lært meget om sejlads og arbejde om bord på et gammelt fragtskib, hvor den skulle håndteres træluger og skærstokke og meget andet, som jeg aldrig siden skulle få brug for.

Skulle der være lidt vemod, gjaldt det afskeden med de kammerater, som man på så tæt hold havde delt fire måneder med, og som man sikkert aldrig ville møde igen. Men det er nu en gang mangen sømands lod.

Issejlads ved Østgrønland

Af ERIK B. KROMANN

Sommeren 1947 afgik motorskonnert ELISABETH af Marstal København med en ladning stykgods bestemt for Scoresbysund og forskellige udsteder på den østgrønlandske kyst for at lægge depoter ud til en af polarforskeren Eigil Knuths ekspeditioner. ELISABETH var bygget 1919 af Erik Eriksen på Eriksens Plads til Erik B. Kromann. Skibet var rigget som barkentiner beregnet på Vestfarten. Skibet blev senere rigget ned til motorskonnert og lå en del i fart på Nordatlanten. ELISABETH blev solgt til Tyskland til brødrene Janssen i 1956. En af dem, der var med på den pågældende tur, sommeren 1947, ungmand Kay Jensen, beretter herom: *Flere af havnearbejderne sagde til os at det var ren selvmord at gå til Østgrønland på den tid af året på grund af isen*. Således advaret afgik ELISABETH planmæssigt mod Scoresbysund via Akureyri med sin stykgodsladning. Efter afgang Island mødte skibet storisen, og der opstod maskinproblemer under manøvrerne for at komme fri af isen ligesom der var troubles med radiosenderen. En amerikansk flyvende fæstning, B-17 bombemaskine passerede over ELISABETH, den cirklede rundt over skibet et par gange og signalerede at de var observeret, hvad ELISABETHs besætning naturligvis var godt fornøjet med. Et par dage senere ankom US Coastguards isbry-

ELISABETH anduver Akureyri d. 20. juli 1947.

Kokken Hans Larsen fra Marstal i kabysdøren og motormanden Krag fra København. I jollen ses Tage fra Ebeltoft.

der STORIS til positionen, amerikanerne gik om bord og hjalp med reparation af havarierne. Kay Jensen beretter: *Besætningen på STORIS kiggede vantro på os, da de nåede frem, som om vi var et frilandsmuseum, men de var utroligt venlige og hjælpsomme – og besøg i messen om på amerikaneren, det var lige som juleaften. Flere gange blev vi inviteret om bord på STORIS. Vi spiste de mest delikate amerikanske måltider, som vi kun kunne drømme om i Danmark på det tidspunkt, hvor mad fortsat var rationeret efter krigen.*

Fotografierne er leveret af Arne Hansen, søn af Boe »Jonas« Hansen fra Hastrup ved Køge, der som 20-årig nyudlært tømrer kom med ELISABETH til Scoresbysund og han havde sit fotoapparat med. Han har fortalt, at han bad sin far om, ikke at tage sin mor ind til afskeden ved Grønlands Handels kaj, da han ikke syntes hun skulle se, hvilken slags skib han skulle sejle gennem isen med.

Tilnavnet »Jonas« fik han netop på

Jeep lastes i Akureyri.

denne tur. Arne Hansen meddeler: *Far var ikke så meget for at sove under dæk, da han syntes at luften og lugten var uudholdelig. Derfor foretrak han, at sove i det fri. Da skibet ankom til Scoresbysund bemærkede grønlænderne, at far lå og sov under en redningsbåd, som lå med bunden opad. Den klinkbyggede redningsbåd lignede bugen på en hval, og derfor hed han ikke andet end »Jonas« efter bibel-historien, resten af sine 15 år i Grønland og resten af sit liv.*

Ifølge havnepositioner og ELISABETHS logbog afgår skibet Marstal d. 5. juli 1947 og laster stykgods i København 6. -12. juli, ankommer Akureyri 20. juli og fortsætter mod Scoresbysund d. 22. juli. Den 29. og 30. går skibet for sejl idet der er motorproblemer, som skibets mandskab selv reparerer. Den 30. juli kl. 10 aften kommer US Coastguards STORIS, der baner vej gennem isen. Isen pakker dog og giver besværligheder, besætningen fra STORIS er behjælpelig med maskin- og radioreparа-

Styrmand Erik Petersen, Marstal, skyder solhøjden og skipper Rasmus Kristoffersen, Ommel, aflæser loggen.

Mandskab fra ELISABETH, fra højre: ukendt, Kay Jensen 18 år fra Roskilde, Tage fra Ebeltoft også ca. 18 år. Den sidste på fotoet er Michael fra København.

ELISABETH fortøjet til isflage og i baggrunden STORIS i storisen d. 1. august 1947.

tion på ELISABETH og brækker dem fri da vinden løjer af og ispresset dermed letter. Søndag d. 3. august kl. 8.15 lader ELISABETH ankrende falde i Scoresbysund og kan dagen efter påbegynde losning af den blandede stykgodsladning fra rummet og som dækslast. Losningen varer frem til den 20. august. STORIS hjælper dem den 20. og 21. august ud gennem isen til nogenlunde isfrit vand og ELISABETH fortsætter for sejl og maskine til Siglufjord, hvor de ankommer den 23. De forsejler til Akureyri den 30. for dykkerundersøgelse, der viser at det ene skrueblad er brækket og de to andre blade er bøjet samt at der er havari på stævnen, som dykkeren udbedrer midlertidigt. Den 3. september afgår ELISABETH i ballast mod Marstal for reparation, hvortil den ankommer den 11. september kl. 10.30 uden problemer på rejsen, hverken ifølge Dansk Søulykkestatistik Årbog eller ELISABETHS logbog, der befinder sig på Marstal Søfartsmuseums arkiv.

I orkan på Nordatlanten med M/S ARGENTINA i 1963

Af maskinmester JENS OVE STEENSBERG, Esbjerg

M/S ARGENTINA: Bygget i 1943 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S til DFDS 1943, færdiggjort og sat i fart 1945. Længde 124 m Bredde 16,07 m, 4629 brt. 6650 tdw., B&W hovedmotor 3200 IHK, fart 12 knob, 12 passagerer. Solgt til Triton Tramping i Monrovia 13. nov. 1964.

Lidt om forfatteren

Jeg er født i 1943 på en gård mellem Hammerum og Ikast. Den ligger nu under de to motorvejs rundkørsler ved Hi-Park. Far talte ofte om at han gerne ville havde været sømand og da jeg kom i maskinarbejderlære var der mange kammerater som læste til maskinmester. Det fik mig til at gå på maskinistskolen. Efter sejlturen med ARGENTINA var jeg maskinsergent på motortorpedobåden GRIBBEN og så en kort tid maskinassistent på M/S ENGLAND, den var helt ny da jeg var med den. Derefter gik jeg på Esbjerg Maskinmesterskole og fik efterfølgende tjanser i land.

Sømand og maskinassistent 1963-1964

Sidst i oktober 1963 fik jeg maskinisteksamen på Herning tekniske skole, 3 mdr. efter at jeg var udlært maskinarbejder på W. Johansens Enke A/S i Herning. Jeg havde været inde ved DFDS i København og fortalt, at jeg snart ville ud at sejle som maskinmester eller assistent. De var ikke særlig høflige, sagde blot, *ring når du har eksamen*. En maskinisteksamen tog man på aftenskole, 4 aftner á 4 timer ugentlig over et skoleår, den gav mulighed for at sejle som maskinmester i mindre skibe og som 3. mester i større skibe. Jeg ringede til DFDS og sagde, at jeg nu var maskinist. De ringede tilbage et par dage efter og sagde jeg kunne møde to dage senere på M/S ARGENTINA i København. Der blev ikke lavet skriftlig aftale. Jeg skulle vise en seddel på DFDS-færgen C. F. TIETGEN, som dengang sejlede mellem Århus og København.

Jeg var dagen før blevet forlovet med Anni, som fulgte mig til lynbussen til Århus. Den kørte lige til færgen. Det var en rædsom bagage jeg havde med. Rederiet vidste jeg var ny sømand og kunne godt havde givet mig nogle tips om sko, arbejdstøj, vaskeforhold og hvad man bør have med på et skib med arbejde i et maskinrum. Jeg gav sedlen fra DFDS til kahytsjomfruen og hun bød velkommen i rederiet, det var hun den eneste der gjorde. Som maskinassistent var man officer og sejlede på 1. klasse.

Jeg gik ind på DFDS kontoret på Esplanaden og en mand bad mig henvende mig på skibet der ovre. *Kan du se den?* Der var kun en stor dreng en koksmat at finde. Han viste mig et kammer og så kom skibshandleren og ville sælge alt muligt. Jeg var ikke interesseret i sådan en kræmmer. Han lurede mig og jeg takker ham for det. Han spurte meget høfligt om det var min første tur, det var det. Han forklarede så at jeg ikke kunne købe noget som helst om bord og fiskede ud af mig at jeg faktisk ikke havde noget med. Jeg fik købte det mest nødvendige, som han sagde, var minimum.

Koksmaten viste mig døren til maskinrummet, et sådant havde landkrabben aldrig set. Der var ingen mennesker, men pludselig kom en mand farende og brølede, at jeg skulle se efter overløb fra 3. vingetank. Han sagde kun det og var væk. Jeg gik op og fandt en anden mand, som jeg fortalte min ordre. Jeg forstod så det var folk fra land, som skulle få skibet fyldt med olie. Han viste mig hvad jeg skulle se efter og jeg ville så vide, hvor jeg kunne finde en jeg kunne melde til, hvis det løb over. Hele den første dag gik sådan. En kom farende og bad mig holde øje med fueloliecentrifugen. *Hvor er den*, svarede jeg. Han var ikke særlig glad for at vise mig centrifugen. Sidst på eftermiddagen kom en anden assistent, Larsen, som tidligere havde sejlet på ARGENTINA. Han var den første jeg kunne snakke med. Han fortalte lidt om hvad jeg så i maskinrummet.

Ved ottetiden gik jeg til køjs, men et kvarter i tolv kom en og råbte at jeg skulle på vagt om 15 min. Jeg listede ned i maskinrummet. Der gik to mand og var optaget af hinanden. Det var 1. mester som overleverede til 2. mester. Da de var færdige hilste de på mig. Jeg skulle gå 12-4 vagter med 2. mester, Jensen. Det kaldes hundevagten, fordi det normalt kun er hunde, der har vagt på den tid. 2. mester på 27 var go' nok og vi fik et godt venskab. Han var udlært vogn- og beslagsmed og fra en landsby ved Viborg. Vi blev så afløst kl. 4 og jeg gik til køjs. Stod op og spiste morgenmad ved otte tiden og gik ud på dækket. Vi sejlede rundt ude i Øresund og var ved at rette kompas, sagde de. Pludselig råbte en mand *Hvad fanden laver De*? Ja jeg var jo assistent og havde fri til kl. 12. *Fri*, brølede han *du har* (og så mange bandeord) *aldrig fri her*. Han var maskinchef her og jeg skulle hjælpe de to mænd, at surre nogle olietønder og derefter gå ned i maskinrummet til 1. mester. Jeg havde ikke overtøj til at arbejde på dæk i november måned. Efter dæksarbejdet gik jeg i maskinrummet til 1. mester Jørgensen på 38, han var fra Marstal og han var en venlig mand. Han sagde at jeg skulle arbejde over hver dag fra 8 til 12 på nær søndag. Spise til middag på vagten og fri fra 16-24.

M/S ARGENTINA var udstyret med kahytter til 12 passagerer. Det antal der måtte være uden det blev betegnet passagerskib. Der var kaptajn og 1., 2. og 3. styrmand og en telegrafist. Der var en kahytsjomfru og en hovmester til passagererne. I maskinen var der chiefen, 1. og 2. mester, 3 maskinassistenter. Alle nævnte var officerer. Der var en kok og en koksmat til madlavning og en messedreng til at servere for os 8 i officersmessen. Der var 2 kammerdrenge til rengøring af officerskamre. På dækket var der bådsmanden og

nogle matroser, som var på vagt 2 ad gangen. Den ene rorgænger og den anden udkik. Til maskinbesætning var der en donkeymand og 2 motormænd. De lavede forefaldende arbejde.

På normal sejlads ville jeg kun se kollegaerne i maskinrummet, de 7 andre i officersmessen og messedrengen. I officersmessen sad vi tre assistenter og 3. styrmand ved et bord og 1. og 2. mester, telegrafisten og 2. styrmand ved det andet bord. Vi havde det sjovt, men jeg blev moppet lidt på min uvidenhed om sømænds kendskab til kvinder og min nylige forlovelse med en dydig pige. Det var utrolig saftige historier de diskede op med. Når vi kom op fra nattevagt sad vi sammen med 2. styrmand og fik lidt mad. Han fortalte ofte hvor mange mil, vi havde sejlet og hvor mange knob vi løb. Han tjekkede knob ved at en mand gik i stævnen og smed et bræt i vandet, en agter gjorde tegn når brættet blev passeret. 2. styrmanden tog stopur på tiden og regnede så farten ud. Han fortalte også om stjerneobservationer og solhøjde med sekstanten. 2. styrmand og telegrafisten var københavnere.

Vi var nu på vej til New York med roefrø og Heering flasker. Næste nattevagt var vi ved at reparere en hjælpemotor, jeg blev mere og mere søsyg og begyndte at brække mig. Jeg var søsyg et par dage og de fik ikke meget arbejde ud af mig. Jeg spiste ingenting og fik masser af gode råd. Pludselig var det væk og 2. mester og jeg kunne snakke sammen på vagter og under overarbejde. Han var faktisk elektriker om bord, men havde ikke så meget forstand på el. Jeg havde taget min el-teknik bog med og den forklarede jeg ham. Han var lærenem, men også glad for alt det jeg fortalte. Vi gik op på dækket hver formiddag og reparerede spilmotorer og igangsætterne. Det var jævnstrøm og der var mange kommutatorer og kobberkontaktflader der skulle poleres. Vi snakkede godt sammen og havde det sjovt. Vi lavede også gymnastik i gelænderet i maskinrummet. Jeg faldt ned og mit knæ ramte en bolt. Det var ikke godt. Jeg haltede i 2 uger og har stadig problem med det knæ. De skulle have haft mig til læge.

Til USA sejler man nord om Shetlandsøerne, syd om Island og kommer i drivisområde før man når Canadas østkyst. Da vi nærmede os New Foundland holdt vi udkik efter Cape Race. En spids på Canadas østkyst. Sidst på eftermiddagen dukkede den op under vores dækspilarbejde. Ved USA's østkyst er der 2 indløb til New York, vi tog den sydligste og så ikke Frihedsgudinden. Det var flot at sejle ind til New York. En helikopter satte politi af på dækket og alle var i forhør. De der havde familie, som havde været kommunister, blev nægtet landgang. Kaptajnen var ansvarlig. Det var under Cubakrisen og ARGENTINA havde sejlet sukkerrør fra Cuba til Polen. Vi kom til at ligge i Hoboken, et italienerkvarter. Ingen talte engelsk i det område. Den anden assistent fra Læsø og jeg fik fri en aften og gik op og fandt en bus til City. Bussen var rund både for og bag og kørte meget stærkt. Den parkerede i en terminal på 3. sal og det viste sig at være lige ved Broadway. Vi fandt Broadway og så på de mange Musicalhuse og var i et storesmagasin i mange etager. Vi var også på bar og blev tilbudt piger. Godt jeg havde Læsø med ellers var jeg aldrig kommet ned til ARGENTINA, ikke pga. pigerne men afstanden til havnen. Jeg havde også ondt i mit knæ og gik og haltede. Det var fint at gå og se på og mærkeligt at vi fandt hjem igen. Dengang var der ingen adgangskontrol ved skibe i havn. På min nattevagt gik jeg ofte en tur ud på dækket oppe ved skorstenen. Derfra kunne jeg se trafikken i land men ikke meget mere. Før morgenmad kl 8 var jeg på dækket igen og så et meget livligt havneliv med slæbebåde, helikoptere, store og små fragtskibe. Der

skal arbejdes når man er i havn og mange dele skal efterses i den korte tid maskinen er stoppet, Det forberedte vi før vi var ved kaj. Jeg blev meget beskidt af det arbejde, mine hænder var umulige at vaske rene. Det var lidt pinligt at skulle i byen med det udseende.

Efter 2 dage i New York, hvor vi reparerede på maskiner, sejlede vi så mod New Orleans. Det blev varmere og da vi passerede Key West, Floridas sydspids, stod jeg en søndag formiddag i stævnen og så på delfiner og blev solbrændt. Meget ofte kom US Coastguardfly lavt ned over os og agten om for at læse navn og hjemsted. ARGENTINA havde i flere år sejlet sukkerrør fra Cuba til Polen og gods fra København til USA. Der var lige kommet forbud mod at sejle til Cuba. Krisen var på sit højeste og frygten for 3. verdenskrig var der. Vi havde 12 passagerer med og jeg stod og talte med en danskamerikaner som havde været hjemme på ferie. Han boede i Ohio.

Vi fortsatte med at renovere dæksspil om formiddagen. Det var godt og interessant arbejde. 2. mester ødelagde alle elmotorer, han skiftede lejer på, til han hørte at jeg havde lært lejemontage på fabrikken. Så fik jeg det som fast arbejde og lejer gik ikke længere i stykker. Jeg var heller ikke skrap til de andre reparationer, så det var godt jeg fandt det job. Det var meget varmt i maskinrummet og motorerne blev også for varme, så alarmer hylede. Det var ikke godt når en ventil brændte og skulle skiftes lynhurtigt, vi lå jo og drev med strømmen, når motoren stoppede. Vi havde spande med vand stående til at stikke fødderne i, når det brændte for slemt. Motoren var jo tæt på 100 C° så alt brændte vi os på.

Det blev en søndag morgen vi sejlede op ad den store Mississippiflod. Jeg havde fri og stod på dækket og snakkede med chiefen (maskinchefen) den formiddag. Han var blevet venlig og jeg tror tilfreds med mig. I havnen kom pramme sejlende med foderstof til os og en dampdrevet kran læssede det op i ARGENTINA. Der var fuld af negere om bord og de stjal ind ad koøjer og hvad ellers de kunne få fat på. Jeg talte med nogen på nattevagten og havde nær fået klø. Jeg vidste ikke de blev kaldt negroes, så jeg sagde neger. En ældre mand stoppede det og forklarede mig hvad man kaldet en neger, når man var høflig. Næste dag fik jeg fri til at gå op i byen og jeg fandt Chanel Street i det franske kvarter. Der var flot. På vejen hjem ville jeg drikke en øl og gik på bar ved havnen. Der var kun sorte mænd i det store lokale. Jeg satte mig ved baren og så gik de andre. De ville ikke drikke øl med en Yankee. Jeg skyndte mig og gik. Det var dengang, hvor negerne led under strenge apartheidregler, dem havde de svært ved at overholde.

Det gik nu mod Houston i Texas. En ting mere var ny for mig. Det var radioens mange reklamer og det nyeste pop- og rockmusik. Det var rigtig fint til en fyr på 20 år, som altid havde forbandet DR for deres musikvalg. »If I had a hammer« og Nonnens Sang var det store hit dengang. Jeg havde min transistorradio med hjemmefra. Den og jeg havde været uadskillelige i flere år. Så stoppede alt pop pludselig. De havde skudt Præsident Kennedy i Dallas 22. nov. Nu var der kun nyheder i radioen.

Vi sejlede op af Houstonkanalen i 5 timer. Det var en stinkende kemikaliekanal. Hele landskabet ved begge sider var petrokemiske fabrikker, som fremstillede væsker af olie. Der var også nikkende oliepumper overalt. Houston var i juleudstilling, men så ikke ud til at sørge over udsigten til en ny præsident. Kennedy var ikke så velset i sydstaterne. Jeg kom også i land der en aften. Alle os tre assistenter gik på bar og jeg havde bøvl med servitricer for jeg måtte ikke få øl. Jeg skulle være 21.

Et sted så vi striptease og nød det til det

var færdig efter flere numre, så viste det sig at være mænd vi havde set udklædt som piger. Det havde jeg heller ikke hørt før, øv hvor var jeg sur over sådant et snyderi. Jeg købte en japansk miniradio og byttede den til en ny meget fin kikkert i København. Der gik mange år før de dukkede op i Danmark. Houston var en smart by forud for sin tid.

Vi skulle nu til Panama City i Florida for at hente papirruller til London. På en 12-16 vagt blev der pludselig slået bak på maskintelegrafen og så tre gange fuld kraft bak. Der er fare for sammenstød råbte 2. mester. *Stil dig der med ryggen mod lejderen og hold fast*. Så tre gange fuld kraft frem. Så måtte jeg om og starte flere trykluftkompressorer. Motoren starter med trykluft og den kan bruge meget. Så bak og frem igen. En matros kom farende ned og fortalte at en matros var faldet over bord under malerarbejde. Vi fandt matrosen efter en tid og han var godt forkommen.

New Orleans er berømt for det franske kvarter, der er mange berømte sydstatsfilm der handler om Charleston, som er en gammel by ved udløbet af Houstonkanalen. Houston er derimod en ny by med lige gader og nu er der et kæmpe rumfartscenter i udkanten, som jeg besøgte i ca. 1997. Byen var smukt pyntet til jul og jeg blev i hjemlig stemning i byen, selvom den var med store dollargrin og mange mænd med cowboyhatte. Det er rigtig i Texas.

Min pung med indhold blev stjålet fra min kahyt. Ved et tilfælde fandt man andet tyvegods hos en kahytsdreng og deriblandt min forlovelsesring, som lå i skuffen ved pungen. Jeg var til forhør med kaptajnen og drengen, som indrømmede alle tyverier. Han havde taget kontanter og smidt min pung i søen. Kaptajnen sagde til mig, at i gamle dage tog man ham ud på dækket og gav ham klø i alles påsyn og så var der renset. Nu bliver han fyret og taget af børneværnet, til hvad nytte? Kaptajn Gårsdal var af den gamle skole, som er to generationer ældre end i dag. Det gjorde ham vellidt og meget respekteret. Han var rigtig officer og altid i uniform.

Kahytsjomfruen var frisør for mange om bord. Jeg blev klippet en gang hos hende og en gang i Halifax. Halifax var fransk og amerikansk af udseende. Jeg var meget glad for det ophold med mange radiokanaler for en på 20 år. En nat hvor jeg gik vagt, kom det canadiske ridende politi på besøg. De havde sporet spiritussalg fra skibets hovmester, men fandt ingenting hos ham. De var i sorte spidsbukser, blå jakke med læderbælter og rød cowboyhat. Da vi kom til London fandt jeg en grå og trist beskidt by. Jeg fandt Den Danske Sømandskirke i Soho og var der fra middag til hen på aftenen. Der var mange aktiviteter for unge danskere. To tilfældige piger fulgte mig i forskellige busser til kirken. Jeg viste dem et postkort med kirken, som var afleveret på ARGENTINA.

I 2014 bragte Maskinmesterbladet min beskrivelse og nogle måneder senere ringede en mand og spurgte om jeg kunne høre hvem han var, det er 50 år siden vi sidst talte sammen, sagde han. Det var 1. mester Jørgensen fra ARGENTINA. Han inviterede mig til Marstal. Der var jeg så 16. juli 2015. Vi fik genopfrisket den dramatiske tur for 52 år siden. Han fortalte flere ting som jeg ikke vidste. Kaptajn Albert Gårsdals kone var fra Ærø og talte godt med Jørgensen og de to havde et par år senere besøgt Jørgensens. De havde talt om at der skete så meget usædvanligt på den tur til og fra USA. Gårsdal havde aldrig oplevet så voldsom og så langvarig storm og orkan, som varede fra 8. til 23. dec. 1963. Jørgensen fortalte mig at han og chiefen, Riis, forventede at lugerne ville bryde sammen ret snart, fordi skibet ofte var helt overskyllet af bølger som med høje brag væltede ind over lugerne. Riis syntes de skulle gå ind til ham og drikke noget snaps, men snapsen kunne de ikke

styre i glassene. Jørgensen foreslog at Riis fandt et par ølglas for bedre at holde styr på snapsen. Snapsen havde en beroligende virkning på dem. Jeg husker at Riis var meget fuld en dag, men vidste ikke årsagen.

Fortsat Rejse.
Nu var det 7/12-63 og det gik mod London, som vi skulle nå til jul. Da vi kom nord på blæste det op og jeg så 3. styrmand stille og rolig hælde te på den fine hvide dug og sætte koppen på pletten. 3. var en meget sindig færing som var fåmælt og ca. 50 år og ungkarl. Hans stol var lige overfor mig og jeg spurgte hvorfor han grisede dugen til. *Så bliver koppen hvor jeg sætter den*, var svaret.

Det er normalt sømandsskik i blæsevejr. Det kender man ikke i Herning, hvor jeg kom fra.

En søndag morgen ville jeg ligge og gasse mig. Min køje var tværskibs og i søgang fik det mig til snart at stå på benene og snart stå på hovedet. Det er ikke sjovt med en tværskibskøje i høj sø. Så skete det, min koøje stod åben, vandet væltede ind af koøjet og ind over mig. Så var jeg vågen og våd. Jeg gik ud i messen til morgenkaffe og de gad ikke høre på mit vand. Der blev snakket ror. Det fungerede ikke rigtig og chiefen var der med tegninger. Rorkvadranten krøb opad og det bankede voldsomt under styremaskinen. Jeg blev sendt på arbejde selvom det var søndag og havde faktisk først fri derefter igen den 24/12. Herom senere. 2. mester og jeg skar stålplader af i maskinrummet og bar det ud i styremaskinrummet. Der stod selv kaptajnen i kedeldragt. Han var meget skrap til at bande, flere sætninger af ene bandeord. Så her havde kaptajn Gårsdal en anledning til at afprøver gloserne. Det blæste voldsomt nu og når jeg var ude agter og så fremad, kunne jeg se, hvordan forskibet vred sig i forhold til agterskibet. Jeg blev klar over at vi var i fare. Det var koldt med snefog, og vandstøv føg hen over dækket. Jeg gik op og ud af skorstenen for at se det hele. Det havde jeg ofte gjort på nattevagter. Pludselig krængede skibet over og en bølge rejste sig meget højt. Jeg greb fat om et ventilationsrør og spændte benene om også. Jeg var sikker på jeg nu ville blive revet løs når bølgen slog over skibet, men ARGENTINA gled stille sidelæns ned af bølgen og rettede sig op, så jeg var rystet og i chok, men kunne gå ind i skorstenen og ned til maskinerne. Jeg tav med hvad der var sket.

Det blev orkan med snestorm og alle var bange. Roret var opgivet og motoren stoppet. Vi drev for vind og vejr på position 36°36N, 55°34 V. Når man gør det, lægger skibet sig med siden til bølgerne, som slår ind over skibet med voldsomme brag. Telegrafisten fortalte han var bedt om at sende SOS. Nogle hollandske trawlere og nogle fragtskibe havde sat kursen mod os. De før så modige styrmænd og maskinmestre sad blege og lyttede til dumpe lyde fra lastrummene. *Det skal ikke flytte sig* sagde de ofte. ARGENTINA krængede så meget fra side til side, så vi gik på skotterne, som er skibets vægge. Lejderne, et skibs trapper, ned til maskinrummet vendte ofte forkert vej så vi måtte hage os fast på vej op og ned. Vi fik ikke os vasket ej heller sovet fra 8. dec. til ca. 22. dec., for vandet væltede ud af håndvasken og vand i bruseren løb blot ned ad skottet på skift fra side til side. Telegrafistens radio var død efter at der flere gange kom vand ind i radiorummet ad ventilationskanaler. 1. styrmand kom ind til os en dag og fortalte at vi helt sikker var meldt savnet, idet vi i to dage ikke havde sendt meldinger. Sidste melding var til søsterskibet M/S FLORIDA, som var på vej til USA. Den meddelte da, at den ville gå os i møde, men hvor langt er vi drevet og hvor er vi nu efter to dage i orkan. Dum som sædvanlig, foreslog jeg at vi hentede redningsveste ind. Lille mand, vandet er 2

C° og du er kun ved bevidsthed i få minutter i det vand om så FLORIDA kom helt på siden af os, vil du ikke overleve en tur i søen. Så holdt jeg kæft et par timer og lyttede til hvad voksne folk talte om. Det viste sig senere at DFDS havde ringet til både mor og Anni en morgen før 6 og fortalt at de ikke havde hørt fra os et par dage og Radioavisen kl. 6 ville fortælle om, at M/S ARGENTINA var i havsnød på Nordatlanten i orkanagtig storm.

Stormen løjede af til kuling og der skulle rigges et nødror til. Vi skar mere stål af i maskinrummet, og dørkplader blev båret op på dækket. Der så jeg skippers plan. Vores malerflåde blev fyldt med stål, gjort fast til capstanden agter med en lang kæde. Capstanden er et spil til at trække skibet til kaj med. Flådens forkanter blev forsynet med kæder og wire til de to midterste bomme og firet i vandet på styrbords side. Den blev lempet ud agten for skibet og bagbords boms wire ført ud langs bagbords side. Det tog os en dag at udføre den operation. Sidst på eftermiddagen kunne 2. mester og jeg gå i maskinen og starte hovedmotoren. Vi sejlede igen og kun med 3-4 knob. Alle smilede, men hvor var vi trætte og beskidte uden vand og sæbe og søvn i flere dage.

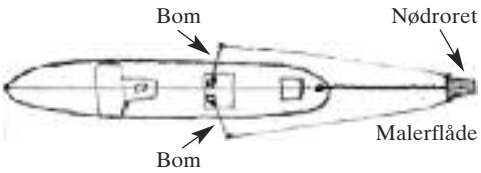
Så fortalte de at der havde været en US coastguardfly lavt over os. Vi var fundet. Vi styrede ved at to matroser stod ved de to spils bomme og trak eller slap wiren til malerflåden. Det blæste op igen og det var livsfarligt at stå ved de spil, men malerflåden holdt os op imod vinden og vi lod motoren køre langsomt. Efter et døgns tid dukkede der en stor slæbebåd med 3000 Bhk op, FOUNDATION VIGILANT hed den. Den var fra et stort bjergningsselskab i Halifax, Nova Scotiaprovinsen i Canada. Så skrev avisen at alt var OK, der var en slæber på siden af os. For os var det anderledes. Søen var høj og ofte kunne vi ikke se slæberen, fordi den for det meste var overskyllet af bølger.

Stormen tog af og der blev skudt en wire over til os og vi kom på slæb, få timer ad gangen for sjæklerne sprang og kaptajn Gårsdal, 62 år og fra Esbjerg, gik helt amok og bandede væren end nogen før havde hørt. Igen var det 2. mester, han hed Jensen, og mig der måtte klare skidtet. Her var det nu Jensen der var ekspert, som vogn- og beslagsmed kunne vi smede sjækler brugbare.

Jeg hans hjælper. Vi fik sjæklerne ned i maskinrummet og smedede dem i facon igen. Jeg fik lært at bruge forhammer og Jensen dirigerede mine slag. Det var svær grej vi skulle rette ud. ARGENTINA var ikke så stor, men når en bølge trak slæberen frem og os tilbage, så sprang kæden og en ny raket skød en line over til os. Vi blev slæbt ca. 600 mil.

Mandag den 23. december nåede vi Halifax og blev slæbt til kaj den 24. Der var masser af opløb på kajen af kameraer og folk der vinkede. De havde fulgt med i vores situation, at vi var savnet og så fundet af en flyver, rigget nødror til og var på slæb til deres by, hvor der ikke skete så meget. Slæberen var jo også fra byen. Det var et rigtigt juleeventyr for pressen at fortælle. Det havde været drøjt for os og vi havde været i livsfare og nu var alle 33 besætningsmedlemmer og 4 passagerer reddet på selve juleaften. Huurrrrrraaaaa.

Jeg havde 353 timer i decembers første tre uger og rederiets mand kom og ønskede tillykke med en check til alle. Min



Malerflåden, som blev til nødror, vejede ca. 2 tons, idet den var fyldt op med jernplader. Når skibet lå stille hang den nedad. Når vi startede motoren drev den agterud. En matros ved hver bom trak på skift eller slækkede i wiren til nødroret. Det fik skibet til at dreje sryrbord eller bagbord.

var på 2596,04 kr. for godt sømandskab stod der. Nu skulle vi have andesteg og dagen efter skulle vi i tørdok og have set til roret.

I Halifax lå der sne til tagskægget, og det var rigtig jul at gå i byen den 24. Bare det at alt var roligt og fortovet ikke bevægede sig og man kunne gå på cafeteria og få rigtig kage og kaffe til. Det var simpelthen fint. Mange mennesker spurgte til os, men mit engelsk var ikke til dialog, men det varmede, at de havde tænkte på os. Da vi spiste til aften, kom kaptajn Gårsdal i messen og bragte en tak fra rederiet for vores indsats. Han var en mand der havde svært ved den slags ord. Det var som han havde læst brevet op for os. Passagererne kom også og ønskede glædelig jul og havde en lille gave til hver, den eneste fysiske vi fik det år. Den bedste gave var redningen. Få dage efter kom der et helt bundt breve til mig. Julegaver lå i London.

Vi lå i dok til 3. januar. Nytårsaften var vi på en stor danserestaurant, men det var ikke lige mig. De var for gamle til mig på 20 år. På turen hjem var det min transistorradio, der først fangede DR P2 på 210 meter. Telegrafisten lånte den og lavede en nyhedsside over radioavisen. Efter nogle dage i London gik turen til Esbjerg, hvor foderstoffet skulle losses til DLG. I Esbjerg var presse og TV også på kajen og vi blev fotograferet og rederiet kom på besøg og roste os i faglige vendinger, som indeholder ord som pligt. De skulle jo nødig til at have pungen op. Så vidt jeg husker fik vi udbetalt bjergeløn. Jeg havde nattevagt, for jeg skulle afmønstre. Rederiet havde fået indkaldelse til marinen for mig. Jeg tog morgentoget til Herning, hvor Anni tog imod på stationen. Hendes far kørte os ud til far og mor i Hammerum, som også var glad ved at se mig. To dage efter var det afgang til Auderød Eksercerskole. Da jeg om foråret var på sergentskole, fik jeg brev om at møde på rederiet. Jeg gik til skolelederen og bad om fri. *Det er sgu' for spændende det brev*, sagde han. *Gå til store chef og vis det brev*. Der stod jeg og skulle modtage udmærkelse for udvist godt sømandskab, det fik hele besætningen. Så gik jeg op til kommandørens store kontor. Da han havde set brevet, sagde han *Det var fandens, skulle jeg få en af dem her på skolen*. Han spurgte om jeg ville forklare det nødror til ham og nogle officerer. Det gjorde jeg så til 6 »sømænd«, som havde læst om nødror i lærebog og læst i deres fagblad, at det nu var afprøvet i praksis. Jeg fik en tavle og tegnede ARGENTINA med nødroret flydende ude agter. Jeg fik selvfølgelig fri hele dagen og gik til Esplanaden. Det viste sig at ARGENTINA var tilbage fra næste tur til USA. Det var en kaptajns fond der gav en lille hædersbevisning for udvist godt sømandsskab og et mindre beløb.

Som maskinmester på The Borden Company A/S 1973 til 1998, fik jeg en maskinmester studerende på værkstedet, som hed Gårsdal. Jeg spurgte ham om han kendte en kaptajn Albert Gårsdal i Hjerting. Ja, det er min bedstefar, sagde han. Vi fik så en snak om hans bedstefar Albert Gårsdal fra DFDS.

Min Skytsengel var som altid hos mig på denne rejse. Tak.

Årets gang

Af Erik B. Kromann (EBK)

I Marstal Søfartsmuseums logbog for 2015 kan vi igen notere, at det blev et godt, aktivt og givtigt år for virksomheden. Søfartsmuseet er at ligne ved et skib, der fragter en ladning – i dette tilfælde en kulturhistorisk stykgodsladning. Når vilkårene for mere kubik øges på grund af større fragtmængder, er det en kendt fremgangsmåde at forlænge skibet, som det eksempelvis har været tilfældet for flere af Carolinerne. Sådan forholder det sig for museet – skibet forlænges/udbygges. Udvidelsen rummer øgede udstillingsmuligheder for de mangfoldige vedkommende effekter, der løbende tilgår samlingerne. Den, efter vores forhold, større omkalfatring i form af nybyggeri er igangsat for at få mere plads og i samspil hermed at elevatortilgængeliggøre herlighederne for gangbesværede og desuden for at forbinde to af de bestående udstillingsbygninger via sammenbygning hermed. En udvidelse af det aktuelle omfang er naturligvis ret kapitalkrævende, og heldigvis er museet blevet særdeles fornemt tilgodeset gennem arv, gaver og fondsdonationer – det er vi som rederi og besætning meget taknemmelige for. Til beroligelse for de, der måtte besidde bekymringens nådegave, kan det noteres at byggeriet ikke øger de løbende udgifter mere end at det kan løftes i den daglige drift, der kører fornuftigt. Vedligehold, klasning og planlagt opgradering og istandsættelse af den øvrige bygningsmasse har nået et niveau, der tillader videreudvikling, ydermere skyldes der intet i bestående bygninger, hvilket heller ikke bliver tilfældet for udvidelsens vedkommende.

En lang række af de danske museer, her iblandt Ærøs to selvejende museer, modtager som statsanerkendte institutioner et årligt statstilskud. Til gengæld er der nogle økonomiske forudsætninger og meget naturligt nogle kvalitetskrav, som museerne skal leve op til. Betingelserne/kravene for at bevare statsanerkendelsen/statstilskuddet skærpes med mellemrum i disse stordriftsårtier bl.a. aktuelt med ny musesumslovs ikrafttræden, hvilket lægger et øget pres på overskuelige museer og dermed mangfoldigheden i det danske museumslandskab. Kulturstyrelsen kan dog godt gennemskue, at mangfoldighed kan være befordrende for museumsfremdrift og samliv med det omgivende samfund og at den hellige almindelige centralisering/fusion ikke absolut er det eneste saliggørende i denne verden. Det er vi jo da temmelig glade for her på vores position med stærk forankring i såvel det lokale som det faglige – en pålidelig ankerbund, der giver god gensidig inspiration og medansvar til gavn for alle parter.

Ærø Kommune har været til møder med Kulturstyrelsen/Kulturministeriet, hvor Kulturministeren har tilkendegivet at man er villig til at give ø-museerne på Læsø, Samsø og Ærø en særlig håndsrækning baseret på krone til krone-princippet i forhold til de kommunale ydelser. Ærø har en god fasttømret sø- og øidentitet, øens folkevalgte vægter øens historie og identitet højt og øens to museer får fremadrettet et kærkomment kommunalt løft på hver ekstra 400.000 kr. om året. Kulturministeriet supplerer med tilsvarende beløb for Ærø Museums vedkommende i lighed med, hvad man gør for to andre ø-museer, Samsø og Læsø – men *ikke* for det

fjerde, Marstal Søfartsmuseum, med den begrundelse at museet har en forsvarlig økonomi og at der jævnligt tilflyder museet midler fra private og fonde, og det bliver da også påskønnet – bare ikke økonomisk! Det kan man så gruble en stund over – inden man igen helliger sig det egentlige museumsarbejde – det er jo det vi er forhyret til og er godt fornøjet med. Grublerierne tager vi som regel på frivag-

Jagten HAABET ses her fotograferet oplagt mellem jagtpælene i Marstal Havn i gammeldags mobiltelefonløst afslappet sommervejr. Skipper Rasmus H. Hermansen (tipoldefar til museets historiker Karsten Hermansen) observeres om bord med stråhat. Fotoet er taget i 1885, hvor sejlmagermester og skibsreder Agent Petersen var ved at opføre nyt hus på sydsiden af hjørnet Prinsegade/Havnegade i forlængelse af bestående ejendom. Der ses bemandede stilladser rigget an på gavlen af nybygningen. Dobbelthuset er i 1993 erhvervet til museet til kontorer og arkiver. Hjørneejendommen på den anden side af gaden med den langsgående Havnegadeejendom, der ses op over HAABETS davider (jollebommene agter), er opført i 1855 for skibsreder H. C. Christensen og forlænget i 1857. Dobbeltejendommen er erhvervet i to etaper til museet i henholdsvis 1978 og 1999 og anvendes til udstillinger og museumsbutik. Ejendommen lige norden for dobbelthuset på sydsiden af Strandstræde er i 1895 erstattet af pakhus, der siden 1957 har tilhørt museet til udstillingsbrug. Det er på ledigt areal på hjørnet her at museet nu er i færd med at opføre nybygning. Pakhuset, der ses bag HAABETS mast på den anden side af Strandstræde, er nedrevet og i 1891 erstattet af nuværende bygning, der blev opført af sejlmagermester I A. Kromann. Bygningen blev senere anvendt til telefonhus, maskinfabrik Adil og siden 2015 til lejligheder og lager for El-systems. Mange andre af byens silhuetter er ligeledes udskiftet siden fotoet, således tagrytteren på kirken, der i 1920 er afløst af nuværende kirketårn. På begge sider af dette ses to markante gavle fra kornpakhuse i Toldbodgade, de er siden revet ned.

ten – for ikke at dæmpe arbejdsvagtens konstruktive tanker og idéer. I øvrigt oplever vi almindeligvis såvel styrelsen som ministeriet som gunstige medspillere i en stadig mere broget verden, hvor den kulturhistoriske ballast får endnu stærkere samfundsmæssig betydning for stabilitet og fremdrift.

Museumsudvidelsen er godt igang efteråret 2015. Grunden er støbt.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Introrum i Bygning I er istandsat bl.a. er et vindue muret til, i samme bygning er indgangssluse fra gård ligeledes overhalet og isoleret. I Administrationsbygning er messen og toilet malet op ligesom den almindelig generelle overhaling er kørt på godt blus. Tommy har isat tagvinduer mod nord i den vestlige afdeling af administrationsdobbelbygningen i Prinsegade. Isætningen af de fire tagvinduer er en genetablering af det oprindelige, idet vi i forbindelse med erhvervelsen og nyt tag blændede vinduerne, da vi totalrenoverede bygningen i 1993/94 og indrettede loftsetagen som magasin. Efter indretning af magasin i Toldkammeret er den pågældende tagetage inddraget og indrettet til kontorbrug. Lokale i den vestlige ende af Toldkammerbygning, der tidligere har rummet turistkontor og senest særudstil-

Nybyggeriet skrider planmæssigt frem. Her ses byggeriet fra museumsgården.

Spærene er rejst på nybygningen og rejsegilde kunne afholdes i anledningen 17. dec.

linger, er indrettet til bog- og kiosklager, der er blevet mere kubikkrævende. Det hidtidige kiosklager i administrationsbygningen er herefter indrettet til AV-rum, hvor Bent Staalhøj residerer. En generel udskiftning af belysningen til LED blev påbegyndt, således samtlige spotlys, hvor den største besparelse er at hente. Efter sommeren påbegyndtes museumsudbygningen, hvor der takket være en fornem indsats fra håndværkerne nåede at blive afholdt rejsegilde inden jul.

Formidling

Introrummet er rigget an med oversigtskort over museumsområdet og med anvisninger af, hvad der kan ses og opleves rundt på området. Billedhugger N. H. Petersens fornemme samling af livagtige træfigurer af hedengangne Marstallere er nyopstillet i det lille rum, indgangsslusen, fra gård i Bygning I. Søfartsbog med opgaver, der skal løses ved rundgang på Eriksens Plads og på museet og som kan erhverves i butikken, er udarbejdet af Veronica Steffensen, der fortsat kommer på museet i forbindelse med udarbejdelse af speciale. Ny hjemmeside er fremstillet af det lokale Demand Production, Henrik Schrøder, med Henning Terkelsen som medspiller. TV-spots er fremstillet af Jacob Kjøller, M/F EGESKOV, og kører på Ærøfærgerne. Der har været Byg selv Skibarrangementer og ligeledes fulde huse til to gange maritime skibskostspisninger i Eriksens Værftsbygning, museet har deltaget i Ærø Turistforenings arrangement Ærødagen, TV-vejrmeldingsudsendelse fra M/S SAMKA ved Eriksens Plads og Legeskibet LILLA DAN. Den frivillige maskinbesætning afholder ugentlige motorstartdage i motorrummet på Eriksens Plads. Museet har i samarbejde med Samkaforeningen haft åbent skib arran-

En del af maskinbesætningen i maskinrummet på Eriksens Plads, John Kristensen, Carlo Mortensen og Helge Stærke.

Åbent-skibsarrangement med de to coastere GREUNDIEK *af Stade og vores egen* SAMKA.

gement ved Eriksens Plads, hvor den tyske coaster GREUNDIEK af Stade fra 1950 og SAMKA (1956), lå langs kaj. Museet har været medspiller i fem Aarhus Universitetskandidatstuderendes skattejagt *På sporet af Ærø*. Til udstillingen *Storm* på Museet for Søfart i Helsingør har vi udlånt de fem dramatiske billeder af bramsejlsskonnerten *FLORAS Forlis* i Nordsøen 1875. Kultegningerne er fremstillet af H. A. Hansen og berettet underneden af FLORAS styrmand Sejer, der bestilte serien og lod den udstille på Marstal Sømandshjem (det nuværende Hotel Marstal), hvorfra det senere blev videregivet til museet. Serien vil være tilbage på den faste plads i lokale blandt de godt 100 øvrige H. A. Hansen-billeder til sommer, og indtil da kan besøgende betragte farvelagte kopier af serien i Bo Bonfils' streg. Et andet af museets storværker, også rent målemæssigt, Carl Rasmussens *Jagt med Rigningshavari,* er ligeledes udlånt til udstillingen på Museet for Søfart og vender tilbage og indgår i helt nyopsat Rasmussenudstilling, der vil være klar når museet åbner igangværende bygningsudvidelse i 2016 den 1. juli suppleret med større Carl-Rasmussensærudstilling med lånte værker. I byggeperioden frem til da er alle museets Rasmussen-værker rigget af.

Efterårsferien bød på færgeaflysninger, efterårsvejr og Byg selv Skib – det hele i stor stil.

Museet har udgivet *Søkortsfortællinger fra Det sydfynske Øhav*, udarbejdet i samararbejde med Svendborg Museum og museets mangeårige gode samarbejdspartnere Ole Mortensøn, Stryn, og Anders Rehde Nielsen, Faaborg, redigeret af museets Karsten Hermansen og Henning Terkelsen og finansieret af Friluftsrådet. Videofrekvenser optaget på diverse positioner er foretaget fra Hennings båd, der har fungeret som ekspeditionsskib. Vi har desuden udgivet *Skibskost fra sejlskibenes tid – fortællinger fra Marstal,* skrevet af museets etnolog Mette E. Havsteen-Mikkelsen. Bogen tager udgangspunkt i de særlige forhold i Marstal. Skibskosten var enkel, solid og grovkornet – og afspejlede barske og nøjsomme vilkår på havet. Marstallere selv fortæller undervejs, fortrinsvis fra perioden 1850-1940, hvor der stadig blev sejlet massivt herfra med jagter og galeaser på Nordsø og Østersø og med skonnerter i Newfoundlandsfart og barker og barkentinere på Caribien og Sydamerika. Der fortælles om proviantering og tidens mad til søs og i land i Marstal og omegn. Desuden om skibsdreng og kok i kabyssen og om retter som vi i dag knap kender navnene på. For hvem ved hvad *atlanterhavsdønning, stavangeræg og nonnebryster* er? For slet ikke at tale om *springerbøf, kabelgarn og indianerrøv.* Der er dog også blevet lavet god marstallermad i kabyssen: hel hvi'kål med ma' og sennep, torsk med fedtegrever, æbleskiver med svesker og tvebaksbudding af skonrogger.

Derfor er bogen også forsynet med opskrifter på denne idealmad i bogens slutning.

Et tredie værk så også dagens lys *Den danske Darduse. Kinafareren Sophus Black (1882-1960),* forfattet af museets historiker Karsten Hermansen. Som mange andre gode fortællinger begynder historien om Sophus Black på Ærø. Han voksede op i Marstal, og havde han gjort som sine forfædre, var han kommet ud at sejle efter konfirmationen. Sådan gik det imidlertid ikke for Sophus Black. Han tog i stedet en præliminæreksamen og kom i lære som telegrafist på den lokale telegrafstation. I 1900 kom han ind i Store Nordiske Telegraf-Selskab og kom i første omgang til England. I 1902 kom der besked om, at han nu skulle til Kina. I december 1902 ankom han med skib til Shanghai, og på kajen blev han mødt af to andre ærøboer, ommelsboen A. H. Eriksen og storebroderen Rasmus Black. De var begge telegrafister, så den nyankomne skulle ikke komme til at savne lokalt selskab ude i det fremmede.

For Sophus Black blev årene i Kina ikke alene travle arbejdsår, men også en periode med mange store oplevelser. Black rejste nemlig rundt i det store land, oplevede den eksotiske kultur, lærte sproget og opbyggede en unik kinesisk kunstsamling, hvoraf store dele i dag befinder sig på Nationalmuseet. I løbet af de mange år i Kina oplevede han også, hvordan det gamle kejserrige gik til grunde, medens en ung republik forsøgte at finde fodfæste på trods af mange forhindringer.

Også i Blacks eget liv var der forhindringer, som til tider satte optimismen på prøve, selv om han i Minna Black havde en god og forstående kone. Men Blacks gode humør kunne ikke i længden holdes nede. Det var slidstærkt som hos Blacks yndlingsfigur, den tykmavede Darduse, der altid smiler og ler. Black gjorde en dyd ud af ligheden, som inspirerede omgivelserne, der med tiden gjorde Black til Den danske Darduse.

I forbindelse med udarbejdelsen af bogen blev Søfartsmuseet ledt på sporet af en stor brev- og billedsamling, som havde stået ubemærket i en kælder i over 40 år. Takket være dette materiale blev billedet af Sophus Black nuanceret en hel del i forhold til den eksisterende viden. Det og de mange billeder er derfor udgangspunktet for den rigt illustrerede bog, som de øvrige bøger udgivet på Søfartsmuseets eget forlag.

Scannergrej i storformat er erhvervet delvis via fondspenge og privat donation og rigget an i museets magasin i Toldkammerbygning. Museet ligger inde med en større samling konstruktionstegninger (godt 1100) af såvel træskibe som stålskibe bygget på især Marstalværfter og også på andre værfter. Tegningerne er nu ved at blive scannet til brug under registreringen og for at tilgængeliggøre og videreformidle til brugere, kollegamuseer og ikke mindst modelbyggere og skibsinteresserede indenrigs og i udlandet.

Særudstillinger: Efter Marstal 500-års-udstillingen har været vist *Søfugle på søkort* af Malene Klint Nielsen og *Lofotenmalerne* en gruppe malere med arbejder fra flere års studier på Lofoten bl.a. Jette Nielsen. På Toldboden har været udstilling fra Marstal Art og *Cyanotype* af Peter Bjørn Franceschi.

Gaver/erhvervelse

Blandt året gaver kan nævnes stor dampkedel til svedekistearrangementet på Eriksens Plads modtaget af Det Gamle Værft, Ærøskøbing. Den har været anvendt på forgængeren Armand Christensens værft, hvor før hans tid bl.a. firmastet jagtbygget sletskonnert SYD GEORGIA blev bygget. Museet har for øvrigt fra arvingerne efter samme Armand Christensen modtaget byggetegninger og prisbe-

Dampkedlen til svedekisten ankommer til Eriksens Plads, Tommy banker ældre aske ud.

regninger på samtlige fartøjer, der er bygget på værftet gennem årene. Af øvrige gaver kan nævnes Frederik d. Vs bog fra 1756 omhandlende Søeetaten er foræret af Hanne Dahl, Fuglebjerg, en akvarel af M/Sk. NORDSTJERNEN i Marstal Havn 1933 hvor mesanen var taget ud i forbindelse med at skibet var chartret ud til grønlandsforskeren Knud Rasmussen til rejse til Angmassalik. Fra Søfartsstyrelsen er modtaget et gammelt (navigations) kortbord, en model af M/S PER er skænket

Skibsfører Jørn Petersen ved afleveringen af modellen af M/S PER. Den rigtige PER totalforliste i 1988.

af skibets fører og ejer Jørn Petersen og dennes søn skibsfører Per Weber Petersen.

Enkelte effekter er købt, et lille maleri *Skibe for svaj i Ommel 1907* af Christian Blache og kort over Fionia/Fyn af J. Blaeu 1640 med bl.a. Arr/Ærø, erhvervet i USA, hertil er modtaget midler fra Torben B. Christiansen. Et specielt søstykke er erhvervet et Carl Rasmussen maleri *Solen bryder gennem Skydækket over Det sydfynske Øhav* fra 1885 med båd fuldlastet med hø efter høslæt på holmene med Ærø og Drejø i baggrunden. Til erhvervelse af malerikøbet er yderligere modtaget 5.000 kr. Museet har haft besøg af skipper Peter de Groote og dennes søn Berend fra Amsterdam, som vi har korresponderet med. De medbragte en model af den første skonnert, der var indrettet som charterskib i Holland. Skibet er tremastet motorskonnert FRYA, der var bygget på Marstal Staalskibsbyggeri i 1907 til lokalt rederi som OLAF PETERSEN, der for øvrigt havde rederikontor i Prinsegade 1, hvor nu museet har kontor. Den blev erhvervet

af Peter de Groote i 1961. Groote byggede selv sammen med hustruen skibet om og istandsatte den totalt. Skibet har anløbet Marstal efter ombygningen til charterskonnert et par gange, første gang i 1975. I år 2000 genså vi den i Brest, da SAMKA var til skibstræf dernede. I dag sejler skonnerten som LA LICORNE, kadetskib for den franske marine. Museet fik i 2015 tilbudt en lille skonnert LILLEHOLM af Lybæk. tidl. af Ristinge, bygget af Otto Hansen, Marstal (senere Stubbekøbing, hvor bl.a. tremastskonnert ALTA senere ELINOR blev bygget) på den nuværende Eriksens Plads i 1893. Idéen var at hale skibet på land og lade den stå ved siden af den spanterejste skonnert netop på dens fødested. Vi tog i slutningen af året en delegation af sted til Travemünde, hvor skibet lå for besigtigelse. Desværre blev det konstateret at der var gået svamp i agterskibet og en nødvendig reparation for udskiftning af tømmer sammenholdt med øvrige omkostninger fandt vi ikke ville stå i rimeligt forhold til resultatet, hvorfor vi sagde nejtak til den ellers fornemme og interessante gave. *Måske byder der sig et andet skib til det gode formål og den glimrende idé*, snakkede vi om på vejen hjem fra Travemünde. Knap14 dage efter fik vi en hilsen fra Sverige om at den kønne galease YRSA af Lidköping er sat til salg af ejerne, der har haft fartøjet siden 1988. YRSA er ligeledes bygget på den nuværende Eriksens Plads. Den er bygget af Jens Rasmussen i 1901 som galeaserigget kvase DANNEBROG af Esbjerg. To dage efter denne melding blev vi ringet op af ejerne af M/Gl. BIEN af Korsør, der så sandelig også er bygget på lige samme skibsbygningsplads som skonnert i 1898 af L. J. Bager. De kontaktede museet for at gøre opmærksom på at skibet skal sælges. Underligt således inden for 14 dage at være i kontakt med tre skibe bygget på nuværende museumsskibsbygningsplads – også set i lyset af at der var flere skibsbygningspladser langs havnen og lige uden for havnen, hvorfra der samme dag som henvendelsen fra BIEN kom en hilsen, idet Michael Kiers-

M/Sk. LILLEHOLM i Travemünde.

Bådebygger Jensens værft ved Batterierne med motorgalease på slip.

gaard, tidligere Troense Træskibsbyggeri, kom ind med et foto fra det franske af kutter LUCILLE beliggende der, bygget i 1921 af bådebygger Niels Jensen, der byggede tæt op ad Alvard Bondegaards Baadebyggeri, det nuværende Østerled Bådelaug i Batterierne. Samtidig sad museets Henning og havde fat i foto af skib på bedding hos samme Niels Jensen. Fotoet er gengivet herover.

Økonomi

Ud over ovennævnte tilskud har museet modtaget to store fornemme arvedonationer på henholdsvis 387.000 kr. efter Henry Lovdall Kromann og 570.000 kr. efter Birte Lynæs, der begge har været to gode støtter af museet. På tampen af året kom endnu en meddelelse om at museet skulle arve 100.000 kr. efter en tredje af museets gode venner hovmester Ejner Friis Kromann, Korsør tidligere Marstal. Ejner havde været på Newfoundland med faderens skib tremastskonnert NEPTUN og overlevede krigsforlis med S/S MARTIN GOLDSCHMIDT 13.2. 1940 (tyskerne sænkede adskillige danske skibe før besættelsen af Danmark) på Atlanten, hvorved to andre Marstallere, skibsfører Johannes A. Hansen og styrmand Herman L. Hermansen omkom. På museet er der nogle sager, som Ejner har hjembragt fra Thule i 1936 med tremastskonnert DANNEBROG af Svendborg, ført af thurineren »Kap York Peter«.

Der udover er modtaget 100.000 kr. fra Fionia Fond til handikapvenlige installationer i nybyggeriet. Til nybyggeriet er fra Beckett-Fonden modtaget 150.000 kr. og 250.000 kr., der var bevilliget fra Lauritzen Fonden, er tilgået i forbindelse med opstart af byggeriet. Til etablering af lift/elevator er modtaget tilsagn om 20.000 kr. fra Bevica Fonden. Fra privat er modtaget 13.500 kr. Fra Nordea Fonden er modtaget 12.000 kr. til udførelse af træskulpturer ved Jollehavnen, mens øens kulturudvalg har bevilliget de sidste 3.000 kr. til formålet. Maling er doneret af Hempel til M/S SAMKA og skonnert BONAVISTA. Som optakt til juleferien kom endnu en julegave i form af meddelelse fra A/S Dampskibsselskabet Orients Fond om at der er tildelt

Jollebyggeri i Eriksens værftshal tiltrak mange gæster og håndværksbeundrere i alle aldre.

200.000 kr. til specialbelysning i malerisal og til handicapgrej. Fra Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond er modtaget 25.000 kr. til anskaffelse af storscanner til brug for scanning af museets omfattende samling af konstruktionstegninger, apparaturet koster lige godt 50.000, Winnie og Torben Christiansen kom endnu engang til assistance og forærede de resterende 25.000 kr. som nytårsgave.

Personalia

Peter Ladefoged fratrådte i januar og blev afløst af Ebbe Bådebygger på Eriksen Plads Projektet, efter afslutningen af dette indgår Ebbe i den frivillige besætning. Det samme er tilfældet for malermester Carlo Reffstrup, Ommel, han tiltrådte ligeledes i januar på museet, som han har arbejdet frivilligt for gennem flere år. Line Friis og Roald Rasmussen har været tørnet til og har medvirket til at opretholde museets gode rengørings- og vedligeholdelsesstandard.

Den 1. april var det 35-årsdagen for at EBK tørnede til som leder af museet.

Dorte Grødem og Karin Jonge er ansat deltids i butikken, Annemette Aracama blev fastansat 1. juli som registrator og formidlingsmedarbejder i forlængelse af projektansættelse på museet.

Julie Lykke Jensen fra Aarhus Universitet og Vibeke Ogilvie Brosted, København, har været på praktikophold på Museet. Jacob Krause fra Aarhus Universitet har i tre måneder været på studieophold på museet.

Årets personaleudflugt gik til det nyetablerede Fiskeriets Hus i Bagenkop med SAMKA. Museet er etableret af frivillige. Imponerende!

Andet

Kulturminister Marianne Jelved kontaktede i januar museet for at drøfte museets situation i almindelighed og situationen omkring BONAVISTA i særdeleshed og meddelte ved den lejlighed at der er afsat 260.000 kr. til skibets årlige drift, når den er rigget til og er søklar. Ud fra den forudsætning har en sponsor med lokale rødder tilkendegivet at han vil donere 200.000 kr.

i årlig driftstilskud over en årrække selvfølgelig under forudsætning at skonnertens base er Marstal. Jacob Salvig (Naturama), Salvig Xperience og Rasmus Navntoft, Have Kommunikation, har i samarbejde med Karl Morten, Henning Terkelsen og EBK udarbejder Idékatalog for formidlingstiltag på Eriksens Plads. Museet har som vanligt været til Skipperforeningens modtagelsesfest for nye navigatører i Marineforeningens hus. Karsten Hermansen og EBK har i Marstal Kirke og senere i Bregninge Kirke på Taasinge afholdt koncert/foredrag om destinationer, hvor Marstalskibene har sejlet på gennem tiderne. Sønderborg Skipperlaug af 1571 har været på besøg og personalet fra Museet for Søfart i Helsingør og bådebyggerskolen i Stockholm har været på studiebesøg, en del andre besøg har vi også haft fornøjelsen af fra de nordiske broderlande såsom Sørlandets Rederiforening, Sjöfartskusten, Småland/Øland, Österlens Museum i Simrishamn, Grimstad Sjømannsforening af 1855, samt besætning fra S/S BØRØYSUND af Oslo, der anduvede Ærøskøbing efter dampskibstræf. Vi var efterfølgende nogle stykker om bord fra museet for rundvisning på den gamle damper anno 1908. Et ægtepar fra San Fransisco har med deres foreløbigt 3 årige jordomsejling i deres sejlbåd aflagt besøg i Marstal og naturligvis på museet og hos sømanden Jens Weiss, som de mødte på Cuba i 2011 og som inviterede dem til at komme forbi og hilse på på deres langfart. I samme situation er et andet ægtepar, der for 4 år siden afsejlede vestkyst Canada, og nu ligeledes kom på besøg.

Museet har været repræsenteret på Kogtved Søfartsskole, hvor knap 700 tidligere elever var samlet til træf med deltagere fra alle hold lige fra det første i1943 til det sidste i 2008. Marstal Søfartsmu-

De mange elevdagbøger losses fra Hennings fartøj ved Kogtved Søfartsskole i forbindelse med gammel-elev træf.

Tremastskonnert FULTON aflagde besøg i hjemhavnen på 100-års dagen for dens tilblivelse sammesteds.

seum ligger inde med elevprotokollerne fra alle årgange. Protokollerne og fotoalbum blev transporteret i Hennings båd og med deltagelse af 5 mand (Henning, Tommy, EBK + to tidligere Kogtvedelever. museumsbestyrelsesmedlem Sven Mathiesen og Hennings svoger skibsfører Curt Nielsen, Ærøskøbing). EBK har holdt foredrag om havnemiljøer i foreningen »Bevar Svendborg Havn«. Marstal har haft besøg af FULTON på skonnertens 100-års dag. Holger Munchaus Petersen har holdt foredrag på Navigationsskolen om et par tyske damperes eventyrlige sejlads til Østafrika under I. krig, skibene fik bl.a. påmalet danske navne og neutralitetsmærker, foredraget blev afholdt af Maritimt Center Ærø og Søfartsmuseet. Der har været gensyn med Center for Maritim Arkitektur ved Kristian Hansen, der noterer herom:

Anløbsbroen i Marstal
– byggeworkshop for arkitektstuderende 2015

Igen i år – sommeren 2015, havde jeg sammen med en lille gruppe studerende fra arkitektskolen i København, fornøjelsen af at arbejde en uges tid på Marstal Søfartsmuseum.

Siden 2013 har Marstal Søfartsmuseum og M/S SAMKA været centrale medspillere når vi gennem 1:1 workshops, har introduceret arkitektstuderende for Dansk Søfartshistorie og Bådebyggerhåndværket – og i gennem disse begivenheder søgt at skabe bedre forståelse, såvel på tværs af faggrænser og aldersgrænser som mellem regioner i Danmark – til lands og til vands.

I 2013 sejlede M/S SAMKA vores Maritime pavilloner fra museumsværftet ved Fregatten JYLLAND i Ebeltoft til Kulturhavn København. I 2014 byggede vi, på en

De arkitektstuderende var godt fornøjet med arbejdsbesøget på museet – fornøjelsen var gensidig. Årets resultat er kommet ikke mindst børn til glæde på Eriksens Plads.

10 dage lang workshop i Marstal, 6 teaterpavilloner som senere sejlede med M/S SAMKA på sommertogt i Øresund.

Workshoppen og opholdet i Marstal blev en stor og lærerig oplevelse for de studerende og samarbejdet mellem de lokale og de studerende gik rigtig godt. Derfor blev vi enige om at arbejde for at gøre sommerskolen på Eriksens plads til en tilbagevendende begivenhed (*I sin åbningstale til vores lille fernisering nævnte Erik i muntert lag at vi havde tegnet en 17 års kontrakt, og i så fald at det er rigtigt skal det være os fra København en stor fornøjelse at gøre vores til at den holder*).

Hvor vi tidligere havde arbejdet sammen om produkter til brugere i Øresundsregionen, var tanken at vi 2015 år skulle bygge noget som skulle blive på Ærø. Arbejdstitlen var »Den maritime Teater karavane« og ideen var at producere 6 små vogne der skulle kunne trækkes rundt og gøre gavn og skabe glæde til de forskellige kulturaktiviteter på Ærø.

Men de fonde vi søgte bakkede desværre ikke op om projektet, og jeg måtte meddele de studerende at de skulle finde andre ting at tage sig til den første uge af deres sommerferie, og det gjorde en del. Men bedst som vi var ved at droppe projektet skrev Erik at projektet fortjente at blive gennemført – og når det siges at der ikke flyver måger efter et skib fra Marstal, så genkender jeg ikke den underliggende hentydning til Marstallernes nærighed, men derimod til Marstallernes manøvredygtighed, og det er måske på grund af den, mågerne har svært ved at følge med.

Alle kastede sig ind i det på frivillig basis. Projektet blev løftet på lokale hænder, skåret ind til benet og omdøbt til »Anløbsbroen« – et maritim Byrumsmøbel man over sommeren kunne anløbe til fods, på Eriksens plads. En del af de studerende havde i mellemtiden fundet andre sommerferieplaner, men de der tog med arbejdede hårdt, drak deres »Riga«, lærte meget og havde igen et fantastisk ophold i Marstal og nød det i fulde drag da mere end 70 lokale folk dukkede op og fejrede deres projekt med dem til vores fernisering. Jeg håber at vi igen i 2016 får mulighed for at besøge Marstal og holde byggeworkshop på Eriksens Plads.

I skal ikke blive glemt! EBK deltog på vegne Marstal Søfartsmuseum ved højtidelighed og kransenedlæggelse ved Mindeankeret i Nyhavn d. 5. maj i år. Mindeankeret står der som varsko om sømandens indsats under II. Verdenskrig. Deltog desuden ved mindeceremoni for de danske søfolk i allieret tjeneste, krigssejlerne, i Newcastle d. 10. maj. Newcastle var hjembyen for omkring 3.500 danske søfolk 1940-45. Her boede de mellem udmønstringerne og her fandt flere af dem deres hustru. Mange søfolk satte livet til under deres gerning i forbindelse med krigen herunder 80 søfolk fra Marstal Sogn, der omkom såvel uden for som inden for spærringen– i allieret krigstjeneste eller i den livsnødvendige opgave at holde hjulene i Danmark i gang, idet stort set al transport af gods til og fra og i Danmark foregik på skibskøl.

I skal ikke blive glemt! sagde statsminister Thorvald Stauning i sin nytårstale d. 1. januar 1940 om søfolkene, hvor allerede på det tidspunkt flere hundrede af dem var omkommet – og de ord blev gentaget senere – og også glemt af senere afløsere på posten! Men omsider bliver det til mere end sagte og glemte ord, nu hvor ganske ganske få krigssejlere fortsat er iblandt os: I 2014 blev den danske sømands indsats ved D-dag med ca. 800 danske søfolk på 30 danske skibe honoreret med at Dannebrog kunne vaje sammen med de øvrige alliereDes flag på franskekysten. Den 10. maj 2015 var der store højtideligheder i England i anledning af 70-årsdagen for nazitysklands endegyldige sammenbrud. I Newcastle blev det markeret med stærkt dansk aftryk.

De danske søfolk fik der i byen deres egen pool oprettet ikke mindst takket være sømandsforbundsmanden Børge Møller, der var undsluppet fra kontoret i Antwerpen. Poolen var for alle kategorier af danske søfolk, her kunne de mødtes, når de var »hjemme« i Newcastle mellem udmønstringer og herfra tog de på havet igen.

I St. Nicolas domkirke i byen er via A. P. Møller-midler opsat en mosaikrude, hvori ud over byvåbnet fra Newcastle er byvåbnene fra København, Århus og Marstal, idet der var store samlinger af søfolk fra netop de byer. De søfolk var en uhyre vigtig part i at vinde krigens vigtigste slag- efter Churchills udsagn – slaget om Nordatlanten, hvor forsyningerne fra Staterne og Canada fragtedes til Rusland og Europa. Med til højtideligheden i Newcastles St. Nicolai Domkirke og efterfølgende højtidelighed var den danske ambassadør i London Claus Grube med hustruen Susanne Fournais Grube. Ambassadørparret var ellers også blevet inviteret til den store engelske højtidelighed i Westminster, London, hvor den engelske dronning med familie var til stede. Grube havde imidlertid bevidst valgt at deltage i Newcastle for at markere det officielle Danmarks værdsættelse af den danske sømands indsats under krigen. Det var en særlig oplevelse for såvel ambassadør Grube som for undertegnede at se lyset skinne igennem ruden med Marstal Byvåben i domkirken i Newcastle. I en montre i domkirken opbevares to protokoller, hvor navnene på de danske allierede krigssejlere, der satte livet til, er indført. Der bliver vendt et blad hver dag. På den side, der stod slået op på netop den dag, var der blandt de 10 navne to fra Marstal, Johannes Boye, der var matros på ameri-

Inger Batchelor fra den aktive danske menighed i St. Nicolas Domkirke i Newcastle foran montren, der indeholder to protokoller med navnene på de danske søfolk, der omkom i allieret tjeneste.

kanske S/S DORCHESTER, der blev torpederet den 13.2. 1943, på Atlanten og Kristian Bøye der var maskinmester på s/s ROSENBORG, der blev torpederet den 24.4. 1943 ligeledes på Atlanten. Over montren står: *I som læser deres navne HUSK!*

Ambassaden i London præsenterer for øvrigt dansk søfart, idet der er ophængt to søstykker udstationeret fra Marstal Søfartsmuseum. På Søfartsmuseet er udstillet en håndskrevet navigationsbog, et klenodie, der også binder historien sammen, den er nemlig skrevet af Ditlev Frederik Grube, forfader til netop ambassadør Grube. Navigationsbogen er skrevet om bord på et fangeskib på Themsen, hvor den unge sømand Grube sad som fange i tre år under Englænderkrigen (1807-14). Den jagt Grube var påmønstret blev taget af engelskmanden og han blev taget med som krigsfange. På fangeskibet var bl.a. også en styrmand Rask fra Bornholm og det var ham, der videregav sin viden til den unge sømand. Jo verden er mangfoldig.

På vejen hjem mod øen gik turen rundt Mindelunden i Ryvangen, hvor slægtsnavne fra øen igen optrådte, nemlig Herman Møller Boye og Lars Bager Svane, begge frihedskæmpere, der blev henrettet af tyskerne, og hvis grave er i Mindelunden. I den forbindelse er det nævneværdigt at under højtidelighed ved Mindeankeret i Nyhavn i år den 5. maj om morgenen blev det bekendtgjort at der skal opføres en mindemur i Mindelunden i Ryvangen med navnene på de danske søfolk, der omkom i allieret tjeneste. I Marstal nedlægger Marineforeningen, Skipperforeningen, og 4. Maj Kollegiet hvert år den 5. maj kranse ved mindesmærkerne for de omkomne søfolk på havnen og ved kirken. På 4. Maj Kollegiet bliver begivenhederne også markeret den 4. Maj om aftenen. Den aften tænder mange hjem fortsat lys i vinduerne og dermed for befrielsen og tak for indsatsen til vore søfolk og frihedskæmpere for en fri verden. Netop hjemkommet og tørnet til på museet fik vi besøg af Karl Roald Rasmussen, der med et maleri af hans fars skib motorskonnert MINDE, kaldet Træ-MINDE, idet der samtidigt var en stålbygget MINDE IV hjemmehørende i Marstal. Begge MINDErne minesprang under krigen i hjemlige farvande med tilsammen 6 omkomne, der i blandt begge førerne, der var fra Marstal. På Træ-MINDE var det givers far, der var skipper, og som han sagde, blev han den dag, hvor MINDE minesprang (d. 3.7. 1942) faderløs som 11-årig, en skæbne mange andre børn delte med ham. Underligt nok ringede en ældre sømand Raymond Hansen fra Tunø nogle måneder senere og spurgte om museet var interesseret i at modtage et navnebræt netop fra MINDE. Det var drevet i land på Tunø sammen med en masse vraggods fra skibet, som lå i store mængder på stranden. Navnebrættet var fundet af fyrmesteren og kom senere i Raymond Hansens varetægt. Såvel skibsportræt som navnebræt er rigget an i museets krigsrum her 73 år efter hændelsen – underlige sammentræf.

Skibsportrættet og navnebrættet fra den minesprængte M/Sk. MINDE.