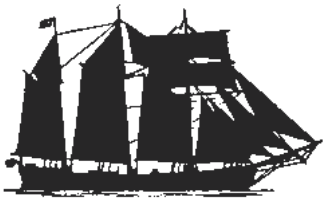
MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2016



26. 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 978-87-89829-67-8 – ISSN 1938-7844

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

Forsidebillede:
Det gode skib SAMKA losser stykgods på Christiansø, skipper Carlsen observeres i forgrunden. SAMKA har fået en større overhaling i 2016, skibet er en af 23 søsterskibe, Carolinere, bygget på danske værfter i 1950'erne, heraf 20 på H. C. Christensens Værft, Marstal, hvor begge de to eksisterende danskflagede, CAROLINE S og SAMKA, blev bygget i henholdsvis 1959 og 1956.

Bagsidebillede:
Nybyggeriet er ved at være indvielsesklar. Agterspejlet fra FORTUNA er netop placeret. FORTUNA var en jagtbygget forenagterskonnert med pælemaster, en jagtskonnert, på 44 brt. Skonnerten blev bygget 1872 af skibsbygmester Ferdinand Hansen på det nuværende Eriksens Plads til skipper R. C. Rasmussen. 1883 blev den overtaget af Hans Rasmussen Schmidt, der førte skibet i 33 et halvt år. 1916 blev skonnerten solgt til Narvik, Norge. 1979 blev den handlet til Tyskland og ophugget i Hobro 1987, hvor agterskibet blev skåret af og fragtet til Marstal. Agterspejlet er todelt, som på de gamle jagter, hvor den nederste del af spejlet sidder inden for stævnen, medens den øverste del sidder uden på. Det originale agterspejl ligger på Eriksens Plads.

INDHOLD

Jørgen Josephsen
Min sejltid i svenske småskibe 4

Jørgen Josephsen
Julehistorier for børnebørnene 28

Holger Munchaus Petersen
Rob Roy 33

Erik B. Kromann
Skibsforlis 1916 47

F. Holm-Petersen
THORs forlis ved St. Thomas 1916 52

Martin Fjallstein
Skonnerten KAREN – et hundrede års minde 60

Karsten Hermansen
Ærøske skibsnavne 72

Thomas Kristian Larsen
Sømandsliv 83

Jacob Krause
Sønderjysk båd- og jolleproduktion 90

Jacob Krause
Sønderjyske skibsværfter i det 20. århundrede 108

Erik B. Kromann
Årets gang 113

Min sejltid i svenske småskibe

Af JØRGEN JOSEPHSEN

Jørgen Josephsen begyndte sin karriere til søs som hovmestermath i FLORIDA, D.F.D.S. i februar 1951. Næste udmønstring var en lille galease EBBA av Ålabodarne, herefter elev på Kogtved Søfartsskole i foråret 52 derpå IDUNA i de sidste 5 måneder af 52 og så ELISE i de første syv måneder af 53.

Kapitel 1

Hvor vi hører om de sidste 14 dage af 1952, hvorledes Jørgen slap væk fra helvedesskibet IDUNA. – Kom hjem og fejrede jul med familien, et stilfærdigt nytår og bedstemors fødselsdag.

Siden 15. juli 1952 havde jeg haft hyre på en lille coaster, IDUNA af Simrishamn, egentlig ved en fejltagelse. Jeg havde søgt hyre på Sjöforformedlingen i Hälsingborg, hvor jeg udtrykkelig havde sagt at jeg ville have en hyre på et sejlskib, hvilket hyrebassen havde forsikret mig om at IDUNA var. Blot skulle jeg tage tog og bus, for at komme til skibet, som lå i sin hjemmehavn i Simrishamn. Og da der ikke var andre skibe ledige og jeg lige havde penge til at komme til Simrishamn for, besluttede jeg at rejse derned og tage hyren.

Den 15. juli var en dejlig sommerdag, højt solskin og dejligt varmt, næsten for varmt til at sidde og rumle i tog og bus, men frem kom jeg da og stor var min skuffelse, da jeg opdagede at IDUNA var en coaster og ikke nogen skonnert. Men bordet fangede. Jeg havde sagt ja, havde ikke flere penge, så jeg gik ombord og meldte mig som den nye letmatros.

Jeg præsenterede mig for skipperen, Henry Olsson hed han og så egentlig meget flink ud, men jeg burde have lugtet lunten om hvad han var for en, for han sad i sin kahyt med en brændevinsflaske foran sig. Nå; jeg blev mønstret, anvist et i øvrigt dejligt kammer forude og blev straks sat i arbejde med at knakke rust af skanseklædningen.

Men vi blev jo ikke liggende i Simrishamn. I de næste måneder sejlede vi i Østersøen og især i farvandet mellem Gotland og Norrland, primært med props og kalksten til papirindustrien.

Men skibet var et sandt helvede at være i. Skipperen var fordrukken og da han ikke brød sig om at drikke alene, lokkede og truede han ofte os unge knægte at deltage i drikkeriet. Og så sejlede han som en gal. Over lastede skibet, sejlede uden at tage hensyn til vejret. Engang var han gået i gang med at drikke sammen med bedstemanden, da vi var ved at gå ind i Stockholms skärgård. Jeg var på vagt og uden egentlig kendskab til navigation, skulle jeg prøve at finde vejen mellem øer og skær. Bedstemandens kone, som sejlede med som kok, hjalp mig dog lidt. Da vi kom til et sted, hvor jeg blev i tvivl om hvilken vej vi skulle sejle, drejede jeg på håndtaget til farten for at orientere mig lidt bedre, men så kom han farende op ad lejderen og drejede op på fuld fart, mens han skældte og smældte og forsvandt så ned igen til sit drikkeri.

Pyh ha, men vi slap dog igennem uden bundkending. En rædsom oplevelse.

Senere på året, i november, havde vi en last kul fra Polen til Visby på Gotland. Lastningen i Klaipeda havde taget nogle dage, det var jo ikke hele tiden der kom

en godsvogn med kul. Jeg havde lastevagten en nat, hvor der så kom et par togvogne og læssede kul ned i lasten. Jeg ville så lige gå op på kajen for at checke amningen, altså hvordan skibet lå på trim, om der skulle mere i forskibet eller agter ude. Men jeg var knapt nok kommet op på kajen, så stod en russisk eller polsk soldat i pelshue og tyk vams og stak sit gevær ind i maven på mig og betydede mig, at på kajen havde jeg ikke noget at gøre.

Da vi var færdiglastede var det med de sædvanlige 20-25 tons overlast med vand på dækket, altså intet fribord. Men som skipperen sagde: bare grydens låg er godt skruet på, sker der ikke noget. Nå, men vi var klar til afgang, men inden vi fik lov at slippe kajen, kom toldere, politi og militær ombord med hunde og lange jernstænger, som de stak ned i olie- og vandtankene. De ville selvfølgelig checke om vi havde flygtninge ombord. Det havde vi nu ikke, så vi fik lov at sejle, lige ud i en gevaldig efterårsstorm fra vest. Den rejse til Gotland var ikke morsom og jeg priste mig lykkelig, da vi endelig fortøjede i Visby.

Men den værste rejse vi havde, var dog den sidste tur til Köpmanholmen i Norrland fra Kappelskär på Gotland med kalksten. Det var lige efter kullasten til Visby og det var begyndt at blive vinter på de kanter. Som sædvanlig skulle vi have lidt flere tons med end forsvarligt, især årstiden taget i betragtning. Vejret var forholdsvist godt, men nogen vind var der jo, så pø om pø dannede der sig mere og mere is over hele skibet. Og fribordet blev mere og mere negativt, for is vejer jo noget.

En smuk vinterdag med omkring en 10 graders frost, men heldigvis helt stille, ankom vi til Köpmanholmen og lagde til kaj. Fortøje kunne vi dog ikke, for alt var dækket af is. Wiretromlerne, pullerterne, dækket, masterne et par meter op, ja alt var dækket af et tykt panser af is. Vi fik et par midlertidige trosser fra land og fortøjede nødtørftigt og så gik vi ellers alle mand, undtagen skipperen, i gang med at hakke is af. Næste formiddag havde vi fået slået så meget af, at vi kunne fortøje ordentligt med vores eget grej.

Så skulle vi jo se om vi kunne få åbnet lugerne. Først bankede vi forsigtigt det meste af isen af, som lå oven på presenningen. Så skulle isen væk fra kilerne, der holdt presenningen fast. Da det var gjort, var vi fire mand om at bære de 2 store presenninger, en af gangen, fra skibet op i en hal, hvor temperaturen var over nul. Presenningerne var stive som brætter og vejede et par hundrede kilo hver.

Men vi lossede så vores kalksten og jeg husker ikke hvad vi havde af last på den sidste rejse jeg var med, men jeg havde endelig fået taget mig sammen til at sige hyren op – jeg sagde jeg havde fået tilbud om at komme ud med Lauritzen som dækselev – og endelig d. 18. december kunne jeg mønstre af i Karlshamn og rejse hjem til København. Men denne gang var det ikke med tog og bus, for jeg havde et par måneder før købt mig en lille motorcykel, en Husqvarna, 125 kubik. Jeg havde fået den for 500 kroner og den kunne køre. Jeg glædede mig til at komme hjem og præsentere vidunderet, men da jeg kom til Malmö og ville have den med ombord i ABSALON, DSB's smukke passagerskib mellem Malmö og København, ville tolderne jo se papirer og kørekort og da jeg ikke var i besiddelse af nogen af delene, kunne jeg altså ikke få cyklen med mig. Jeg fandt så frem til en cykelsmed oppe i byen, som for gode ord og betaling ville påtage sig at opbevare den, til jeg kom tilbage efter jul. Endelig kunne jeg rejse hjem og hen på aftenen trådte jeg ind af døren til det fædrene hjem på Strandvejen 155.

Vi havde en meget hyggelig jul i vores lille familie. God mad, dans omkring træet. Familiebesøg og jeg havde da også haft tid til at være sammen med min gode ven fra skolen Palle.

Nytårsdag var jeg sammen med Palle og hans forlovede Hanne til den traditionelle nytårssvømning i Hellerup Havn. En kold oplevelse for os tilskuere, men nok endnu koldere for de gæve vikinger, der i velgørende øjemed kastede sig i bølgerne. Bag efter te og hjemmebagt hjemme på Strandvejen 155.

Søndag d. 4. januar fyldte min farmor 80 år og da var vi en gevaldig forsamling af familie og venner til stor fest. Dagen efter aflagde jeg køreprøve til motorcykel. Jeg havde, efter en annonce i avisen, meldt mig hos en køreskole, som garanterede motorcykelkort for 80 kroner. Det var Nimbus vi øvede på og som sagt, den 5. januar bestod jeg prøven og dagen efter fik jeg kortet tilsendt. Og så var der ikke mere der kunne holde mig hjemme. Det var jo om at få erhvervet den sejltid så hurtigt som muligt. Så d. 7. var det tid at bryde op og denne gang inden jeg havde brugt alle mine afmønstringspenge.

Kapitel 2

Atter en tur over Sundet. En kold motorcykeltur til Hälsingborg. – Drømmehyren ELISE *dukker op. – Et par sejlture til Østtyskland, hvor jeg mister min mødom – eller hvad det nu hedder. – Flere ture til Østtyskland og et møde med ordensmagten i Stralsund.*

Vinteren var også kommet til Danmark og det sydlige Sverige. Vi havde haft snevejr, det meste var dog væk igen, men frosten havde bidt sig fast. I Malmö hentede jeg min Husqvarna og begav mig på vejen til Hälsingborg. Jeg ville søge hyre, hvor jeg kendte folkene på Sjöformedlingen. Turen til Hälsingborg var dog ikke uden problemer. Med køjesækken balancerende bag på motorcyklen og isglatte veje, var det med at holde tungen lige i munden. Jeg skred og væltede da også et par gange, men med den meget moderate fart, jeg kunne holde, skete der ingen skade, men det værste var dog kulden. Selv om jeg synes jeg var vinterligt klædt, gik kulden alligevel gennem marv og ben. Flere gange måtte jeg standse op og trampe rundt for at få liv i de iskolde fødder.

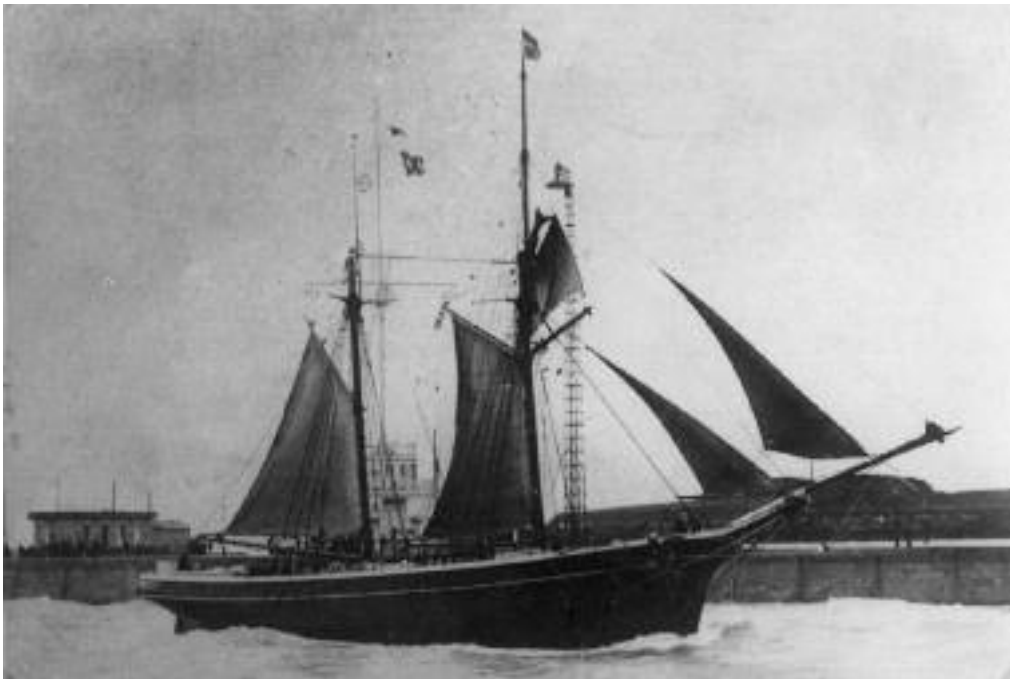
Derfor tog turen også betydelig længere tid, end beregnet og jeg kom først til Hälsingborg ved sekstiden om aftenen, altså ikke noget besøg på Sjöformedlingen den dag. Jeg fandt frem til sømandshjemmet og indlogerede mig, fandt en café, hvor jeg fik lidt at spise. Da jeg kom tilbage til sømandshjemmet, var der gang i en rigtig hyggelig gang sing song aften, så jeg fik hurtigt fundet min søfartssangbog frem. Alle vi elever fra Kogtved søfartsskole havde fået den og den har været mig en trøst mange gange, både på IDUNA og når jeg var alene ombord i ELISE. Og når der er sing song på et søfartshjem i Sverige, er det Evert Taube, der står øverst på programmet. Jeg tog det som en god begyndelse på min tredje udmønstring fra Sverige og efter den dejlige aften med sang, kaffe og boller, sov jeg ind i forvisningen om, at tredje gang var lykkens gang.

Her må jeg nok, for forståelsens skyld, indføje et par praktiske bemærkninger: Grunden til at jeg ville sejle med svenske skibe og ikke danske, var den ganske simple, at danske skippere på småskibene benyttede sig af det faktum, at unge danske mænd, der ville være styrmænd, skulle have det der blev betegnet som »sejlskibstid«, hvilket kunne erhverves ved at sejle med de småskibe, der endnu havde en mast og et støttesejl. 18 måneder skulle man have på bogen. Danske småskippere havde på den måde adgang til meget motiveret og rimeligt begavet arbejdskraft til en billig penge. Anderledes i Sverige og Norge, hvor ingen sejlskibstid forlangtes, hvorfor hyren i disse landes småskibe fulgte markedet, altså overenskomstmæssig hyre. En jungmand i Danmark blev tilbudt f.eks. 80 kroner om måneden + 5 kroner pr. last, hvilket under heldige om-

stændigheder kunne beløbe sig til 100 kroner. I Sverige var hyren 210 kroner (1 sv. kr. = 1,33 d. kr.) + overtid. Ja, det med overtiden skulle man jo tage med et gran salt, for med to-skifte vagt, altså 12 timers arbejdsdag som minimum, når man sejlede, var det ikke så let at holde regnskab med overtiden. På EBBA og IDUNA blev der slet ikke snakket om det.

Næste morgen var jeg tidligt op og jeg tror jeg var den første hyresøgende på Sjöformedlingen og der var da også bid med det samme. En tremastet skonnert, der lå i Råå, skulle bruge en jungmand. Jeg havde godt nok sat næsen op efter en letmatroshyre, men jeg snuppede den alligevel og det kom jeg ikke til at fortryde. Jeg hankede op i køjesækken, afregnede på sømandshjemmet og kørte til Råå, som dengang var en lille hyggelig selvstændig havn, lidt syd for Hälsingborg. Og der lå hun – Smukke ELISE med sine tre høje slanke master. Skonnert- og stormasten med stænger, mesanmasten var en pælemast. Hvidmalet, clipperstævn og et meget smukt agterparti. ELISE var bygget på Thurø i 1889-1890 som tomastet bramsejlsskonnert og var berømt for sine hurtige rejser og sit smukke udseende. Et lynnedslag havde engang splintret stormasten og man havde så besluttet at konvertere hende til tremastet sletskonnert (1939). Sikkert en meget fornuftig disposition, for storsejlet, da hun var tomastet, havde været meget stort og sikkert ret så uhåndterligt for en lille besætning.

Jeg præsenterede mig ombord for skipperen, en relativ ung mand, midt i trediverne. Han hed Arthur Johansson og var fra Sjötorp oppe i Vänern. Høj og slank med kulsort hår. Jeg fortalte ham, at jeg jo egentlig var letmatros og han svarede at nu måtte vi se, for efter bemandingsreglerne, behøvede han bare en jungmand.



ELISE var bygget som bramsejlsskonnert hos J. Ph. Jørgensen, Thurø 1889-90 for lokalt partrederi. Skibet fik senere en mast mere i og rigget som tremastet sletskonnert.

Det var i orden med mig, bare han ville skrive letmatros i bogen. Motorcyklen ville han dog ikke have ombord, men han var dog så flink, at han kontaktede mægleren, som også var en pæn ung mand og han indvilligede i at have den stående i sin garage, til jeg fik brug for den igen

Bedstemanden ombord hed Poul og, fik jeg at vide, gift med en dansk pige, der hed Bodil og sammen har de en søn der af alle navne hedder Lanny. Den anden jungmand hed Bengt Ahlin fra et lille sted nord for Mariestad, Tallåsen, Hasllerör. Bengt og jeg blev meget gode venner og dannede et godt makkerpar på ELISE. Sidstemanden var kokken, Werner Pedersen, hed han, dansker lige som jeg, en stille fyr, som det ikke lykkedes os at komme ind på livet af. Han havde tilsyneladende nok i sit eget selskab. Men han spillede harmonika og var ikke bange for at gi et nummer, hvilket vi havde glæde af, den korte tid han var ombord.

Første dag ombord gik med først at flytte ned i forpeaken, eller skansen, som svenskerne kalder den. Der var god plads til os tre, der skulle bo der. Da ELISE var bramsejlsskonnert, havde hun en større besætning, så vi havde 6 køjer til vores rådighed, ren luksus. Jeg pakkede køjesækken ud og krøb i noget arbejdstøj og så var det ellers på dæk. Først brugte Bengt og jeg en times tid til at skovle sne af dækket og ellers rydde op. ELISE havde været på værft i Råå og fået en ny skrue. Om aftenen sad vi tre og hyggede omkring kakkelovnen i skansen. Kokken trak sin harmonika frem, og et par timer med musik og lidt sang fra Bengt og mig gav os en hyggelig aften.

Næste dag fortsatte oprydning og jeg vaskede ned i maskinrummet, som godt kunne trænge efter værftopholdet. Ved kaffetid stoppede vi arbejdet og fandt en badeanstalt i nærheden af havnen, hvor vi kunne få et tiltrængt bad. Klokken 19 sejlede vi med kurs mod syd, vi skulle til Wismar og laste kalisalpeter. Stille vejr ned gennem Øresund, jeg var på Pouls vagt og da han ikke var af den meget talende type, var det en stilfærdig og rolig vagt. Det meste af vagten stod jeg til rors i det lune styrehus, men det var der ikke meget arbejde i, da hun styrede som en drøm. Også det var en gevaldig forandring fra IDUNA, hvor jeg var på skippers vagt, hvilket betød at jeg stod til rors hele vagten, kun afbrudt af smøring af maskinen hver anden time. Især eftermiddagsvagterne fra 13 til 19 var lange, som man stod der og hele tiden skulle være over kursen. IDUNA styrede elendigt og man måtte hele tiden korrigere med rattet, for ikke at komme for meget ud af kurs. Næh, så var ELISE noget andet. I roligt vejr var det kun et enkelt nøk på knagerne for at holde hende på kursen.

Efter en rolig og stilfærdig sejlads, ankom vi til Wismar klokken 3 om eftermiddagen lørdag. Vi åbnede lugerne og gjorde klar til lastning, efter at have haft besøg af toldere og soldater, altid tyskere og russere sammen. Der var nu ikke noget at finde hos os. Efter hvad vi havde hørt, var de særlig på jagt efter pornoblade og antikommunistisk propaganda. Lastningen blev foretaget af tyskerne uden vores indblanding, så om aftenen var vi en tur i land. Jeg havde solgt et karton cigaretter (40 Deutsche Mark), så vi havde penge nok til det man kunne købe i Østtyskland dengang, nemlig øl og brændevin, så vi var ikke ganske sobre, da vi ved midnatstide kom ombord, efter at have vist pas og passerseddel ved indgangen til den afspærrede havn

Søndag morgen klokken 10 var vi færdiglastede, lagde luger på, skalkede og klokken 1045 afsejlede vi med kurs mod Halmstad. Da vi var kommet til søs, spulede Bengt og jeg skibet, så det atter kom til at se pænt og ordentligt ud.

En fredelig og begivenhedsløs rejse. Vi ankom til Halmstad mandag d. 12. januar

klokken 1545. Der blev dog ingen losning den dag. Om aftenen satte en grim tåge ind og det begyndte at regne, så vi kunne holde os ombord.

Næste dag ved middagstid begyndte losningen, som foregik med kran. Om aftenen var vi en tur i biografen og så vidt jeg husker hed filmen vi så *Oprør i Candahar*.

Onsdag ved middagstid var vi udlosset og forhalede et andet sted hen i havnen, for at give plads til næste skib. Resten af dagen gik med at feje lasten og ellers gøre søklar, men vi kom ikke ud at sejle, for det var blæst op til en storm fra syd sydvest. Næste dag blæste det lige så meget, men om natten stilnede det og klokken 0430 fredag morgen afsejlede vi. Relativt stille, men stadig megen dønning, så det blev noget af en slingretur med det tomme skib, til vi nåede ned forbi Kronborg. Om eftermiddagen ved 14 tiden passerede vi København, en smuk by set fra vandet, med de mange tårne og røde tage. Vejret var i mellemtiden blevet fint, klart og med solskin.

På grund af stormen, var vi jo blevet forsinkede i afgang og derfor også ca. 8 timer forsinkede i ankomsten til Wismar om lørdagen ved 15 tiden, derfor ingen lastning den dag. Det vil sige at vi så kom til at ligge på tørn, som det kaldes

Om aftenen i byen og på værtshus, Eichhorn hed det. Her kom jeg i snak med to kvinder. Vi delte nogle øl, det vil sige, jeg fik øl og de fik sodavand og likør. Vældig hyggeligt. Den ene hed Gerda, men hvad den anden hed, husker jeg ikke. Gerda havde en søster, der var gift med en dansk styrmand, der sejlede med Torm og boede på Strynø. Hen på aftenen spurgte hun, om jeg ville tage et brev med til søsteren og sende det fra Sverige, så hun kunne undgå at få det censureret. Det ville jeg gerne og jeg fulgte hende hjem, hvor hun bød på en kop te og inden jeg fik set mig om, havde jeg forført hende. Eller var det hende der forførte mig? Det er ikke nemt at svare på, men smukt og aldeles vidunderligt var det, at få sin seksuelle debut med en dejlig moden kvinde. Gerda var 29 år og jeg 18.

Jeg var først ombord tidligt søndag morgen og sov godt og trygt til op ad formiddagen. Ombord i ELISE havde vi den skik, at når vi lå i havn om søndagen, havde kokken fri, lige som os andre og vi skulle så bare selv tage det mad vi ville have. En anden ordning, som vi havde accepteret fra Arthur, var at vi ikke skrev overtid, som vi ellers var berettiget til, men at vi kunne holde fri, når der var lejlighed til det. Og Arthur var bundreel, så han snød os ikke.

Om eftermiddagen var jeg en tur oppe og kigge på byen. Ikke fordi der var så meget at kigge på. Forretninger var der praktisk taget ingen af, selvom der selvfølgelig må have været nogle steder, hvor man kunne købe mad. Men ingen store glasfacader, som vi var vante til hjemmefra. Byen meget slidt og knapt nok genopbygget efter krigen. Men i alle gaderne var der røde bannere og fra skrattende højttalere lød der hele tiden revolutionssange og opildnende opfordringer til befolkningen om at yde til fællesskabet og kommunismen. Omkring torvet kunne man dog godt se, at byen engang havde været noget og selv om de smukke gamle renæssancehuse var en del medtaget og dårligt vedligeholdte, kunne man godt fornemme fordums storhed og skønhed.

Efter aftale besøgte jeg Gerda om aftenen og jeg fik lidt mere at vide om hende. Hun var gift med en fyr der hed Willi. Han var noget inden for partiet og netop på dette tidspunkt på noget kursus. Hun havde mistet sin far under krigen, var blevet voldtaget af en russisk soldat, da de rykkede ind i byen, så hendes sympati for okkupationstropperne kunne ligge på et lille sted. Hun synes jeg var en dejlig elsker og jeg må sige at jeg synes det samme om hende. Endnu en nat i himmelen.

Mandagen oprandt med fint vejr, stadig ingen lastning, hvad jeg bestemt ikke havde noget imod. Men den begyndte dog hen på eftermiddagen, så Arthur sagde, at hvis vi ville i land, skulle vi være ombord klokken 23. Jeg havde derfor travlt med at komme i land om aftenen, op til Gerda og hygge et par timer, inden jeg var ombord igen et kvart i 11. Vi var dog ikke færdiglastet. Det blev vi først hen på morgenen, så efter det sædvanlige med toldere og soldater, kom vi af sted klokken 9 i et tåget vejr, dog ikke værre end at vi kunne finde vej, dog med behørig udkig.

Hen på dagen lettede tågen, men så begyndte det at blæse, denne gang fra nordvest. Det gik dog tåleligt op gennem Sundet, men da vi kom til Kullen, måtte vi give op, vende røven til vinden og søge havn i Hälsingborg, hvortil vi ankom ved halv syv tiden onsdag aften. På vej op i byen sammen med Bengt, fandt jeg en telefonkiosk, hvorfra jeg ringede hjem. Det var dog kun lillebror Peter jeg fik fat i. Mor var, som hun var hver onsdag, til et talerkursus, far på arbejde og storebror Ole havde som led i sit ingeniørstudie, en praktikperiode på et valseværk i Sandviken, vist nok på den fabrik der laver de berømte save. Vi så en film til den sene forestilling.

Torsdag morgen havde vejret bedret sig så meget, at vi klokken halv syv stak til søs igen og hen på eftermiddagen ankom vi til Falkenberg, hvor der var brev til mig hjemmefra.

Næste morgen begyndte vi at losse, denne gang med eget lossegrej, så jeg stod ved motorspillet, eller som svenskerne kalder det: winchen hele dagen, endda med 2 timers overtid. Hundekoldt var det, men vi nåede da at komme af med 140 tons, altså lidt over halvdelen af de 220 tons vi havde ombord. Bengt og jeg var en tur i biografen om aftenen og så en film der hed *Hun elskede en soldat*.

Lørdag morgen stod jeg atter ved winchen og klokken 14 var lastrummet tomt for kalisalpeter, hvorefter vi bunkrede olie og vand og sejlede klokken lidt over 17. I min dagbog står der noget om at Poul var forbandet på Arthur, men hvorfor har jeg totalt glemt. De gik ellers rigtig godt i spænd, de to. Vi skulle igen til Wismar og jeg håbede vi kunne være der inden alt for sent søndag aften.

Søndag morgen, da Bengt afløste mig klokken 8, var vi kommet ned i Øresund. Vejret var blevet fint, solskin og brise fra vest. Over kaffen snakkede Bengt og jeg om at det var lidt mærkeligt at være mønstret ombord i en skonnert uden at vi havde haft et eneste af de mange sejl sat. Alle sejlene var slået under, men stadig gemt under presenningerne. Vi blev enige om, at i dag måtte være dagen hvor vi skulle under sejl. Hverken Arthur eller Poul gad det der med sejl, men hvis vi havde lyst, så værsgo. Så vi hev presenningerne, eller som svenskerne kalder dem, kapellarne af fok, skonnertsejl og storsejl. Herligt, og så hjalp det trods alt lidt på farten. ELISE havde næsten fuld sejlføring, dog ingen jager og ingen topsejl. Mesansejlet var et bermudasejl, de to andre bomsejl havde dog gaffel. Ved 5 tiden om eftermiddagen måtte vi bjerge dem igen. Noget tid tog det jo at pakke dem og det ville vi jo gerne have overstået inden vi kom i havn. At sejle med sejl om vinteren har den store fordel, at man aldrig behøver at klippe negle. Den ru hør dug, ofte med is i skulle nok sørge for at holde neglene korte, når sejlene skulle beslås.

Vi ankom til Wismar klokken 2030 og efter en hurtig rundvask var jeg hurtigt på vej til Gerda, idet jeg håbede at hendes mand ikke var kommet hjem endnu. Det var han dog, men det havde vi jo aftalt, hvordan det skulle klares og igen måtte søsteren, der var gift med den danske styrmand holde for. Jeg blev budt ind og vi fik en kop te og snakkede om neutrale emner, politik var i hvert fald noget jeg var

klar over, at man skulle holde sig fra. Willi var en høj slank mørkhåret mand som virkede noget stiv, men ellers ret tiltalende. Jeg fandt aldrig ud af, hvad der kunne have fået de to mennesker til at finde sammen, men så må man vel også betænke de forhold der herskede, da de var ganske unge med krig, bomber og besættelse af en hævngerrig fjende. Så meget forstod jeg i hvert fald på Gerda, at hun gemte på mange ubehagelige minder fra den tid. Men hun havde et optimistiske sind, måske også urealistisk romantisk, men hun håbede hele tiden på at lykken ventede om hjørnet.

Jeg havde aftalt med Arthur, at hvis vi ikke skulle begynde at laste om mandagen, kunne jeg godt holde mandagen fri. Sagen var den, at jeg havde set i en af de få forretninger der var i Wismar, at et lille smart kamera af mærket Zeiss Ikon kunne erhverves for, tror jeg, 200 Mark. Samtidig havde jeg fundet ud af, at kaffe var en aldeles fantastisk sortbørsvare i Østtyskland. Det skulle man kunne sælge for 50 mark pundet, så regnestykket var jo let. Jeg købte fire pakker kaffe á 500 gram i Sverige for 9 kroner pundet. Dem havde jeg så med, godt gemt for tolderne.

Mandag morgen gik jeg i gang med at lege sortbørshandler, men ligegyldigt hvor meget jeg pruttede, kunne jeg ikke presse prisen over 40 mark, for som de eventuelle købere sagde, at der var jo en risiko, når de skulle forbi havnevagten, som ikke tog let på kontrollen af folk der skulle ind og ud af havnens område.

Så jeg måtte jo til det. Med snedige anordninger fik jeg anbragt de 2 kilo kaffe i mine bukser, i skridtet og foran på maven, idet jeg håbede at undgå kropsvisitering. Fidusen var jo, at det var vinter og derfor ikke spor mærkeligt at folk havde meget tøj på. Jeg slap også uden besvær gennem kontrollen og fortsatte ud til Gerda og Willy, som vi havde aftalt aftenen i forvejen.

Da jeg kom ud til dem, tog Willi pakkerne og gik i byen til nogle bekendte, som han vidste gerne ville købe ordentlig kaffe. Imens han var i byen hyggede Gerda og jeg os med noget erotik og selv om det selvfølgelig var dejligt, ja vidunderligt, kunne jeg ikke lade være med at have dårlig samvittighed, for det var da ikke særlig pænt af mig, mens han af sit gode hjerte gjorde mig en enorm tjeneste lå jeg og elskede med hans kone. Men indrømmet. Det var også pirrende.

Efter to timer kom Willi tilbage med et godt resultat og sammen gik vi byen og købte kameraet, som jeg så, omvendt også måtte smugle ind i havnen igen. Vi aftalte at mødes om aftenen på en restaurant og få noget at spise og måske også danse lidt.

Vi mødtes på restauranten H O, der som så mange andre foretagender i DDR var en VeB-restaurant. VeB stod for Volkenes eigene Betrieb, men ikke så ringe endda. Vi fik noget rimeligt mad, et orkester spillede op til dans og det var da ikke blevet forbudt at danse engelsk vals og foxtrot, så det gjorde vi. Mærkeligt, men det synes ikke som om Willi nærede nogen mistanke om Gerdas og mit forhold. Efter den hyggelige aften var jeg ombord omkring midnat.

Næste dag, tirsdag var det kokkens og Bengts tur til at holde fri, så jeg måtte fungere som kok, hvilket jo betød at man kunne holde sig inde i varmen. Ombord i ELISE havde vi en dejlig lille kabys. Styrehus og kabys med den lille messe var bygget sammen, så varmen fra komfuret holdt også styrehuset varmt. Jeg fik snedkereret nogle frikadeller, eller köttbullar, som de hedder til middag, Kokken og Bengt kom også ombord og spiste med.

Om aftenen var jeg hos Gerda og Willi, hvor vi fik te og jeg fik luftet mit tyske.

Onsdag skulle vi egentlig have været sejlet, men da det blæste en halv storm, synes Arthur vi lige så godt kunne blive hvor vi var. Vi havde gjort søklar og fået

spulet og vasket dækket for kalistøv. Jeg fik dog tid til en sidste visit hen på formiddagen hos Gerda og da Willi var på arbejde var der ingen til at forstyrre os i vores elskovsleg. Tilbage på skibet ved middagstid, hvor vi begyndte at laste, men det kom vi ikke så langt med, for det begyndte at regne, rigtig møgvejr med kraftige vindstød. Alle blev ombord om aftenen, vi hyggede os i forpeaken med kaffe, harmonika, lidt kortspil og snak.

Næste dag, om torsdagen lastede vi færdigt, men Arthur foretrak at bliv i havn, for det blæste rigtig meget. Kokken havde været uheldig på forrige rejse at rage sig en gonorre til og da jeg kunne noget tysk, blev det mig der måtte gå til doktoren med ham. Der fik han et skud penicillin med besked om at gå til kontrol og videre behandling, når vi kom til Sverige.

Om aftenen var jeg ude hos Gerda og Willi, men de var ikke hjemme, så i stedet gik jeg en tur på vores stamværtshus Eichhorn, hvor Bengt også var. Det fik vi en hyggelig aften ud af, dog uden at det kom til hverken brandert eller nye eventyr.

Næste morgen var vejret blevet betydeligt bedre, så af sted klokken syv, det var fredag d. 30. januar. Næsten ingen vind og først lidt dis, som hen på eftermiddagen blev til tyk tåge, så det var med tågehorn og skarp udkig. Uden nogen hændelser i øvrigt ankom vi til Ystad lørdag morgen klokken 6. En kedelig og ret stor havn, hvor der den ganske dag ikke skete noget som helst, da det regnede. Bengt og jeg blev enige om, at det vist var på tide at blive ordentlig rene, så vi støvede en badeanstalt op, hvor vi hver, formedelst 1 krone, fik os et dejligt varmt brusebad. Vi blev ombord om aftenen og hyggede, jeg med at skrive hjem og Bengt læste i en cowboyroman. Werner så vi ikke meget til.

Søndagen oprandt med fint vejr, så det måtte være dagen, hvor jeg skulle prøve at tage billeder med mit ny indkøbte fotografiapparat. Da jeg senere så resultatet, blev jeg klar over, at jeg havde meget at lære.

Vi havde et par gode dage i Ystad. Losningen begyndte mandag morgen med kran og et par havnearbejdere, så vi havde god tid til lidt almindeligt skibsarbejde. Vi fik gjort ordentlig rent i skansen, Poul gik, som sædvanlig ned til sin elskede maskine, den tocylindrede Bolinder, som jeg efterhånden også fik et godt forhold til. Det var en glødehovedmaskine, som blev startet med et par startpatroner og luft. Så vidt jeg husker, var den på ca. 100 hestekræfter og ellers ret simpel.

Werner mønstrede af. Han ville hjem og have repareret sin »dårlige«. Bengt og jeg indvilligede i at sejle uden kok, det var ikke til at få fat i nogen afløser og Bengt ville gerne gå i kabyssen, hvilket maden ikke blev dårligere af og da både Arthur og Poul satte pris på god mad, kunne man ikke klage over kosten på ELISE. Dagen startede altid med en kop kaffe og et par »skorpor«, tvebakker ville vi sige. Klokken halv ni fik vi frokost, hvor der næsten altid var lidt varmt til, oftest noget overskydende fra den foregående dags middag. Varm mad klokken tolv, kaffe klokken tre med brød til, af og til noget kage og så aftensmad ved seks tiden. Når vi sejlede, var der altid kaffe på kanden.

Efter udlosningen, som var færdig sidst på eftermiddagen om mandagen, fortalte Arthur, at der desværre ikke var nogen last til os, så vi måtte indstille os på et par dage i Ystad. Tirsdagen gik med rengøring af lastrummet og i øvrigt små opgaver med rengøring og vedligehold. ELISE blev holdt fin rent der var ingen slinger i valsen med hensyn til at alle grejer blev holdt i orden. Dejligt betryggende og det var selvfølgelig også med til at vi var stolte af vores skib.

I Ystad købte jeg mig en blød hat, sådan en skulle man jo ha', et par sko (47 kr.) blev der også råd til. Aftnerne fik Bengt

og jeg til at gå med at gå biografen og jagte piger.

Torsdag fik vi endelig besked om en ny last. Vi skulle til Stralsund efter briketter til Göteborg, så det var afgang fredag morgen og ved middagstid var vi i Stralsund. Det var en ny by for Bengt og mig. Om aftenen var vi selvfølgelig i land og efter en turné rundt på værtshusene, endte vi på en rigtig havnesnask der hed Dorfschenken, hvor der var rigtig gang i den. Gæsterne dér var søfolk som os og havnearbejdere. Vi fik os nogle øl og vodka og på et tidspunkt skulle jeg ud og lade mit vand. Toilettet var som værtshuset, snusket og ret enkelt i indretningen. Oven i købet var der nogle der havde moret sig med at ruske i nogle af de gamle rustne rør, så de sad noget løst på væggen. Vi fik os et par øl mere og var efterhånden kommet i ret så godt et humør.

Pludselig kom et par politibetjente ind, fulgt af de obligate russiske soldater. De var blevet alarmeret af værten, som var blevet sur over hærværket på hans »fine« toilet. Og det viste sig, at det var mig, der var blevet udpeget som synderen, så betjentene begyndte at forhøre mig, mens jeg på mit bedste skoletysk, som løb lidt lettere under indflydelse af de indtagne øl. Heldigvis var der en af havnearbejderne, der havde været ude på toilettet samtidig med mig og han kunne fortælle betjentene at både han og jeg ikke havde foretaget os andet end det man normalt gør på et toilet, så – pyh ha – jeg slap denne gang for at blive sendt til Sibirien. Betjentene og deres trofaste følgesvende måtte gå med uforrettet sag og episoden gav anledning til at vi kom i god snak, og et par øl mere, med havnearbejderne, en af dem hed Wally, en sød ung pige der kørte kran på havnen og da værtshuset lukkede, var det klart, at jeg skulle følge Wally hjem.

Det var begyndt at sne, temperaturen var da også krøbet ned under 0 og der var lang vej hjem til Wally, faktisk boede hun uden for byen, hos sine forældre på en mindre bondegård. Af hensyn til familien, skulle vi være meget stille, men heldigvis havde hun sit eget værelse, så der kunne vi hygge os til lyden af de gumlede køer på den anden side af væggen.

Der var jo lige så lang vej tilbage til havnen og jeg var godt våd om fødderne, skoene kunne ikke holde snesjappet ude. Træt var jeg også da jeg kom ombord hen

Overisning i Øresund.

på morgenstunden, så der var stort set kun tid til at komme i arbejdsklunset og så på dæk og gøre klar til lastning. Og det gik, til en afveksling, hurtigt, så allerede lidt over middag var i færdiglastet og afgang klokken halv to.

Vinteren var kommet igen, bidende koldt var det, men vi fik da gjort nogenlunde rent efter lastningen af briketter. Briketter vejer ikke så meget, så vi havde også en betragtelig dækslast, hvilket passede os meget godt, så det meste af dagen gik med at fylde vore kasser op med billigt brænde til vore kakkelovne. Alle steder, hvor der var plads, fyldte vi op med briketter. De ledige kistebænke i skansen, ja, den ene af køjerne blev også fyldt op. Vi skulle ikke fryse.

Hen ad morgenstunden passerede vi København og et par timer senere, i strålende sol, passerede vi Kronborg. En let brise fra vest forårsagede, at det vand vi fik ind over skibet, øjeblikkelig frøs til is, godt det ikke blæste mere, end det gjorde. Det var rigeligt med is vi fik på skibet, inden vi ankom til Göteborg klokken ét om natten. Da vi ikke vidste i hvilken afdeling af havnen vi skulle losse, lagde vi os i Fiskerihavnen, til vi ved ni tiden fik at vide at vi skulle losse i Sannegårdshamnen, hvortil vi følgelig forhalede. Vi kom af med de fleste briketter i løbet af dagen. Om aftenen var Bengt og jeg på besøg hos en mand Bengt kendte. Stridh, hed han og var formand på en lastbilcentral. Stridh var en af Bengts fars venner, en hyggelig fyr med en sød kone og vi fik da en god snak og kaffe til, inden vi ved elleve tiden traskede ombord igen.

Næste dag, tirsdag d. 10. februar lossede vi færdigt og i grødisen, som efterhånden fyldte hele havnen, forhalede vi til det bassin i havnen der hedder Lilla Bommen. Det er der den gamle, oprindelige danske 4-maste bark VIKING nu ligger. Dengang var der, om vinteren stedet hvor skibe lagde op og det gjorde vi så.

Kapitel 3

Oplagt i Göteborg. – En lille ferietur hjem. Arbejde på en lastcentral. – Forårsarbejdet på ELISE begynder.

Det der med at det blev isvinter og ELISE således måtte stoppe og blive oplagt for vinteren, var jo ikke lige det jeg havde regnet med. Dels var jeg meget glad for skibet og de gode mennesker jeg sejlede med og dels ville jeg jo gerne have min sejlskibstid, så jeg igen kunne komme på langfart og rigtig tjene penge til navigationsskolen. Så arbejdsløshed hørte lige som ikke rigtig med i planerne. Heldigvis var Arthur til at snakke med og vi blev enige om, at jeg forblev ombord og passede på skibet, mens de andre mønstrede af. Jeg ville få min normale hyre – jeg var blevet forfremmet til letmatros da Werner mønstrede af, (360 sv. kr. pt. måned) men på egen kost. Han var glad for at ha' en ombord til at sørge for udluftning, passe fortøjninger og så videre og jeg var glad for at kunne bevare den gode hyre. Og endelig kunne ingen jo sige hvor kort eller længe isen ville vare.

Om onsdagen rejste Arthur og Poul så

ELISE oplagt ved Lilla Bommen, Göteborg.

ELISE vinteroplagt.

hjem. Bengt ville blive et par dage og holde mig med selskab. De første par dage var der nok at se til. Først og fremmest skulle lasten gøres ordentlig ren efter briketterne og det er ikke noget lille arbejde, men efter to dages slid, kunne man såmænd ha' holdt fest i lastrummet. Om onsdagen nåede jeg også – som jeg i de sidste par breve fra mor var blevet mindet om – at skrive fødselsdags breve til mormor og moster Inga. De fyldte henholdsvis 75 og 42 den samme dag, nemlig d. 12. februar.

Om torsdagen, altså d. 12, var Bengt og jeg på Sjöfartsmuseet, en god oplevelse, om aftenen var vi sammen i biografen og om fredagen rejste så også Bengt og jeg var hermed »befälhaveren« på ELISE. Det fejrede jeg med om lørdagen at finde en badeanstalt i nærheden af Lilla Bommen og en tur i biffen om aftenen.

Den næste uges tid gik hurtigt og lige som af sig selv. Om mandagen var det dejligt solskin og ikke meget vind. Det var lige hvad jeg kunne bruge til at få skonnertsejlet op og tørre og efter pakning lagt presenningen på. Jeg hyggede mig med lidt småarbejde, gjorde ordentlig rent i kabys og styrehus, sov længe, læste og, indrømmet, kedede mig lidt.

Om lørdagen, altså den 21. marts kom Bengt ned til Göteborg. Han kedede sig derhjemme og så kunne han lige så godt kede sig sammen med mig. Det med at kede sig blev nu ikke til så meget, for Bengt tilbød at passe på skuden, så jeg kunne komme en tur hjem til bror Peters 16 års fødselsdag. Først prøvede jeg at komme på stop sydover, men da det ikke lod sig gøre, så jeg købte billet til nattoget til København, så jeg var hjemme d. 24, som var dagen for fødselsdagen.

Jeg blev hjemme en uges tid og fik en del fra hånden. Lukkeren på kameraet var gået i stykker, den fik jeg repareret. Jeg var også en tur i svømmehallen, hvilket resulterede i mellemørebetændelse. En tur til doktoren, men der gik nu hul af sig selv. Jeg nåede også at være sammen med Palle et par gange, bl.a. var jeg med til et dejligt bal hos hans forlovede Hanne, inden jeg om tirsdagen vendte tilbage til Göteborg, Bengt og ELISE.

Da vi gik og kedede os lidt, tilbød Bengts ven Stridh, at vi jo kunne få et job på den trafikcentral hvor han var formand. Den fidus sprang vi på. Mødte tidligt om morgenen og med sækkevogne kørte vi pakker og kasser fra lageret ud til rampen, hvor det blev læsset på lastbilerne. Ret hårdt arbejde, men det var jo dejligt at få rørt musklerne lidt igen. Desværre blev den gode løn vi fik ret så kraftigt beskattet, da vi ikke havde noget skattekort. Svenskerne havde jo indført kildeskat. Jeg var ikke vant til at betale skat, så jeg vidste jo heller ikke noget om hvordan man fik et sådant skattekort, så efter godt en uge blev vi enige om, at det ikke rigtig var noget for os, så vi sagde op og vendte tilbage til syslerne på ELISE.

En af syslerne jeg tog fat på, var at rydde grundigt op i grejet vi havde liggende i lastrummet. Brædder til afstivning, gammelt tovværk og i alt skramlet fandt jeg et topsejl til stormasten. Det hev jeg frem, bredte det ud i lastrummet og fandt

at det, bortset fra at det var gået i nogle af syningerne, var lige til at slå under. Frem med sejlhandsken og sejlgarnet og da jeg også fandt masteringene der hørte til, var det bare med at få det slået under. Herligt med lidt rigtigt sømandsarbejde igen.

Kapitel 4

Under sejl på ny. – En brandert med konsekvenser. – Sejladser med Vänern som »hjemmehav«. – Miniferie hjemme og en tur gennem Kielerkanalen.

Der var begyndt at komme forår i luften, temperaturen steg og om tirsdagen d. 17. marts kom Arthur og vi to gik i gang med at gøre skuden sejlklar igen. For første gang længe kunne vi få spulet og vasket dækket, som ikke var kommet til at se kønt ud efter så lang tid i havn med frost og sne. Vi skrubbede dækket med sæbe og soda. Vi kom endda i gang med at vaske, skrabe og male udenbords. Et par dage efter kom også Poul og så var besætningen atter samlet, men isen ville alligevel ikke rigtig forsvinde, så først lørdag den 28. marts slog vi de sidste sejl, klyver og forestængestagsejl under og hen på eftermiddagen sejlede vi først til Mollösund, en lille havn på øen Orust og dagen efter videre til Krogstrand, ikke langt derfra, hvor vi lastede »spannmål« dvs. korn i sække til Mariestad. Onsdag d. 1. april var vi færdiglastede og med en hård vind lige i snuden, dvs. fra syd, sejlede vi til Göteborg og videre op ad Göta Elv. Det syntes jeg var spændende. Jeg havde aldrig været oppe ad elven og jeg må sige, at det er jo da en smuk tur. Noget nyt var der også at lære med at komme ind i sluserne, få fortøjet fornuftigt, så man med trosserne kunne følge med, når vandet, ret så hurtigt kom ind i slusen og hævede skibet. Det er trods alt ca. 50 meter man skal opad, for at komme ind i Vänern og Langfredag d. 3. april kom jeg første gang til Mariestad.

Det var jo helligdag, så både Arthur og Poul rejste hjem og Bengt og jeg benyttede så lørdagen til at få fat i noget brændevin som vi hyggede os med lige indtil jeg skulle ned af lejderen mellem styrehus og kabys, hvor jeg snublede og fik revet en rigtig grim flænge i min venstre hånd. Kors hvor det blødte. Jeg fik skyllet hånden, Bengt fik fat i et håndklæde som vi snoede om hånden og sammen gik vi op til sygehusets skadestue, hvor den unge læge der tog imod, lidt spøgefuldt, med henvisning til min tilstand nok mente, at det ikke var nødvendigt at bedøve hånden, inden han syede den sammen. Nå, heldigvis bedøvede han den og med en halv snes sting og en stor bandage om hånden kunne vi tage ned på skibet igen. Lysten til at feste var dog fordampet, så alt det eventyr på Folkets Park, som vi havde planlagt, måtte vente til en anden god gang.

Mit uheld med hånden grinede Arthur og Poul godt af, men i stedet for at fyre mig, da jeg jo ikke så godt kunne være sømand med kun en hånd, byttede Bengt og jeg job, så jeg fik et par dage i den varme kabys og lavede enhåndsmad.

Efter Påsken, altså om tirsdagen begyndte vi at losse, hvilket vi blev færdige med om onsdagen. Vi prøvede at komme ud af havnen, men vi havde ikke maskinkraft nok til at få drejet skuden rundt, så vi måtte vente til godt midnat, inden vinden havde lagt sig så meget, at vi kunne komme ud. Vi skulle ikke så langt, kun til Bergholmen, en lille by omkring et savværk på Värmlandsnäs, hvor vi lastede brædder og planker. Det tog to og en halv dag og om lørdagen, mod en hård sydvester sejlede vi over Vänern til Vänersborg og ned ad Göta Elv til Göteborg, hvor vores trælast skulle losses over i et stort skib, THELMA, som på denne måde fik sin last via mindre skuder der kom ned med brædderne fra Vänern. Hvor THELMA skulle hen med lasten, ved jeg ikke. I Göteborg fik jeg taget stingene ud af hånden og jeg kunne tørne til på dækket igen.

Dybt lastet, støttesejl sat.

Det tog igen et par dage at komme af med træet og om onsdagen sejlede vi igen op ad elven, denne gang til Slottsskog, et andet lille sted på Värmlandsnäs. Denne gang var det newsprint, dvs. store papirruller til at trykke aviser på. En dejlig let last, idet vi i lastrummet kun kunne have omkring 80 tons. Om fredagen var det afgang og lørdag morgen sejlede vi forbi Göteborg og da der var god vind, en frisk brise fra nordvest, satte Bengt og jeg alle sejl, også storetopsejl, men dog ikke mesanen. Det var første gang vi prøvede topsejlet og det bar fint. En dejlig sejlads sydover. Vi ankom til København søndag eftermiddag og da vi ikke vidste hvor vi skulle losse, lagde vi os ved Langelinie. Jeg smuttede selvfølgelig en tur hjem, hvor alle blev overraskede over pludselig at se mig. Familien fik også lejlighed til at bese det smukke skib deres søn og bror sejlede med.

Mandag morgen d. 19. april forhalede vi over til Christianshavn, hvor vi skulle losse newsprinten. Det tog ikke lang tid og allerede hen på eftermiddagen sejlede vi igen, denne gang i ballast. Vi skulle til Lübeck og laste koks til Hälsingborg. Vi fik ikke sat sejl på denne tur, vinden var stik imod, altså fra syd og da vi rundede Gedser, var det blevet næsten vindstille. Vi ankom til Lübeck ved middagstid. Om aftenen var Bengt og jeg i land og vi måtte begge sande, at det tyske øl var stærkt, så onsdag morgen tørnede vi til med tømmermænd og måtte tage den med ro og forsigtighed. Vi var færdige med at laste allerede om aftenen og gjorde søklar, men Arthur ville vente med at sejle ned ad Travefloden til næste morgen.

Det gjorde vi så, klokken otte torsdag morgen kastede vi los og i stiv østlig kuling kæmpede vi os vej til Hälsingborg, hvortil vi ankom fredag formiddag i fint vejr, som østenvinden havde haft med sig.

Da vi efter udlosning skulle til Landskrona, fik jeg lov til at tage hjem en smut med besked om at møde i Landskrona mandag morgen. Så jeg tog med færgen til Helsingør, Bengt tog med, han ville på værtshus i Helsingør mens jeg snuppede kystbanen til København. Lørdag formiddag en tur omkring Lauritzenrederiet for at høre om ansættelse som dækselev, derfra videre på familiebesøg hos mormor og morfar i Kattesundet, hvor han stadig, trods sin høje alder, havde lidt småreparationer af violiner og mormor stædigt blev ved at foregive, at hun styrede en forretning. Sandheden var dog at uden aldersrenten, som det hed dengang, ville de ikke have noget at leve af. Men mormor ville ikke indrømme, at de var på »fattighjælp«. Så selv om vi alle vidste det, var det ikke noget man snakkede om. Der blev også tid til at hente mit nu reparerede fotografiapparat, som en fotograf på Socialdemokraten, fars arbejdsplads, havde fået repareret til en rimelig penge. Et besøg hos Palle om aftenen blev det også til. Søndagen hygge hos familien og så af sted med Scarlet-færgen fra Tuborg Havn til Landskrona om aftenen.

Mandag morgen begyndte vi at laste kunstgødning, som skulle op i Vänern og det gik stærkt. Allerede ved 3-tiden om

eftermiddagen var vi færdiglastede og en time senere var vi på vej nordover. Vinden var frisk fra sydøst, så et par sejl blev sat og gav et par ekstra knob. Næste morgen ved 7-tiden passerede vi Göteborg og vi bjergede først sejl, da vi kom til slusen ved Lilla Edet ved middagstid. Vänersborg, indsejlingen til Vänern passerede vi ved 17-tiden og næste morgen ved 5-tiden lå vi fortøjede i Karlstad, men da det regnede hele dagen, blev der ingen losning den dag.

Næste morgen, altså torsdag d. 30. april viste det sig, at det ikke var til at skaffe havnearbejdere, så Arthur og jeg måtte i lastrummet og agere havnearbejdere. Det var hårdt arbejde. Gødningssækkene vejede hver 50 kilo som skulle op på en palle. 8 stk. på hver palle og så blev de hevet op af lastrummet med winchen. Bengt passede spillet mens Poul pillede ved sin elskede maskine. Heldigvis havde vi kun 80 tons ombord, hvilket altså gav 40 tons til hver af os. Først på eftermiddagen var vi udlossede og sejlede straks. Grunden til at vi alle synes det var en god idé at blive udlossede så hurtigt som muligt, var selvfølgelig fordi det var d. 30. april, altså Valborgmässafton, en af de store festdage i Sverige og den ville Arthur gerne tilbringe med sin familie i Sjötorp, hvortil vi ankom klokken 21. Bengt og jeg var også klare til at smutte i land, til Folksparken i Höglunda ikke så langt fra Sjötorp. Jeg har helt glemt at fortælle, at jeg havde fået min motorcykel ombord da vi lå i Hälsingborg og lossede koks. Den havde så sin plads ved siden af ankerspillet med en presenning over sig. Den fik vi så i land ved hjælp af fokkefaldet og så af sted til Folksparken, hvor vi fejrede Valborgmässafton med dans, dog uden at score.

Næste morgen kunne vi tillade os at sove længe. Poul var taget hjem til Lidköping og Bengt tog også hjem. Jeg fik ellers dagen til at gå med at feje lastrum og spule dæk. Om aftenen var jeg inviteret til spisning hos Karin og Arthur, hvor jeg for første gang så deres datter Lizabeth. Efter middagen kørte jeg en tur til Mariestad og kiggede lidt på byen. Men det blev jeg hurtigt træt af, der skete jo ikke noget.

Om lørdagen var det stadig fint vejr, så fra en flåde der lå i havnen, skrabede jeg løs maling af stb. siden og malede. Undervejs i mit skraberi gik skraberen pludselig gennem skibssiden. Der var et råddent sted i planken, ikke ret stort heldigvis. Jeg varskoede Arthur og han tog straks et stemmejern og en hammer og gjorde hullet pænt og firkantet og satte en spuns i. Om aftenen igen spisning hos Arthur og bagefter kørte jeg til Höglunda, hvor jeg dansede og også kom i snak med nogle andre unge mennesker, som havde noget hjemmebrændt med. En rigtig hyggelig aften som endte med at jeg temmelig beruset, men forsigtigt kørte tilbage til Sjötorp. Heldigt at de svenske skovveje var så lidt befærdede midt om natten.

Vi blev liggende i Sjötorp til om tirsdagen. Søndagen tilbragte jeg det meste af dagen med at læse i en god bog, liggende på lugen i det gode vejr, igen middag hos Arthur og hele mandagen gik med at vaske maskinen ned. Det trængte den også til efter alt det pilleri med pumper og olietilførselsmekanismen, som Poul havde bikset med. Om tirsdagen, hen på eftermiddagen var det forbi med driveriet. Afgang til Skoghall, bare 6 timers sejlads, hvor vi næste dag lastede 80 tons newsprint, så var lasten fuld. Men vi skulle have mere med denne gang, så vi måtte en tur omkring Skoghall, som ikke er andet end en landsby med en papirfabrik. Der lastede vi, tror jeg, omkring 25 tons kaustisk soda som dækslast. Sodaen var i små tønder på, tror jeg 25 kilo, som vi placerede rundt om lugerne og surrede dem godt fast. Vi var færdiglastede klokken fire om eftermiddagen og sejlede straks, så det blev natteroderi ned ad Göta elven med sine sluser. Göteborg passerede vi klok-

ken 11 næste formiddag og med de fleste sejl oppe i den friske østlige brise sejlede vi vestpå. Bengt og jeg synes ikke rigtig vi kunne være bekendt et sætte mesanen. Det var jo bare et bermudasejl.

Hen under morgenen om lørdagen, bjergede vi sejlene på vej op gennem Limfjorden og klokken 6 fortøjede vi i Nørresundby. Det blev dog ikke weekend ved land. Allerede til middag var halvdelen af papiret ude af skibet, resten skulle til Kastrup og vi sejlede videre med sodaen til Århus, hvortil vi ankom ved 4-tiden søndag morgen. Heldigvis lossede vi ikke med det samme, så vi fik hvilet os, inden vi, Bengt og jeg var en tur på Valencia om aftenen og danse og drikke øl.

Det tog ikke lang tid om mandagen at få losset sodaen, så allerede lidt over middag sejlede vi igen. Spule og skrubbearbejdet efter dækslasten tog lidt tid, for metaltønderne sodaen var i, havde åbenbart lækket en del steder og afsat ætsende ringe i vores ellers så pæne trædæk. Det tog nogle uger inden alle sporene var skrubbet væk.

Tirsdag morgen den 12. maj ankom vi til Kastrup og begyndte straks at losse, selvom det øsregnede. De sagde at det ikke gjorde noget, da de yderste lag af papiret alligevel skulle skrælles af, inden det blev brugt til at trykke aviser på. Fra Kastrup skulle vi til Kopparverken ved Hälsingborg, men de andre synes jeg havde fortjent en tur hjem, så da de sejlede hen på eftermiddagen, var det mig der lod trosserne gå, hvorpå jeg smuttede en tur hjem til Hellerup. Jeg havde tidligere fået et brev fra min mor, hvor hun fortalte om bror Peters problemer. Han gik i realklassen og var godt og grundigt skoletræt. Og så var der nogle rige venner i Hellerup Sejlklub der havde givet ham den idé, at han skulle i kontorlære og blive forretningsmand, hvilket mor forståeligt nok var noget bekymret over. Jeg snakkede med Peter om hans sommerferie og vi aftalte at jeg skulle spørge Arthur om han måtte komme med i sommerferien.

Det blev kun til den ene aften hjemme. Aftalen var at jeg skulle være i Kopparverken ved middagstid, så det var bare at tage toget til Helsingør, færgen til Hälsingborg og bussen til Kopparverken. Hvor vi var tillastede allerede klokken tre om eftermiddagen, afgang 1535, kurs nordefter. Lasten vi havde ombord var endnu engang 'spannmål', denne gang til Mariestad, hvortil vi ankom fredag morgen. Allerede ved 17-tiden var vi udlosset og efter at have gjort lastrummet rent og lagt luger på, sejlede vi ved halv nitiden om aftenen til Gruvön, hvor vi næste morgen lastede newsprint, denne gang med destination Bremen. Klokken to om eftermiddagen var vi lastede og afgik med det samme.

Kapitel 5

Göteborg, Helgolands flag og fuld sejlføring. – Trælast og Newsprint. – Norge for første gang. – Et maleri af ELISE*? – Min bror sejler med. – Hårdt vejr i Kattegat. – Sidste tid ombord* ELISE*.*

Vi kunne rigtigt mærke at det omsider var forår efter den lange vinter. Maj måned var usædvanlig dejlig med varmt vejr og blide vinde. Da vi var kommet ned ad Göta Elv, lagde vi til ved Lilla Bommen og klarerede ud. Vi provianterede også og dermed menes også udførsel, da vi nu endelig skulle lidt på langfart. Bengt og jeg havde set i en brochure at man kunne få noget helt specielt, nemlig »Helgolands Flag«, som var en likør, fordelt på tre flasker med forskelligfarvede likører: hvid, blå og rød. Når man så forsigtigt, med glasset på skrå, hældte væskerne i, dannede de så Helgolands flag, som i parentes bemærket er det samme som Slesvigs. Meget smukt, men smagen –. De tre flasker holdt meget længe. Nå, men vi kom da afsted og da vinden var i det østlige hjørne, satte

Bengt og jeg alle sejlene, det vil sige alle syv bl.a topsejlet til stormasten. Dengang var det i en elendig forfatning, men det lykkedes med det grej jeg havde til rådighed, at få det repareret og det var pragtfuldt endelig at få det brugt. Det gode vejr holdt fint ned gennem Kattegat, Storebælt og lige til vi ankom til Holtenau ved midnatstid d. 18. maj, indsejlingen til Kieler Kanalen, eller som den officielt hedder: Kaiser Wilhelm Kanal. Vi havde i god tid fået sejlene ned, vi skulle jo nødigt gøre Arthur og Povl sure. De synes det var noget pjat med de der sejl, selvom Arthur, hårdt presset, måtte indrømme, at det gav jo et par knob ekstra og lidt mindre forbrug af olie. Nå, i Holtenau fik vi lods ombord klokken 7 om morgenen og sejlede igennem kanalen. Det var første gang jeg gjorde det, så der var jo noget at kigge på. Vi havde i øvrigt et gevaldigt tordenvejr undervejs som klarede luften dejligt og da vi kvittede lodsen ved Brunsbüttelkoog hen på eftermiddagen, var vinden gået om i SSV, men det var godt nok til en gang bidevindsejlads, så vi satte alle kludene engang til, skøn fornemmelse.

Vi var i Bremen klokken 4 næste morgen med lods og klokken 7 begyndte vi at losse, hvilket ikke tog lang tid, så allerede klokken 5 om eftermiddagen og sejlede med det samme, nu i ballast, tilbage til Vänern. I de danske farvande var vinden skiftende, men det lykkedes os dog at få sejlene til at bære næsten til vi kom til Göteborg og lørdag d. 23. maj var vi i Mariestad. Det var lørdag før Pinse, så vi skulle da i Folkeparken med vennerne og fejre det. Stod sent op om søndagen, alene ombord. Vi havde haft noget regnvejr i Kattegat, så jeg benyttede det fine vejr til at få tørret sejlene. Hen ad eftermiddagen kom de andre ombord igen og efter aftensmaden sejlede vi, denne gang bare til Skoghall på den anden side af Vänern, hvor vi næste dag lastede Newsprint. Vi kunne godt have ventet med at sejle til om morgenen, for lastningen kom ikke i gang før klokken to om eftermiddagen på grund af regnvejr. Det gav så en aften i den lille by, men allerede klokken elleve næste dag var det afgang. Den snart velkendte tur hen over Vänern, forbi Vänersborg og så ned ad eleven og gennem de mange sluser. Med vores skib tog det ca. 20 timer til Göteborg.

Vinden var vestlig, hård vestlig vind, så vi satte bare et skonnertsejl for at dæmpe slingeragen og det tager jo ikke mange timer at nå Limfjorden, hvor sejlet kom ned igen. Det blev natsejlads op ad fjorden, klokken 5 var vi i Nr. Sundby, fredag d. 29. maj, den dag hvor jeg fyldte 19 år. Samme dag var der folkeafstemning om ændring af Grundloven, den ændring der satte Margrethe på tronen, dog uden min medvirken, for jeg stod ved winchen fra 07 til 13 og så var det avispapir i land og vi kastede fortøjningerne en halv time senere og i øsregn ned ad Limfjorden med skonnert- og storsejl samt fok og forestængestagsejl. Sejlene ned da vi nåede Göteborg og nattesejlads op ad elven og ankomst til Sjötorp ved middagstid den 30. maj.

Søndagen blev brugt til at slappe af efter et par slidsomme døgn. Allerede ved midnatstid måtte vi afsted igen for at være klar mandag morgen til at laste træ i Skattskärr som også er et lille »brukssamhälle« omkring et savværk. Dem er der jo nogle stykker af i Sverige. Den første dag blev det dog kun lastning et par timer, så regnede det. Onsdag regnede det hele dagen. Torsdag blev det opholdsvejr, så hele dagen, til klokken 8 om aftenen, tilbragte jeg ved winchen og halede planker om bord. Fredag regn indtil lidt over middag, lastning indtil 7 om aftenen. Endelig lørdag var vi tillastet lidt over middag – afgang umiddelbart efter. Så kunne vi, dvs. Bengt og jeg surre dækslasten forsvarligt og rydde op efter opholdet ved land. En smut omkring Karlstad efter noget udfør-

Forfatteren ved winchen.

sel, vi skulle jo til udlandet med de mange brædder.

Vi passerede Göteborg næste dag ved 14 tiden og så gik det vestover med et par forsejl og skonnert- og storsejl. Sejlene tog vi ned næste formiddag, da vi nåede Randers Fjord. Køn sejlads op ad fjorden, ankomst til Randers klokken 12 og klokken 13 begyndte vi at losse.

Dengang, i 1953 var der ansat 70 mand ved havnen i Randers og godsomsætningen var på omkring 70.000 tons om året. Masser af liv i havnen. Mens vi lossede vores trælast, var der mindst 7 til 10 andre småskibe i gang med at losse eller laste. I 1985, da jeg atter var i Randers med en tremastet skonnert, denne gang med det gode skib FULTON, var der ikke meget liv i Randers havn. Jeg så kun en oplagt coaster og en 5-6-tusind-tonner, der lossede træ fra Canada. En mand i lasten til at slænge omkring pakkerne af træ og en kranfører der pænt satte pakkerne i rad og række. Ifølge havnemesteren var der samlet set ansat 7 mand og godsomsætningen var omkring 700.000 tons om året. Det er da et tegn på en udvikling som bl.a. kan være med til øget arbejdsløshed.

Nå, men den gang i sommeren 1953 var hverken havnen eller byen Randers kedelig. Bengt og jeg havde hørt om to steder, som vi ville besøge: Maxim hed det ene sted, hvad det andet hed, husker jeg ikke. Jeg aner ikke om de to værtshuse stadig eksisterer, men den gang var begge steder meget besøgte og ikke for det dårlige. Vi hyggede os begge steder, dansede med en masse forskellige piger.

En sen eftermiddag mens vi lå i Randers og Bengt og jeg ryddede op på dækket efter dagens losning, blev vi tiltalt af en ung mand på kajen. Vi kom i god snak og vi bød ham ombord. Han hed Ernst, var fra Bornholm, havde sejlet noget, men prøvede nu at slå sig igennem med at tegne og male. Han tilbød at male et portræt af ELISE for kun 40 kroner. Sådant et maleri ville jeg da gerne have og bad Ernst om at male ELISE for fulde sejl. Jeg kunne så få maleriet når vi ca. 3 uger senere kom til Århus med en trælast. Det ville Ernst gerne, der var bare lige det ved det, at han havde ingen penge til at købe lærred og farver for, så han bad om et forskud på tyve kroner. Ups, tænkte jeg. Der fik han mig. Jeg synes ikke der var nogen vej tilbage, så han fik tyve kroner og vi havde i øvrigt en hyggelig aften sammen.

Torsdag d. 11 juni var vi udlossede og sejlede straks med kurs mod Göteborg, som vi passerede næste formiddag. Der satte vi Poul i land. Han havde i Randers fået at vide at hans gamle far var afgået ved døden og tog fra Göteborg til Lidköping, hvor faderen skulle begraves, så vi var kun tre mand op gennem sluserne til Vänern.

Lørdag formiddag ankom vi til Sjötorp, den lille by ved indsejlingen til Götakanalen. Her boede Arthur med sin søde kone Karin og deres c. 9-årige datter Lizabeth. I Sjötorp havde vi et par liggedage, vejret var godt, så mens de andre holdt fri,

Maleriet af ELISE.

fik jeg smurt lidt maling på den gamle dame. Hver aften blev jeg inviteret til at spise sammen med skipper Arthur og hans lille familie, hyggeligt. En af dagene kom Arthur ombord og sammen skrubbede vi dækket med causticsoda – skrappe sager. Da dækket var tørt, smurte jeg linolie på. Hvor blev dækket dog pænt, da vi var færdige.

Tirsdag d.16. juni var den lille rolige periode forbi. Jeg havde rigtig hygget mig med vedligeholdsarbejdet i det fine vejr, men nu skulle vi i gang igen. Klokken syv om aftenen sejlede vi fra Sjötorp, endda med en mudderpram og to lastepramme på slæb. De skulle samme sted hen som vi, nemlig Skoghall, et lille samfund omkring en papirfabrik og savskæreri i Värmland, ikke langt fra Karlstad.

Der var vi næste morgen klokken 6 og begyndte straks lastning af newsprint til Nr. Sundby. 80 tons. Det tog kun et par timer at laste, så allerede klokken 12 var det afgang mod Vänersborg og Göta elven med sine sluser. Vi var i Göteborg lidt over midnat, så vi fortøjede i Lilla Bommen. Vi skulle jo udklarere, derfor mellemlandingen. Hen på eftermiddagen afsejlede vi og straks efter at have klaret trosser og fendere af vejen, satte Bengt og jeg alle de klude der var, for vinden var gunstig, en blid sydøsten, så lidt har det da hjulpet på farten. Ved vagtskiftet klokken 19, bjergede vi sejlene, lidt før Hals. Vi var i Nr. Sundby ved femtiden, men fik ikke losset noget den dag på grund af vedholdende regn.

Næste dag, lørdag d. 20 var det tørvejr og så tog det ikke lang tid at få hevet de store papirruller op af lasten, så allerede ved middagstid slap vi fortøjningerne og stævnede ned ad Limfjorden, tilbage mod Skoghall, hvortil vi ankom hen på aftenen, søndag d. 21.

Vi skulle have endnu en af de fine laster newsprint til Nr. Sundby, men af en eller

anden grund kunne de først begynde at laste os dagen efter. Derfor kunne vi benytte dagen til lidt tiltrængt skibsarbejde. Med en bådsmandsstol og en bøtte linolie kravlede jeg til vejrs og fik i løbet af dagen smurt alle tre master.

Næste dag, tirsdag d. 23. juni lastede vi 50 tons i Skoghall og sejlede ved middagstid de få sømil hen til en anden papirfabrik, Gruvön, hvor de dog ikke var klar til at laste os, så vi benyttede os af det fine vejr til en tur i vandet og afslapning resten af dagen. Nu var Gruvön bare en fabrik med en mole og det var nok derfor at denne Skt. Hans Aften forløb uden bål eller fest. Det havde jo nok set anderledes ud, hvis vi havde ligget i en af de andre havne på Vänern.

Næste dag fik vi, meget langsomt, i løbet af dagen de sidste 30 tons ombord, afgang efter vi havde spist til aften, hvilket indebar natarbejde i sluserne ned ad elven, men i det gode vejr og den lyse nat var det jo nærmest en fornøjelse. Omkring Lilla Bommen i Göteborg et par timer næste formiddag og så afsted mod vest i højt solskin. Det blev dog ikke til noget med sejl denne gang, totalt vindstille, men så var der jo også tid til lidt malearbejde, skandækket i den ene side fik en omgang med malekosten.

Vi havde jo regnet med hurtigt at komme af med lasten næste dag, men åbenbart var havnearbejderne optaget andet steds, så først over middag kom vi i gang og først klokken 8 om aftenen kom vi afsted, denne gang med en ny destination, Kragerø i indsejlingen til Oslo Fjord.

Ved vagtskiftet næste morgen satte Bengt og jeg alle sejl i den dejlige vestlige brise og da vi var på højde med Skagen kom vi til at ligge nogenlunde tværs og på kurs med en allerede dengang kendt galease, nemlig HAVET af Svendborg (1939, Ring-Andersen). Også hun bar de sejl hun havde til rådighed og længe lå vi side om side, indtil kurserne divergerede så meget,

Skylarking i Kragerø.

at vi mistede hinanden af syne. HAVET sejler jo stadig, nu under tysk flag med navnet SEUTE DEERN. Før hun blev solgt til Tyskland, var hun et par år ejet af J. Lauritzen, rødmalet og med navnet NOONA DAN og fungerede som ekspeditionsskib i bl.a. Stillehavet.

Lørdag aften ankom vi til den hyggelige Kragerø, hvor der var tivoli i byen og det skulle vi selvfølgelig besøge i den lune sommeraften. I min dagbog står der: mægtig skægt.

Søndag morgen vågnede vi op til en af de her sommerdage man aldrig glemmer. Skandinavien var åbenbart hjemsøgt af et stabilt højtryk. Varmt, varmt – og vi nød det. Bengt og jeg fik det meste af dagen til at gå med badning og leg i riggen, det englænderne kalder skylarking – i armene op ad fokkestaget, ad knækstaget til stormasten og ned ad topbardunen og fra lønningen et hovedspring i vandet. Herligt tidsfordriv. Selv Poul og Arthur lod sig lokke en tur i vandet. En dejlig dag.

Mandag formiddag tog det bare 3 timer at styrte 230 tons kvarts ned i lasten, så allerede klokken halv elleve var det afgang, vejret stadig fint, ikke en vind rørte sig, men med den lille klat kvarts i bunden af skibet blev det alligevel til en ret kraftig slingerage. Godt vi ikke skulle så langt.

Halv seks om morgenen var vi i Göteborg og halv syv om aftenen lå vi fortøjede i Trollhättan.

Losningen tog noget længere tid en lastningen. Lidt under halvdelen fik vi i land om onsdagen med folk fra land, så der var tid til lidt vedligeholdsarbejde i det stadig meget fine vejr. Jollen blev firet næsten ned til vandet og med flere potter maling og forskellige pensler, gik jeg i gang med at male vort smukke agterspejl op. Blå, gul, hvid, rød og sort maling til slyngningerne, blomsterne og navnet. Et herligt arbejde i den voldsomme hede. Jeg var endda så heldig at vi vendte agterenden mod nord, så jeg sad behageligt i skygge.

Næste dag fortsatte jeg og fik i løbet af dagen gjort arbejdet færdigt.

Min lillebror Peter havde lige taget realeksamen og var i syv sind om han skulle fortsætte i gymnasiet eller gå på handelsskole. Jeg havde spurgt Arthur om han måtte komme med på ELISE i hans sommerferie. Det måtte han godt, dog uden hyre. Så Peter kom med toget til Trollhättan om aftenen. Ved midnatstid var vi udlossede og sejlede med det samme, men blev på vejen ned ad Götaelven stoppet af tåge. Vi fortøjede ved en lille bro en times tid til det lettede. I Göteborg om formiddagen, klarere, proviantere og så videre nordpå, ankomst Kragerø næste morgen. Ingen lastning den dag. Sammen med min bror fik vi tjæret agter under vandlinjen. Fik også malet lidt fribord. Efter udskejning badede vi fra skibet.

Næste dag, søndag d. 5. juli, sov vi alle længe. Vejret var ved at skifte med ret meget vind fra vest, så der blev ingen badning den dag, men om aftenen var vi alle tre, Bengt, Peter og jeg en tur i det lokale tivoli og fik også danset og flirtet lidt med nogle søde norske jenter.

Næste morgen begyndte vi at laste kvartsen og det gik som sidste gang ret hurtigt, så klokken 13 kunne vi smide fortøjningerne og stævne ud i den ret hårde vind, nu fra sydvest. Vi kunne ikke sætte sejl, vinden var for spids, så vi slingrede sydpå.

Det blev en dramatisk rejse, heldigvis ikke lang. Slingeragen blev kun værre og værre. Begge lønninger kom under vand skiftevis og mængder af vand skvulpede rundt på dækket. Hverken spygatter eller lænseporte kunne komme af med vandet inden næste brodsø fyldte dækket. Den kære ELISE som ellers var så tæt, begyndte at lække, både i dæk og under vandlinjen. I forpeaken flyttede vi i underkøjerne og min bror Peter blev søsyg. Jeg havde frivagt fra klokken 19, havde lige fået lidt mad, et par »smörgåsar«, varm mad var det ikke muligt at fremstille i den søgang, da Bengt kom hen forud og kaldte mig op. Den tvungent trukne pumpe i maskinen var gået i udu. Sandsynligvis stoppet til omkring pumperørets si, så det var altså bare med at få gang i håndpumperne på dækket. Der var to, en lige foran maskinruffet og den anden bag ved skonnertmasten. Vandet var kommet så højt op i maskinrummet, at det store svinghjul på Bolinderen var halvt dækket og piskede vandet rundt i kaskader.

Heldigvis var det en rigtig lun sommernat, så det var i skjorteærmer og korte bukser og bare fødder vi stod og pumpede. Også det hårde pumpearbejde holdt os varme. Det er jo godt med sådan et par gode gamle velholdte Faaborg-pumper. Vi fik snart pumpet så meget vand ud af skuden, at Poul kunne komme ned i maskinrummet og få smurt hvad smøres skulle. Arthur bestemte sig for at søge nødhavn og hen på morgenstunden (lidt over klokken 3) fortøjede vi i sikkerhed i Marstrand og møre og trætte kunne vi få os et par timers tiltrængt søvn.

Bengt fik stablet en god middag på benene til os og eftermiddagen fik vi til at gå med at rydde op og jeg fik skåret et nyt klofald i storen.

Og det blev ved med at blæse. Også onsdagen blæste det vildt, så vi blev i Mar-

Peter til rors.

strand, fik lidt malerarbejde fra hånden. Aftenen blev brugt til en spadseretur op omkring Carlstens Fæstning, den som Tordenskjold gjorde kendt ved sin krigslist, den med »Tordenskjolds soldater« og bemærkningen til kommandanten: »Hvad dælen nøler I efter«? En kop kaffe på en café sluttede den aften.

Næste dag, torsdag d. 9 var vinden aftaget så meget, at vi kunne komme afsted. Klokken tretten lod vi fortøjningerne gå og delvis indenskærs kunne vi nu sejle til Göteborg, hvor vi var ved ti tiden om aftenen, Trollhättan klokken 8 om morgenen. Losningen begyndte først efter middag. Om aftenen var vi tre drenge en tur i Folkets Park, en fantastisk svensk opfindelse med de der folkeparker, som regel med god underholdning. Den aften i juli var det den dengang berømte Snoddas som optrådte. Lidt dans med søde flickor bliver det som regel også til.

Vi fik længere tid i Trollhättan end vi havde regnet med. Losningen gik langsomt, så først om tirsdagen var vi udlossede og klokken lidt over ti, i øsende regnvejr, sejlede vi op ad elven. Da vi var kommet gennem den sidste sluse og ud i Vänern, var det blevet tid at vaske arbejdsbukser. Det skete ved at lægge dem på dækket, gøre dem våde strø lidt sæbepulver ud over dem og så på med skrubben. Bag efter en ende gennem det ene bukseben og så overbord med bukserne. Når de efter en halv times sejlads i vort kølvand, det gode ferskvand, blev trukket ombord, var de endda meget rene.

Ved ottetiden om aftenen fortøjede vi i Sjötorp og Bengt og Arthur tog hjem og besøgte deres respektive familier.

Næste dag, onsdag fik Poul, Peter og jeg tiden til at gå med forskellige småting. Poul overhalede sin elskede maskine og Peter og jeg fik tjæret under vandlinjen agter. Hen på aftenen kom de to andre og ved midnatstide sejlede vi til Gruvön, hvor vi om torsdagen lastede 100 tons newsprint, bestemt for Bremen.

Fra Gruvön til Vänersborg er kursen SSV og det blæste en halv pelikan fra SV, så turen fra Vänern og til Göteborg tog næsten et døgn. Efter udklarering og proviantering kom vi videre sent på eftermiddagen. På denne tur var Pouls kone Bodil og hans søn Lanny med. De skulle på en lille ferie hos Bodils forældre, så vi skulle sætte dem af undervejs.

Afgang sidst på eftermiddagen fra Göteborg og med en frisk vestlig brise og alle sejl sat, gik det rask sydover for bidevind. Lørdag aften smuttede vi lige ind til Korsør og satte vore to passagerer af og næste formiddag sejlede vi ind i Kielerkanalen. Hen på aften kvittede vi lodsen i Brunsbüttel og begav os ud i Nordsøen. Det fik vi hurtigt nok af, for det blæst ret imod, så meget at Arthur besluttede at vi skulle overnatte i Cuxhafen. Vi fortøjede der klokken fem mandag morgen. Der blev vi så til næste dag egentlig uden at lave noget. Rigtig kedeligt vejr med hård vind og regnvejr. Tirsdag morgen klokken 9 slap vi igen fortøjningerne. Vinden var løjet betydeligt og i en svag vestlig brise og småregn stævnede vi mod Bremen, hvortil vi ankom sent om aftenen.

Næste dag tog det ikke mange timer at

komme af med papiret, hvorefter vi forhalede til en anden kaj, hvor vi skulle laste koks. Halvdelen fik vi ind denne dag, så det blev til en nat i Bremen, hvor vi tre: Bengt, Peter og jeg fandt det vist nok mest obskure værtshus i nærheden af havnen. Masser af pågående damer. Nå, vi hyggede os et par timer, men fik hurtigt nok af det leben, så en god nats søvne blev det til.

Torsdag d. 23. juli var vi færdiglastede klokken 12 og afgik umiddelbart med lods ombord. Der er jo temmelig langt ad Weser til Bremerhaven, så vi havde masser af tid til at gøre søklar. Efter at have kvittet lodsen, nåede vi dog at få sat et par sejl til den relativt korte sejltur til Kielerkanalen, som vi nåede klokken ni næste morgen. Da vi var kommet igennem kanalen var vejret stadig fint, så sejlene kom op igen og i det skønneste sommervejr stævnede vi op gennem de danske farvande.

I løbet af lørdagen aftog vinden lidt, friskede igen efter solnedgang, så vi bjærgede ikke sejl før vi havde passeret Vinga. Søndag morgen passerede vi Göteborg og i stærk modstrøm masede vi os op ad elven, Vänersborg blev passeret klokken 18 og næste morgen tidligt fortøjede vi i Kristinehamn, som ligger helt oppe i det nordøstlige hjørne af Vänern. Efter udlosningen af koksene, måtte vi tre unge ned i lasten og først feje grundigt og derefter spule lige så grundigt, for vores næste last, som vi skulle indtage i Skoghall, som kun ligger fem timers sejlads fra Kristinehamn, var papirmasse til Århus.

Vi skulle kun have 120 tons, så allerede tirsdag eftermiddag gik det atter mod syd over Vänern til Götaelven. Da vi næste morgen kom til Göteborg, besluttede Arthur sig for at vi skulle blive liggende og vente på bedre vejr. Det blæste ret kraftigt fra vest, så på den måde fik vi en friaften i havn, en friaften vi benyttede til at tage en tur på Liseberg, Göteborgs svar på Tivoli i København.

Peter på skonnertbommen i Storebælt.

Allerede klokken fire torsdag morgen var det blevet så roligt i vejret, at vi vovede pelsen. Det blev dog en ret urolig sejlads til Århus, for der var stadig høj sø og da vinden var ret imod, kunne vi ikke sætte sejl til at stabilisere bevægelserne. Vi fortøjede i Århus fredag morgen klokken 6 og klokken 7 begyndte losningen med kran, så allerede ved middagstid var lasten tom igen. Vi kom dog ikke afsted den dag, vejret var blevet dårligt igen, regnvejr og kraftig blæst, jeg husker ikke hvor fra, men i hvert fald fik vi en aften i havn. Jeg fulgte bror Peter til toget. Han havde besluttet sig til at begynde i 1. G og det glædede os alle, vist mest vores mor. Bengt og jeg synes, efter al den forcerede sejlads på det sidste, at vi fortjente et par øl og dem fik vi så på Valencia plus lidt dans med unge damer.

Lørdag d. 1. august sejlede vi fra Århus ved middagstid, men vi kom dog ikke så langt. Søen var slem ved det tomme skib, så hen under aften søgte vi »vinddriverhavn« i Grenå, dog kun et par timer. Ved 4-tiden om morgenen stak vi af og var i Göteborg sent på aftenen.

Inden vi sejlede fra Göteborg, nåede vi at få post ombord og der var brev til mig

fra J. Lauritzen om at de nu havde en hyre til mig som dækselev i rederiet, så jeg måtte fortælle Arthur, at jeg gerne ville mønstre af, når vi engang i næste uge ville komme til Århus.

Ellers gik det som det plejede: Op ad elven – over Vänern til Skoghall, hvor vi lastede træ og dengang tog det jo sin tid at få sådan en last ombord. Omhyggeligt blev hvert bræt og planke lagt i forlængelse af hinanden til rummet var fyldt. Derefter en dækslast så høj, at man lige netop kunne se over den, når man stod til rors, så det tog fulde tre dage at få lasten ombord.

Da vi sejlede fra Skoghall om fredagen d. 7. august var vi mange ombord. Ikke alene havde Arthur fået fat i en afløser til mig, Öhmann hed han, flink fyr, men også skippers kone og datter – Karin og Lizabeth kom ombord for en ferietur. Det lykkedes for dem begge at blive søsyge på turen over Vänern.

Til Århus ankom vi om søndagen og selvfølgelig skulle Bengt og jeg introducere Öhmann for det århusianske natteliv på Valencia, en rigtig munter aften.

Om mandagen begyndte losningen og – mirabile dictu – dukkede Ernst op med maleriet af ELISE. Jeg synes det så godt ud, så han fik sine 20 kroner og vi fire blev det til, fik os en øl sammen i forlukafet. Den 13. august mønstrede jeg så af fra det dejlige skib. 7 måneder og 6 dage blev det til. Men nemt var det ikke at sige farvel til Arthur, Poul og Bengt. Vi var jo blevet et rigtig godt hold i de syv måneder jeg var ombord og set i dag fra pensionist-lænestolen kan jeg kun sige at ELISE var min bedste hyre i mine 43 år til søs.

P.S. I den dejlige sommer 1986 genså jeg Vänern, denne gang som skipper på eget skib, jagten HELENE. En dejlig sommerferie med familien. Vi var selvfølgelig også en tur i Mariestad og mens min kone og jeg gik en tur langs kajen, ankom et udflugtsskib som sejlede rundture fra Mariestad og lidt op ad Göta Kanal. Skipperen der stod i styrehuset, døren var åben, lignede grangiveligt Arthur og jeg blev enig med mig selv om at det måtte være en søn han havde fået efter min afmønstring.

Da skibet lagde til, henvendte jeg mig til skipperen og det var sågu da Arthur. Han så overhovedet ikke ud til at være ældet. Vi fik os en god snak om gamle dage. Karin havde det godt og Lizabeth var sygeplejerske i Lidköping og havde to børn. ELISE var bare væk.

Julehistorie for børnebørnene 2013

Af JØRGEN JOSEPHSEN

En rigtig god historie begynder altid med: Der var engang – og sådan skal denne lille julehistorie da også begynde, altså:

Der var engang, ja for at være mere præcis er det nøjagtig 59 år siden denne historie fandt sted, altså julen 1953.

Meget var anderledes dengang. Vi havde vel hørt om fjernsyn i Amerika, men det var slet ikke noget vi kendte til i lille Danmark. Mobiltelefoner, EDB og internet, Cd'er og Dvd'er var også ukendte endnu ej opfundne ting. De første nylonskjorter var lige kommet til landet – en dejlig opfindelse, ikke mere besværlig strygning. Nå det var nu slet ikke den slags ting vi skulle snakke om, men en lille episode på havet, jeg var selv med, så historien står til troendes.

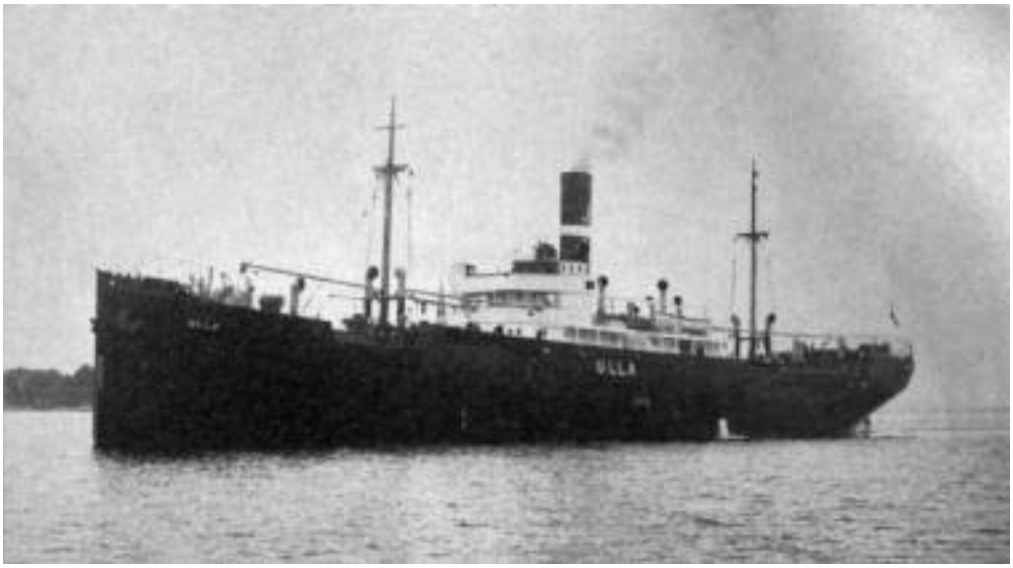
Lidt før jul det år, jeg tror det må have været den 20. eller 21. december var den lille damper jeg dengang var påmønstret færdiglastet med svovlkis i den meget lille by Thamshavn, langt oppe i Norge, lidt syd for Trondhjem. Ja, det var vel nærmest kun fabrikken og så en kaj, hvor vi lå fortøjede. Svovlkis er noget man bruger i fremstillingen af papir, så vi skulle med denne last helt op til Finland og vi havde travlt, for vandet ved Finland var, som det altid er om vinteren, ved at blive til is.

Nå, vi blev færdiglastet, fik lagt lugerne på og gjort godt søklar, alt stuvet og surret forsvarligt, for vi kunne jo godt se at vejret trak op til noget rigtigt ubehageligt. Tunge skyer kom farende fra vest og selv inde i havnen kunne vi mærke at det blæste temmelig meget der uden for de skærmende øer og skær. Vi på dækket kunne ikke rigtig forstå at vi ikke for længe siden havde ladet fortøjningerne gå. Der havde længe været damp på kedlerne og vi nåede endda at få spulet skibet rent for alt det ubehagelige svovlstøv, men snart fik vi forklaringen. Skipperen, Laurits Andersen, eller som han hed i daglig tale – Laurits Målmand, en rigtig guttermand af en sømand, som var meget vellidt overalt i skibet, måske lige med undtagelse af hovmesteren, også kaldet høkeren, som hos denne kaptajn ikke kunne lave sine almindelige snyderier med kosten og fiksfakserier med toldere og skibshandlere. Dertil var Laurits Målmand for erfaren og som sagt en rigtig guttermand som gerne så at det skib han førte, var et godt og lykkeligt skib. Og det var gamle ULLA DAN, takket være Laurits Målmand og ikke at forglemme 1. styrmand Bjerregaard, en ældre erfaren og myndig herre, der under krigen havde sejlet med amerikanske skibe i murmansk-farten.

Hen på eftermiddagen fik vi forklaringen på at vi ikke var kommet af sted. Skipper Laurits havde nemlig besluttet at sejle indenskærs så langt sydpå vi kunne langs den norske kyst og for at vi kunne det, skulle vi have to lodser med os, så de kunne afløse hinanden. Turen ned til omkring Stavanger ville nemlig komme til at vare et par dage.

Så endelig kom vi af sted og selv om vejret ikke var det bedste og det var ved at være mørkt, kunne vi jo godt se hvor kønt landskabet her i den norske skærgård var.

Klokken fire om eftermiddagen begyndte min vagt. Vi var to dæksfolk på vagt ad gangen og jeg var på vagt med Aage som var matros, jeg selv letmatros.



S/S ULLA senere omdøbt til ULLA DAN.

Jeg havde første rortørn og det var for en gangs skyld ikke så kedeligt som det plejede, når man en stiv klokketime bare skulle holde den samme kurs. Sejlads i skærgården kræver kursændringer med få minutters mellemrum, så der var nok at gøre for en rorgænger. Og vigtigt var det jo at styre korrekt, for der var sandelig ikke meget plads mellem skærene og de små øer.

Men allerede næste morgen måtte vi en tur ud i det oprørte Norskehavet. Ved Kristiansund kunne vi desværre ikke følge skærgården længere og jeg skal love for, vi fik vor sag for Både de store søer der kom vestfra og fik den gamle damper til at slingre, så begge lønninger kom under vand skiftevis, men også den brudte sø mod klipperne, der så kom rasende fra øst, var med til at gøre sejladsen meget ubehagelig. Heldigvis kunne vi igen komme i læ bag klippeøerne ved Mold efter ca. 4 timers sejlads.

Men så kom tågen. Heldigvis var skibet så moderne, at vi havde en radar, godt nok en gammeldags en, men dog en radar, så de to erfarne norske lodser kunne få os sikkert rundt omkring de mange skær og små øer. For alle ombord, undtagen for folkene på broen, var det behagelig sejlads, godt nok hvert minut afbrudt af tågehornets lidt uhyggelige lyd og så det faktum at man ikke kunne se stævnen fra kommandobroen. Godt vi havde radaren.

Og den rolige sejlads gav kokken Gunnar god tid og lejlighed til at forberede vores jul. Han havde oven i købet fået tid til, sammen med koksmaten Jens at bage småkager, som han hele tiden måtte holde strengt øje med, for vi kunne jo ikke nære os for at stikke en hånd in i kabyssen, når vi kom forbi. De fleste af kagerne frelste han dog fra vores grådighed. Vi var alle sammen glade for at have Gunnar som kok, for han kunne altså trylle med de ikke altid lige gode eller rigelige råvarer, som den nærige høker forsynede ham med. For eksempel havde vi ikke for meget proviant ombord her op til jul. Høkeren undskyldte sig med at alting jo var så dyrt i Norge og vi skulle jo alligevel, på vejen til Finland, inden om til København for at bunkre og have frisk proviant ombord.

Den 24. december om morgenen måtte

vi sige farvel til vores to stovte lodser, som blev sat ombord i lodsbåden lidt syd for Stavanger, hver med en god dansk flaske Rød Ålborg og en karton cigaretter i tasken og et glædelig jul fra skipper Laurits.

Ja, så måtte vi jo ud i vejret. Aller værst var det jo lige da vi stak næsen uden for de skærmende klippeskær. Der fik jo vi jo bagvandet med, så ikke alene de store bølger der, som vi sagde, havde taget tilløb helt ovre fra Amerika, men når de ramte klipperne, slog de jo lige tilbage i agterenden af vores skib, ja man fik fornemmelsen af at vi var mere under vandet end oven for. Det hjalp lidt, da vi kom et par sømil fra land, så var det jo »bare« kæmpesøerne der vaskede ind over skibet den ene gang efter den anden. Gamle ULLA stak sin lodrette næse ind i de buldrende bølger og vandet vaskede ind over bakken, fyldte det vi kaldte druknehullet lige bag forskibet op, så vi, for at komme frem og tilbage til vores kamre og messen i forskibet, måtte benytte gangbroen hen over druknehullet. Og vi skulle være hurtige, lure på chancen og håbe at vi nåede fra midtskibet til nedgangskappen uden at blive gennemblødte. En noget våd måde at gå ind til julen på. Godt vi havde god varme inden døre i den gamle steamer og tanktoppen, rummet midtskibs hvorfra man gik ned i maskinrummet, var til stadighed opfyldt af vådt tøj, der hang til tørre.

Normalt spiste vi varm mad til middag og så smørrebrød om aftenen, men da det jo nu var gået hen og blevet juleaftens dag, blev der byttet om på det, så vi spiste kold mad til middag og glædede os selvfølgelig til den gode julemad, vi skulle have om aftenen.

Eftermiddagen fik vi til at gå med at pynte lidt op i messen forude, som vi matroser delte med fyrbøderne. I Thamshavn havde et par stykker af os været en tur lidt oppe ad fjeldet, bevæbnet med en fuks-svans og deroppe havde vi fundet et pænt lille grantræ, som vi nu pyntede med det vi kunne finde på. Vi klippede nogle pæne farvebilleder ud af nogle Familejournaler. Den gamle Larsen havde lavet nogle pæne tyrkerknob og Frits, der var god til at knytte bælter og andet, havde knyttet et par klokkestrenge og små måtter. Vi synes såmænd det så helt pænt ud, som det stod der på dørken, godt surret, så det ikke kunne vælte. Lysene måtte vi tænke os til. Dog havde vi fundet et par af de gamle nødlanterner frem, nogle der havde petroleumslamper i. Sådan et par styrbord og bagbord lanterner mente vi måtte kunne bidrage til julehyggen.

Så alt var klart, kun ikke vejret, som opførte sig meget ujulet. Den tunge last af svovlkis fik skibet til at slingre uhyggeligt meget. Fra side til side, næsten med rælingen under vand og ind imellem brød nogle gevaldige søer ind over stævnen og fyldte druknehul, dæk og sidegange med det klareste vand fra et meget oprørt Skagerrak.

Klokken seks skulle vi spise. Aage havde lige afløst mig ved roret, jeg havde altså fløjtetørn i den næste time, så jeg gik ned i Kabyssen, hvor Jakup, vores færøske jungmand var ved at få øst julemaden op i madspandene. Kartofler, både de hvide og brunede, masser af rødkål og dejlig brun sovs og det bedste af det hele – en dejlig stor flæskesteg med sprøde svær. Den fik vi med i bradepanden, godt dækket til med et par viskestykker. Madspandene kunne stå oven i hinanden og bæres sammen, dem tog Jakup sig af og jeg tog et godt greb om bradepanden med flæskestegen og så stak vi hovedet ud af kabysdøren og vogtede på søens bevægelser, prøvede at finde et mønster i bølgernes bragen ind over skibet, så vi kunne vælge det rigtige øjeblik til at smutte forud med vor dyrebare last. Et par gange var vi lige ved at løbe frem over dækket, men betænkte os – og godt for det. En vældig sø brød ind over skibet, men lidt efter var vi sikre på at nu kunne det gå. Af sted for vi

Laurits »Målmand« fra Marstal.

hen over fordækket, men lige da vi var ved at nå nedgangen til messen, kom den bragende, monsterbølgen. Hele forskibet gravede sig ned i havet og vi blev begge revet med agter over af den frembrusende bølge. Holde fast i hverken madspande eller bradepande kom slet ikke på tale, nu gjaldt det livet. Mest bange var jeg for at blive slynget mod masten eller et af dampspillene eller i værste fald blive taget med udenbords. Vi forsøgte begge to at få fat i et eller andet, så vi ikke skulle ryge med udenbords. Først henne i styrbords sidegang lykkedes det at få fat i noget og holde fast i. Jakup fik fat i en af jernstøtterne op til næste dæk og der hang han, med kroppen ud over skibssiden, men fik sig dog manøvreret ind på den rigtige side af rælingen. Jeg fik fat i et af pejlerørene og der holdt jeg fast til vandet var skyllet videre agter over. Dyngvåde og forslåede stod vi der – uden julemaden. Tilbage til kabyssen og klage vores nød til Gunnar kok, han hen efter hovmesteren, for han havde ikke mere steg. Kartofler var der, men ikke mere kød. Hovmesteren kom. Flæskesteg var der ikke mere af, men vi kunne da få nogle røde pølser. Dem havde han rigeligt af og dem kendte vi. De var ikke populære, sikkert nogle han havde fået billigt et sted, så selvfølgelig protesterede vi og det blev til et ret så højrøstet skænderi, hvor Jakup og jeg kom til at kalde hovmesteren for et grådigt og nærigt r….hul, hvilket han ikke synes om. Midt i skænderiet stod skipperen, Laurits Målmand pludselig i kabysdøren og ville høre hvad skænderiet drejede sig om. Hovmesteren: »Ja, det er altså de to umuliusser der smider den god mad ud over siden i stedet for at bringe dem frem til dem der sidder og venter på maden«. Vi: »Det var altså søen og den var lige ved at tage os med og nu vil høkeren prøve at smøre nogle af hans forbandede røde pølser af på os, her en højhellig juleaften«. »Ja, ja«, sagde Laurits Målmand, »det der med det hellige må vi nok vente et par timer med, men er det virkelig alt hvad du kan tilbyde, hovmester – røde pølser? Arh mon, skal vi ikke lige gå en tur ned i provianten og se om ikke der skulle være noget bedre«.

Hovmesteren, skipperen og Vi to våde sømænd myldrede ned af lejderen til provianten og ind i dybfryseren, hvor skipperen med det samme fik øje på en dejlig stor oksemørbrad. »Mon ikke vi kunne save en halv snes gode bøffer ud af den der?« sagde skipperen. »Jamen« sagde hovmesteren. »Den er da alt for god til de der matroser«. »Sludder« sagde Laurits Målmand. »Jakup, spring ned i maskinen og lån en nedstryger, så vi kan save denne hersens mørbrad op til nogle fornuftige bøffer«. Jakup af sted og to minutter efter klar til at save, det vil sige, det gjorde skipperen, nogle rigtig gode og forsvarlig mandebøffer, mens hovmesteren stod ved siden af og nærmest klynkede over al den gode mad der derved gik til spilde i matrosmaver.

Da mørbraden var savet til gode forsvarlige bøffer, varede det jo ikke længe

inden Gunnar fik dem stegt pænt og ordentlig. Kartofler og sovs i spandene, som vi var heldige ikke var gået overbord, men lå fastklemt længere henne ad sidegangen. Skipperen stod og overvågede det hele og da vi var klar til at gå forud med maden, sagde han: »Vent lidt, jeg går lige op på broen og får styrmanden til at slå lidt ned på farten og gå lige op i søen. Det er nok det roligste vi kan få så«. Som sagt, han gik på broen og vi vogtede på det rette øjeblik til at komme hen over det våde dæk. Skipperen havde endda været så betænksom at han havde fået tændt dækslysene, så vi nu oven i købet kunne se os ordentlig for.

Og denne gang lykkedes det. I fin stil uden at blive våde kom vi frelst hen i matrosmessen og kunne servere vores alternative julemad. Efter den første overraskelse, man havde jo ventet flæskesteg, blev det nu godtaget af alle mand og med god appetit fik vi spist de dejlige bøffer. Midt i det hele kom skipperen pludselig. »Ja, jeg vil jo bare ønske jer en glædelig jul og her har i en flaske god portvin, som i kan drikke til ris á la mande'n«. Vi takkede og da skipperen var gået, var vi alle enige om at bedre skipper kunne man vist ikke finde i hele den danske handelsflåde.

Ja, det var den juleaften i 1953. Ved godt midnatstid rundede vi Skagen, hvilket gav roligere sejlads ned gennem Kattegat. Ved nitiden 1. juledag fortøjede vi ved kajen på Prøvestenen og bunkrede olie, fik ferskvand ombord samt nye forsyninger af proviant. Mine forældre var lige omkring og sige glædelig jul og aflevere en lille pakke til mig, før vi ved 11-tiden kastede los og satte kursen mod Finland, hvor vi skulle komme til at opleve sære ting som f.eks. at lodsen kom cyklende ud til skibet – hen over den flade is og spændende sejlads efter isbryder. Men det er en helt anden historie.

Rob Roy 1800-tallets største Ærøsejlskib

Af Holger Munchaus Petersen

Søfolkenes ven og beskytter

Samuel Plimsoll, kaldet Søfolkenes Beskytter og Ven, blev af britiske redere og mange af sine politiske kollegaer, anset som provokatør. Hans budskaber om søfolkenes vilkår blev gentaget gang på gang, men ikke mange af de bestemmende lyttede, hans brug af sproget blev efterhånden stærkere for der skulle åbenbart anvendes skrappe ord for at trænge igennem og blive hørt. I året 1871 anvendte han ordene *cruel, cold-blooded, murderous, and infamous* (ondskabsfuld, koldblodig, morderisk og infamt) om den siddende regerings modstand mod en lovgivning om »protection of sailors» (beskyttelse af søfolk).[1]

Årsagen til Plimsolls brug af de voldsomme udtryk, var den manglende reaktion på hans forskellige kampagner, hvorunder han i 1871 bl.a. berettede om en rædselsfuld statistik der viste, at der året før (1870) var indtruffet 2.131 forlis langs de britiske kyster. Deraf blev over halvdelen tilskrevet usødygtige og dårligt vedligeholdte skibe. Tab af menneskeliv var katastrofalt, i midten af 1860-eme var det frygtindgydende tal på over 1.000 om året.[2]

Plimsolls kampagner og udsagn spredtes til udlandet. Her i Danmark blev problematikken taget op af Søe-Lieutenant Selskabet, hvor der i Selskabets Tidsskrift for Søvæsen, sattes lys på den ringe forskel, *det store Publicum* betragter de forskellige ulykker som finder sted pa søen. Et eksempel på forskellen var, når et udvandrerskib brænder eller forliser og hundredvis af mennesker omkommer og så den nærmest upåagtede behandling, som blev *mindre* forlis til gode, hvor det næsten blev betragtet, som noget *Færdselen paa søen uundgåelig fører med sig, og som lige saa lidt kan forhindres som mandefald i krig.*[3]

Debattens hårde og barske udfald, hvor ingen turde tage ansvaret for at gøre noget, smittede alligevel af og bredte sig som ringe i stille vand. Her i Danmark var det Udenrigsministeriet der først og fremmest modtog indtrykkene via Ambassader og Konsulater, hvorefter der indhentedes kommetarer fra relevante institutioner. Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering i oktober 1873 anførte eksempelvis: *at den nyeste engelske Søfarts-Lovgivning har medført at den Deel mere eller mindre usødygtige engelske Skibe i den senere Tid, for at undgaa forskjellige byrdefulde Besigtigelses-Bestemmelser, søges satte under fremmed Flag.* Derfor ville en regel der *forebygger at det danske Flag benyttes til at enkelte engelske Skibsredere ved Proforma Salg af deres Skibe kunne unddrage sig forpligtigelserne til at holde deres skibe i sødygtig stand.* Derudover anførtes: *en derved foraarsaget Tilvæxt af middelmaadige eller næsten kassable Fartøjer, ikke kan være til Gavn for den danske Handelsmarines hidtil gode Navn.*[4]

Enkelte skibe søgtes overført til dansk register, nogle blev nægtet tilladelse til at føre det danske flag, men årsagerne var, manglende dokumentation for det danske ejerskab, men vedtagelse af dansk national lovgivning om »Plimsollere« kom ikke på tale.

I årene fra 1870 til og med 1875 tilførtes den danske handelsflåde ikke færre end elleve sejlskibe over 400 bruttotons i stør-

relsen, alderen på disse skibe var ved anskaffelsestidspunktet mellem 14 og 46 år og af disse var det ældste ved sit forlis ikke forsikret. Et lidt makabert fællestræk for alle elleve skibe var, at da de blev udslettet af Danmarks Skibsregister var årsagen for hvert eneste af de elleve skibe angivet som forlis, (men ikke alle forlisene kan tilskrives årsager forvoldt af manglende vedligehold eller udrustning).[5]

ROB ROY og dets forhistorie

Et af de anskaffede skibe som man umiddelbart kunne mistænke hørte til den kategori der søgte et mere venligt flag end Union Jack var det skotske skib ROB ROY hjemmehørende i Leith. Skibet var noteret i Bureau Veritas (Register over skibes klassifikation), men uden klassebetegnelse, februar 1878 blev det dog genoptaget i klasseregistret for en tre års periode med betegnelsen til kystfart og fik ikke topkarakter. Da skibet skulle registreres i det danske Skibsregister, ejedes skibet ifølge salgsdokumentet af Hans Peter Hansen, der på trods af det dansk klingende navn var hjemmehørende i Leith som for 1.000 £ overlod skibet til Skibsfører Frederik Hansen Jørgensen af Marstal. Bureau Veritas angav at skibet var ejet af skotten M. Gregory i Leith, Forelagt købedokument og bevis på, at den nye ejer opfyldte alle den danske lovgivnings krav, udstedte den danske Konsul i Leith 1. maj 1873 Interims (midlertidigt) Nationalitets-Certifikat for den nye anskaffelse til Marstals handelsflåde.

Hvorvidt ROB ROY hørte blandt de »grimme« skibe er der ikke fundet belæg for, papirerne nævner blot: *bygget, naar, hvor af hvem, ubekjendt.* Ved skibets endelige registrering i 1875 var beskrivelsen ændret til: *Hvor og naar bygget vides ikke. Ombygget i Leith* 1855. *Har i sin Tid været hjemmehørende i Kjøbenhavn under Navnet Prinds Carl, men i Mai* 1873 *indført fra England.*

Det er muligt Skib registratoren har haft større kendskab til skibets historie, men i det officielle register forlangtes beviser, så der blev kun noteret oplysninger, hvorom der forelå dokumenterede beviser. Andre søgemuligheder viste, at skibet var bygget i Kiel 1824, men i de forskellige bevarede skibslister fra Monarkiets toldsteder findes ingen fortegnelser fra Kiel. Søfartshistorikeren Herbert Karting fra Itzehoe har beredvilligt stillet sine notater om skibet til rådighed, og sammenholdt med det materiale der har kunnet findes i danske arkiver, kan der gives et ganske godt indtryk af de omkring 60 år dette skib sejlede på havene.

PRINZ CARL/PRINTZ CARL/PRINDS CARL

Skibsbygmester var Hans Friderich Herzog i Kiel, der 13. oktober 1826 afleverede det nybyggede skib PRINTZ CARL til en ejerkreds bestående af Fr. Diedrichsen & Wille samt skibsfører Carl Harder alle med hjemsted Kiel. Skibets længde var 146 fod, bredden 27 fod udregnet til 145 kommercelæster. I systemet med kendingsflag for Monarkiets skibe, havde Kiel bogstavet Y, og PRINTZ CARL havde nr. 1. Skibet var opkaldt efter Carl af Hessen født 1744 og 1769 gift med Frederik den Femtes datter Prinsesse Vilhelmine, samme år blev han Statholder i Slesvig-Holsten, samt udnævnt til General. Parret boede i Gottorp, hvor han døde i 1836.

Det nybyggede skib blev hjemskrevet i Kiel, sproget i byen var tysk, så skibets navn blev skrevet PRINTZ CARL (også set skrevet PRINZ CARL). Skibets sejlads i de første 20 år kan meget kort beskrives som Vestindien fart, nærmest rutefart mellem Monarkiets tre Vestindiske øer og Moderlandet. Langt de fleste rejser foregik uden nævneværdige begivenheder, men nogle få fik omtale i samtidens aviser. Eksempelvis 20. juni 1828, hvor skibet måtte anløbe Lissabon pa udrejsen fra København, en usædvanlig afvigelse, men fortsatte derfra

til St. Croix og ankom 13. oktober hjemme i Kiel med en ladning, som utvivlsomt bestod af sukker og rom. Noget udsædvanligt var skibet atter undervejs den 2, december da det røg ind i en forrygende orkan på vej til London, lasten blev forskubbet og skibet måtte søge nødhavn i Tønsberg. Først den 3. april 1829 nåede PRINZ CARL frem til Gravesend med ladningen, og godt en måned senere afsejlede skibet mod St. Croix. 1831 og 1832 kom der lidt afveksling i sejladsen. Fra St. Croix sejlede skibet til England og derfra til Middelhavsøen Ibiza og derefter Cadiz, hvor der hentedes en ladning (formentlig salt) til New York. Derfra til St. Croix og så til København.

Skibets hidtidige fører Carl Harder anførtes 1843 som skibets reder[6]. I 1838 havde han overladt posten til J. L. Boldt. Boldt var så uheldig, på første rejse fra København til Frederikssted, at støde på et rev ved Buche Island. Skibet kom flot, men behøvede assistance for at komme ind til reparation i Charlotte Amalie. Grundstødningen medførte betydelige havarier og lækage. Efter reparation fortsatte skibet i den sædvanlige fart. Der var langt mellem de uregelmæssigheder der meldtes om i aviserne. En enkelt fandt sted februar 1844, hvor ankommet til St. Croix (Frederikssted), hvor det lå for anker, men kom i drift, stødte på grund og tabte roret, så skibet måtte en tur til St. Thomas for nødvendig besigtigelse og reparation.

December 1847 afsejlet fra København mod St. Croix, ankom til øen 9. februar og efter at en del af årets sukkerhøst var lastet i skibets lastrum, afsejlede PRINTZ CARL mod det krigshærgede Danmark og passerede 19. august 1848 Helsingør på vejen til København.

Ny ejer

Under opholdet i København blev ejendomsforholdene ændrede, ifølge skøde af 15. november 1848 var skibet nu blevet kongerigsk ejet af G. Ryan i København og optaget i Kjøbenhavns Skibsregister som PRINDS CARL, men det var også eneste ændring, skibets fører var stadig J. L. Boldt, ligesom skibet fortsatte i den sædvanlige fart til St. Croix og St. Jan. Udgående ladninger bestod særligt af provisioner, forsyninger af alle slags til sukkerplantagerne og den danske garnison m.v. Hjemgående ladninger bestod konstant af sukker og rom hovedsagelig til København. Sidste farvel til Danmarks Vestindiske besiddelser var fra Christianssted 10. marts 1854 med ankomst i København i maj måned. Mandskabet blev som vanligt opsagt ved første kontakt med land og forlod skibet med alle deres ejendele straks ved ankomsten.

Mandskab

Mens skibet var under losning blev det udbudt til salg, en køber meldte sig og 3. juni 1854 afsluttedes handelen, idet der blev udstedt skøde, herefter var PRINDS CARL's nye ejer Skibsfører H. L. Hansen af København. Allerede 6. juni blev der forhyret 15 mand, det var det antal folk den nye ejer fandt tilstrækkeligt til at sejle skibet med**.** Matroshyren var på det tidspunkt 24 rigsdaler pr. måned. Rejsens mål var Arkhangelsk og som der stod i papirerne – og videre. 8. juni mødte de forhyrede møde ombord med deres tøj og *Maaneden drejer den Dag Skibet haler ud af Bommen.* Den nye reder brød sig åbenbart heller ikke om spiritus, for der var ikke brændevin til mandskabet, derimod kaffe og te.[7]

Rejsens første mål, Arkhangelsk, var udskibningshavn for datidens transportbrændstof, havre til heste, en ladning der tog meget lang tid at indtage og under lastningen, måtte der flere gange møde op mod et halvt hundrede folk til at trampe rundt på ladningen for at presse den sammen og give »tyngde« og plads til mere

havre. På dækket blev der lastet træ, alt bestemt til britisk havn.[8]

Salg til udlandet

27. februar 1855 blev skibet udslettet af Kjøbenhavns Skibsregister. Overtoldinspektoratet for København meddelte, at skibet var afhændet til England.[9] Den nye ejer var M'Gregory i Leith og skibet ændrede navn til ROB ROY, opkaldt efter en skotte der levede 1671-1734. 1817 udødeliggjort af Sir Walter Scott 1817 med romanen Rob Roy, siden er der indspillet flere film om personen. Den nye ejer lod i 1855 skibet ombygge og forlænge, så den britiske tonnage lød på 395,4 bruttotons. Udvendig var skibets skrog forsynet med metalforhudning og optaget i Bureau Veritas Registrene gennem 1860-erne, men udgået i årgang 1870.

Dansk ejendom

25. april 1873 blev der udstedt Bill of Sale, hvoraf fremgik, at skibets ejer Hans Peter Hansen af Leith for 1.000 £ afhændede 64 af 64 dele (hele skibet) til Skibsfører Frederik Hansen Jørgensen af Marstal. Den danske Vicekonsul Peter Jacobsen udstedte 1. maj 1873 interimscertifikat (midlertidigt), efter at den nye ejer havde fremlagt dokumentation der beviste, at han var *i Besiddelse af de Egenskaber, der er nødvendige for Eie af et under dansk Flag farende Skib, er berettiget til at nyde den Beskyttelse og de Rettigheder samt Fordele, som tilkommer danske Skibe.* Vicekonsulen modtog desuden de 3% told = 30 £ (269 Rigsdaler 10 Skilling) af købesummen, der var tolden, når et skib indførtes til Danmark. Det midlertidige certifikat havde en gyldighedsperiode på to år.[10] Frederik Hansen Jørgensen udnyttede 1. juli 1866 sit borgerskab som skibsfører da han blev ejer af bramsejlsskonnerten SWEET HOME, som blev erhvervet i Leith. Skibet var på 91 bruttotons og bygget i Skotland 1861. Da ROB ROY blev anskaffet afhændedes SWEET HOME til et sles-

SWEET HOME, bramsejlsskonnert med gammeldags rig, hvor topsejlet er udelt. Det var Frederik Hansen Jørgensens første skib. Den blev senere udskiftet med barken ROB ROY.

vigsk partrederi, hvor de største parthavere var H. Schuldt (8/16) i Flensburg og J. M. Neuffehrt 7/16 i Leith, sidste delejer af skibets kaptajn.[11]

Imens alt det formelle omkring Rob Roy blev organiseret fremskaffedes last, som formentlig bestod af stedets eksportartikel – kul. Kullene blev lastet og skibet gjort søklar. Allersidste opgave var forhyring af mandskab og da de var kommet ombord, sattes kurs mod Kronstadt ved St. Petersborg. Undervejs ankredes 17. maj op ved Helsingør, for et par af de forhyrede søfolk havde åbenbart overdrevet deres kvalifikationer som søfolk, så de røg i land, i stedet blev antaget nye folk, hvorefter rejsen genoptoges. Efter udlosning i Kronstadt gik turen i ballast til Viborg, hvor der lastedes træ bestemt til Leith, her fulgte et længere ophold på grund af vinteren, så først i slutningen af marts 1874 gik turen mod Danzig med en ladning kul, hvorefter fulgte et par rejser til Leith og kul ud af byen, hvor returladningerne i hvert eneste tilfælde bestod af træ fra en Østersøhavn.

Årets sidste rejse startede juleaften fra Grimsby med en ladning kul til København, hvortil skibet ankom 12. januar 1875. Her blev det på ny til vinteroplægning. 30. marts afsejlede Rob Roy i ballast fra København bestemt til Libau.

Dansk flag

Opholdet I København blev benyttet til at få bragt endelig orden i skibets papirer. 15. januar indleverede Frederik Hansen Jørgensen som skibets ejer registrerings-anmeldelse, og af den fremgik, at han var født i og havde bopæl i Marstal. I forbindelse med registreringen blev skibet målt af Skibsmåleren i København. Herefter var skibets officielle beskrivelse og dimensioner:

Barkskib med et dæk, tre master. Agterskib hækbygget med fladt spejl.
Forskib middelfyldigt, skæg med mandlig figur. Kravelbygget af egetræ.
Længde 119,6', bredde 23,0' og dybde i rummet midtskibs 17,1' (fod og decimal-tomme).
Brutto tonnage 421,14 tons.
Fradrag: I ruf forude, folkelukaf til 11 mand, dertil rum til Tømmermand og til Kabys.
I ruf agter, kamre til 1ste og 2den styrmand. Uden for måling var et hus ved roret til »Water Closet«. Intet nævntes om Kaptajnens salon.

De opmålte rum blev afdraget i bruttotonnagen, hvorefter netto udgjorde 405,68 tons. Endelig blev mærket D.E. (Dansk Ejendom) og registreringsbogstaverne N M L P indhugget i dæksbjælken i agterlugens agterkant.

I forbindelse med den endelige registrering blev på ny oplyst anskaffelsesprisen på 1.000 £ ca. 18.000 kr.

Mandskab

Da skibet sejlede som Vestindiefarer var der behov for atten mand. 1849 klarede man sig med en mand færre, og på sidste rejse under dansk flag 1854 bestod mandskabet af femten mand. I perioden 1873-1882 varierede antallet af mandskab mellem ni og elleve mand. Skibets fører regnedes ikke med i mandskabsoptællingen. Fra starten var det skibets ejer Frederik Hansen Jørgensen der selv førte skibet, hans Skipperborgerskab var erhvervet i Ærøskøbing 16. november 1864. For et par enkelte rejser afløstes han 3. november 1880 af Hans Jørgen Hansen Christensen af Marstal, der havde Skipperborgerskab af 14. november 1879.

Hverken styrmænd eller det menige mandskab havde tilsyneladende nogen nærmere tilknytning til reder/kaptajn. Søfolk blev forhyret, som var det normale, når skibet var sejlfærdigt efter vinteroplægning og afmønstret øjeblikkeligt ved

skibets anløb for vinteroplægning, selv om der var ladning ombord, blev »måneden opsagt«, og så måtte folkene pakke deres køjesække eller skibskister og gå i land. Der er ikke konstateret præferencer for søfolk fra Marstal, eller for den sags skyld det øvrige Danmark. Dog kom der ved udmønstringen i maj 1879 en marstaller ombord, det var Styrmand Hans Jørgen Hansen Christensen, der senere samme år afløste kaptajnen. Den øvrige besætning for 1879 bestod af Anden styrmand Johannes Tollesen fra Ommel. Fra øen kom også Kok Hans Hermansen Philipsen født 1827. Tømmermand og Sejlmager var begge fra Langeland og så var der en enkelt mand fra henholdsvis Odense, København og Rønne, resten af besætningens tre mand kom fra Sverige. Tilsvarende var det med en anden Marstal bark ÆRØ på 343 bruttotons der i 1879 påmønstrede ti mand, heraf var styrmand og kok fra Marstal, så var der to bornholmere, en lollænder, fra Vejle, Aalborg og Frederikshavn var der en mand fra hver by og sidste mand var fra Sverige.[12]

Lastning- og losningspladser

Fragterne ud af Østersøen bestod af træ, dog ved den eneste afgang fra Gävle var trælasten suppleret med jern. Trælasterne blev indtaget rundt omkring i Østersølandene. Det var steder som Danzig, Flensburg, Gävle, Hernösand, Kiel, Kronstadt, København, Libau, Memel, Piteå, Sundsvall, Swinemünde, Söderhamn, Uleåborg, Umeå og Wasa. En undtagelse fra dette mønster var en rejse til Trondheim med kul og retur til Storbritannien med træ.

Antallet af britiske anløbspladser var mere begrænset, det var Grimsby Leith, London og Newport, men absolut størsteparten af anløb gik til den tidligere hjemhavn – Leith.

Et par rejser skiller sig totalt ud, den første i 1875, hvor kullasten blev indtaget i Newport med bestemmelsessted Kingston på Jamaica. Returladningen var træ, med anløb af Queenstown i Irland for at modtage ordre om endelig losseplads, som blev Liverpool. Denne trælast var næppe bestemt til mine- eller bygnings-anvendelse. De tropiske træsorter var sædvanligvis bestemt til møbler.

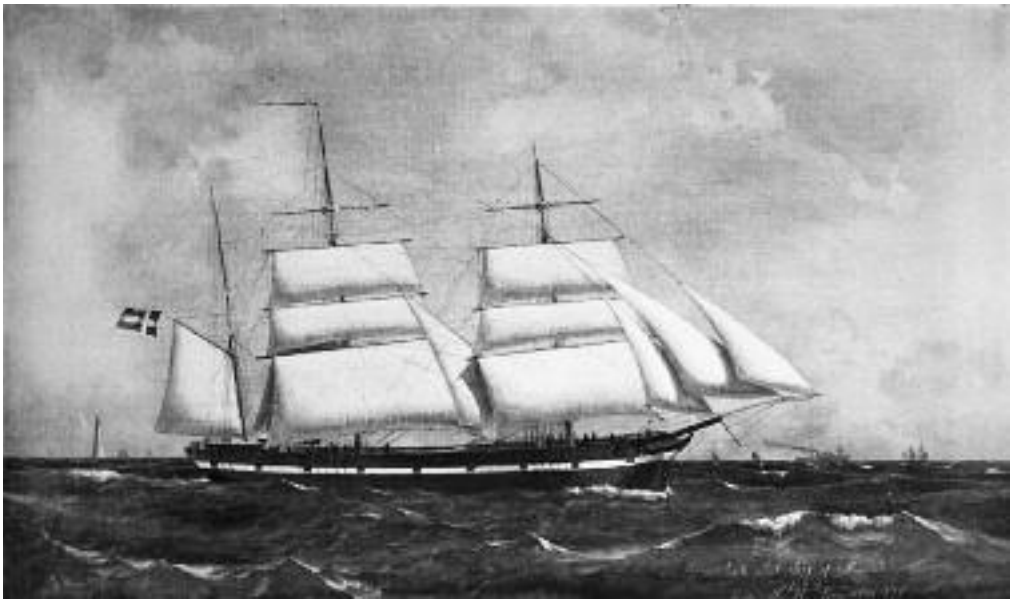
Petroleum

Næste udsædvanlige rejse havde start i ballast fra Shoreham i Storbritannien og ankomst 26. januar 1880 til den Østamerikanske havn Philadelphia. Philadelphia var en af de betydeligste udskibningshavne for den konstant voksende eksport af petroleum. Inden den første tønde petroleum kom ombord var skibet blevet synet og målt op. Det havde betydning for at der kunne tages størst muligt antal tønder ombord og at tønderne kom til at ligge fast, så de ikke kunne arbejde og blive slået læk. Ialt 2.427 tønder blev der stuvet i lastrummet. Fragtbetalingen udgjorde 4 shilling og 6 pence pr tønde.[13]

Det var en ekstrarejse for ROB ROY der normalt lå oplagt i vintermånederne. En streg i regningen var så, at to mand lod sig friste af eventyr eller gyldne løfter og rømte, så der måtte forhyres to nye mand, formentlig til en ganske anden hyre end rømningsmændenes.

Rejsen ud fra Philadelphia var vanskelig og krævede lods og bugserbåd, men endelig 14. februar 1880 var der åbent vand forude. Lods og bugserbåd blev kvitteret og sejlene sat, kursen øst over Atlanterhavet blev plottet ind. Vejrguderne var imidlertid ikke indforstået med en nem rejse. Vejret viste sig fra sin mest ustadige og stormfulde side, med høj sø, som fik skibet til at arbejde hårdt så det trak mere vand end sædvanligt. Mandskabet måtte derfor engang i timen slide med pumperne for at holde læns.

Kulingen skiftede 18. februar til storm af NV med stærke regnbyger og høj sø, *hvori Skibet arbejdede haardt og tog bety-*



ROB ROY bark på 600 tons lasteevne købt til Marstal 1874 i sin tid Marstalflådens største skib og en af de tidlige med mærssejl delt i under- og overmærssejl. Bemærk gaffelsejl på stormasten. Barken forliste 1882 i Åbo Skærgård i snetykning uden tab af menneskeliv.

deligt Vand over. De følgende tre døgn rasede stormen, hvorefter det blev næsten stille med omløbende vind. Hen på dagen tiltog vinden i styrke og endte op som orkan af NO til O med regnbyger og høj sø. ROB ROY arbejdede hårdt og trak til stadighed en del vand. Den 23. løjede orkanen af og afløstes af som oftest stiv kuling og storme med svær sø. Til stadighed arbejdede skibet hårdt i søen og tog meget vand over, samt lækkede en del. Mandskabet måtte derfor stadigt arbejde med pumperne et kvarter i hver time for at holde skibet læns.

Orkanen kom igen 7. marts, denne gang fra SV-lig retning, ledsaget af regn og høj sø. En voldsom styrtsø slog ind over skibet, brækkede otte faste støtter i styrbords side, og beskadigede lønning og skanseklædning. Der blev holdt af for vejret og arbejdet på udbedring af skaderne, der også viste at et røstjern var brækket. Skibet trak også mere vand end tidligere, men det var stadig muligt at pumpe læns. Stormen fortsatte og den 13. marts slog en styrtsø atter over skibet, bortrev finkenet og noget mere af skanseklædningen. Atter måtte der holdes af for vejret. Lækagerne var blevet større, for skibet trak mere vand, på trods af det, var det stadig muligt ved hårdt arbejde at holde det indtrængende vand stangen.

For at lempe skibet blev 30 favne kætting trukket agter over. Røret til ferskvandsfadene, der var placeret under dæk blev uklart, så efter tre dage, hvor folkene kun havde kunnet få saltvand at drikke, blev der hugget hul i dækket, for at komme ned til røret, så der atter var fersk vand at drikke. Vejret stilnede for en kort tid noget af, men i stedet *havdes tildels stormfuldt Veir med hei Sø. Hvori Skibet arbeidede haardt og vedblivende trak meget Vand.*

Det stormfulde vejr skiftede 2. april til voldsom storm, hvorunder der røg endnu et stykke af finkenettet og skanseklædningen gik tabt. Herefter bedagede vejret sig

noget, så det kun var nødvendigt at pumpe en gang i timen for at holde læns. Landkending fik man 16. april af den jydske vestkyst, dagen efter passeredes Skagen Fyrskib og kursen sattes mod Øresund, hvor der ankredes kort op ved Nakkehoved, for dagen efter at lette anker og passere Kronborg. Her blev ankret atter stukket i bund for telegrafisk at underrette assurandørerne om havarierne. Rejsen fortsattes herefter mod København, hvor der ankredes op på reden, Synsmænd kom ombord for ved selvsyn at besigtige og bedømme havariernes omfang. Der blev åbenbart ikke fundet noget særligt graverende for 25. april fortsattes sejladsen mod Danzig, hvortil ROB ROY ankom og fortøjede ved Neufahrwasser 27. april. Hovedparten af skaderne blev udbedret under opholdet, som derfor kom til at strække sig helt til 1. juni, hvor skibet afsejlede med en ladning træ bestemt for London.[14]

Sejlads

Som mange andre af datidens sejlere der hovedsageligt pløjede Øster- og Nordsøens vande, lå ROB ROY oplagt om vinteren, 1874 Leith, 1875 København, 1876 efter Jamaica turen i Liverpool og Leith, 1877 formentlig i hjemmehavnen Marstal, som ihvertfald var afgangssted da årets sejlads begyndte. 1878 i Flensburg, 1879 København, 1880 var der intet vinterhi, det var det år der hentedes petroleum i Philadelphia. 1881 var skibet også uden af isens favntag, idet der afleveredes træ i Boulogne, og så endelig 1882 var det på ny København der gav husly.

Udover optræden på konsulernes årlige fortegnelser med skibenes ankomster og afgange, var det begrænset med afsætning af spor til de tilgængelige arkiver om ROB ROY Men nogle var der trods alt.

28. oktober 1878 afsejlet fra Gävle *i fuldkommen sødygtig Stand* bestemt til Hull med en ladning fyrretømmer og jern. Rejsen forløb uden problemer indtil 15. november, da skibet befandt sig midt i Nordsøen pa 55,7 grader N og 3,36 O, der blæste en hård kuling af øst til syd med svær sø, hvori skibet arbejdede stærkt og tog meget vand over. Natten til den 16. slog vinden om i O-NO og tiltog i styrke. Skibet rullede og arbejdede svært i den hårde sø og tog meget vand over, ligesom der kom meget vand i lasten, så fra middagstid måtte pumperne holdes i gang, En velkommen pause opstod ved midnatstid, men blev kun en stakket frist for dagen efter blæste det op til orkan af NO med *tykt veir og høi sø.* Skibet blev derfor om morgenen lagt bi for klosrebede mærssejl. KI. 1900 sigtedes Spurn Fyrskib, hvortil der forgæves signaleredes efter lods. ROB ROY var kl. 2045 indenfor fyrskibet og holdt sig i nærheden indtil klokken 2300, mens der bestandigt signaleredes efter lods, men uden nogen reaktion. Det besluttedes derfor atter at stå til søs, ved 4-tiden om morgenen sattes kursen atter mod land. 0615 var man atter i nærheden af fyrskibet. Vinden var i mellemtiden blevet ustadig og kom fra NNV med tykt vejr og regn. Loddet blev uafbrudt holdt igang, uden at der mærkedes bund ved 9 favne. Kl. 0630 pejledes 8 favne, hvorefter *alt blev gjort klar til at vende* og roret lagdes hårdt i læ, men da skibet kom op i vinden rørtes grunden og skibet ville ikke gå rundt, men faldt af lige ind mod bankerne. Ankret blev straks givet los og skibet svajede så op for ankret, men kom på grund og blev stående fast, idet det huggede hårdt, Sejlene blev givet *op, men tilsatte strax efter Fok og Forremersseil for at forsøge at bakke Skibet af Grund,* samtidig blev der hevet ind på ankerkættingen, som var stukket ud til 30 favne. Det lykkedes ikke ved manøvren at få skibet fri af grunden, hvor det fortsatte med at hugge hårdt,

Ved daggry opdagede besætningen, at skibet stod på Sand Hoyle Flat, der sattes lodsflag, og da lasten blev pejlet, måltes

31 tommer vand. Endelig kom lodsen fra Spurn om bord og da samtidig floden satte ind, lykkedes det at få skibet fri af grunden. Ankret blev lettet, hvorpå der sattes sejl og krydsedes ind efter Humberfloden. Vinden tog på ny til i styrke, nu til hård storm af NV med høj sø. Skønt skibet trak meget vand, *kunde de ikke faa Tid til at passe Pomperne, da hele Besætningen var beskjæftiget med andet Skibsarbeide.* Først ved 12 tiden var skibet tæt ved Spurn Fyrskib og så kunne folkene komme igang med pumpningen, men det var ikke muligt at få skibet læns. Klokken 15 passeredes Spurn Point, hvor en mængde skibe lå for anker. Det blæste stadig hårdt, nu af NO, så begge ankre blev gjort fri med 50 favne kæde på styrbord og 40 favne på bagbord, men ankrene fik ikke hold i bunden, hvorfor ROB ROY drev ned mellem de opankrede skibe. Selv om det ved forskellige manøvrer at holde klar, måtte man for at undgå kollision med et andet skib, frastikke styrbords anker, som derfor gik tabt med 60 favne kæde. Bagbords anker blev i stedet stukket ud med 75 favne, fik hold i bunden. Herefter blev alle sejl beslået og bugsertov bundet til ankerkæden og gjort fast pa agterste pullert. Vinden blæste stadig stærkt fra NO. Kl. 1900 pejledes 34 tommer vand i lasten og besætningen måtte på ny igang med pumpningen, men efter en times hårdt slid var alle mandskabets kræfter brugt op på grund af de foregående to døgns uafbrudte hårde og opslidende arbejde.

Den 19. om morgenen løjede blæsten af, ankret blev halet hjem og der styredes efter lodsens anvisninger mod Grimsby Red. Ved middagstid lykkedes det, efter hårdt arbejde at få læns ved pumpeme og ved 17 -tiden kom lodsen fra Humber ombord, ligesom en bugserbåd blev hyret til at bringe skibet ind på Grimsby Red, hvor der ankredes op for natten. Næste morgen tog bugserbåden ROB ROY pa slæb og uden yderligere problemer blev skibet bugseret ind til Hull, hvor det blev fortøjet i Victoria Dock.

Efterfølgende blev skibet synet og de værste havarier midlertidigt udbedret, førend skibet med en last fuld af kul afgik mod København.[15]

Et anonymt brev

Advarsel
Tilraader skil dem af med Rob Roy.
Den er for kort siden kommen til
Newcastle i en synkefærdig Tilstand
Og *skal vist snart afsted om det vil*
Løkkes, tid og Øieblik er for dem nu
Om de og skal renosere noget paa
Aarsprimien, den skal til Tronhjem
Brend denne sedl naar de har læst den
Ærbødigst
1,2,3
Rederen er ikke med han er hjemme

Af formentlig gode grunde var sedlen ikke dateret, men ROB ROY var 17. februar 1880 ankommet til Newcastle og afgået derfra 11. marts. Brevskriveren kendte åbenbart skibet og forsikringsbranchen, men ønskede ikke at give sig til kende, og så var der jo til lejligheden fabrikeret et par stavefejl i den håndskrevne note. Sådanne anonyme henvendelser var ikke noget der fandt sted hver dag, så brevet blev taget alvorligt. Sø-Assurancen tog umiddelbart telegrafisk kontakt med Firmaet Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle upon Tyne:

Modtaget anonym meddelelse om at Rob Roy for tiden Newcastle bestemt Trondhjem skal være usødygtig. Behag undersøg Sagen og underret os.

Firmaet gik umiddelbart omgående igang med at indsamle de ønskede informationer, det var hos en skibsbygger, der netop havde haft skibet i tørdok. Han udsagn blev omsat til telegramtekst: *Rob destineret Trondhjem Kul retour Trælast engelsk*

Kulhavn var læk Ankomsten her var vandfyldt Lækagen fundet istandsat vedkommende Skibsbygger certificerer Skibet aldeles sødygtigt og passable enhver Besigtigelse Board Trade

Ved almindeligt brev kom den nærmere forklaring. Ved opholdet i tørdokken blev skibet fyldt med vand op til 13 fods mærket, hvorefter det konstateredes, at vand strømmede ud ved beklædningen (metalforhudning) i stævnen mellem 10 og 13 fods mærkerne.

Efter skibsbyggerens opfattelse skyldtes det, at oprindeligt havde beklædningen været fastgjort med kobberbolte, og da de aldrig var blevet udskiftede havde beklædningen løsnet sig mellem 10 og 13 fods mærkerne. Under 10 fods mærket helt til kølen var der ingen lækager. Efter kaptajnens forlangende blev træet herefter forsvarligt boltet fast i begge stævne, ligesom der indsattes nogle mindre stykker egetræ ind i planker som viste tegn pa udtørring af sol. Her efter blev skibet kalfatret m. v. 9. marts 1881 noterede skibsbyggeren: *And we can testify that after the repairs were done, the said ship is in good and seaworthy condition, and fit to proceed on her voyage.* (Vi kan på tro og love attestere at efter reparationen er skibet i god og sødygtig tilstand og i stand til at fortsætte sin rejse.)

Diverse telegrammer og den britiske agents arbejde kostede forsikringsselskabet 3 £ 4 sh. 6 d.[16]

Rob Roy ankom 27. januar 1882 til København med en ladning kul, skibet blev ikke udlosset og lå på det nærmeste mennesketomt hen som lager for kullene. Efterhånden blev skibet udlosset, så det kunne gøres parat til årets fart, så snart isen slap sit tag i vandet.

Sidste rejse

Fredag 30. marts ankom der nyt mandskab om morgenen, bugserbåd og lods ankom om formiddagen, hvorefter skibet blev trukket ud på reden og ankret op. Klyverbommen sattes ud og rigget til og alt gjort sejlklar. Ud på eftermiddagen lettedes ankret, *tjenlige seil tilsattes* og kursen sattes sydefter gennem Drogden, Køge Bugt og mod Østersøen. Vinden var hovedsageligt vestlig og vekslede mellem stiv og let kuling, ellers foregik intet mærkværdigt. Ved midnat den 3. april observeredes Hammerens Fyr, vinden var østlig og tiltagende.

Indeborde var det imidlertid ikke så godt, kaptajnen var alvorligt syg, roret blev derfor lagt om og kursen sattes efter Falsterbo, og derefter retur mod København for at få læge til patienten. Tirsdag den 4. april ankredes på Københavns yderred, hvor der omgående sendtes båd i land efter læge. Lægen kom, tilså patienten og udskrev nødvendig medicin, som dagen efter bragtes ombord. Kaptajnen fik det straks bedre, og ifølge lægens udsagn: *var hans Sygdom ikke til hinder for ligefuldt at fortsætte Reisen.* Den 7. lettedes derfor anker og den afbrudte rejse blev genoptaget.

Rejsen og livet ombord forløb herefter på vanlig vis. Den 14. april om morgenen observeredes landkending ved pejling af fyrtårnet ved Memel. Kursen sattes herefter nord efter. Lørdag 15. april fra midnat indtil middag var vinden SO med jævn kuling og grå diset luft med sne. Om eftermiddagen samme vejrforhold. Kursen ændredes mere mod NNO og senere til NO til N.

Søndag 16. april kl. 0145 varskoede udkiggen *Brænding forude i Læ.* Landet blev antaget for at være Dagerort, hvorfor kaptajnen straks kommanderede roret hårdt styrbord og skibet lagt bidevind SV over. Et kvarter senere råbtes *Land forude.* Halsede straks øst over, men *til vor Forbauselse saaes det at det var den finske Kyst.* Alt rundt om skibet var skær, og skibet stødte flere gange på blinde skær, selv om alt gjordes for at holde klar. Bådene

blev gjort parate, da man var i tvivl om *hvilket øieblik Skibet sank.* Kl. 0300 stod skibet fast og huggede voldsomt. I samråd med mandskabet besluttedes at kappe rejsningen. Da stor- og mesanmast var faldet kom skibet flot, men drev straks ned på et nyt skær og vandet i lasten steg betydeligt. Straks derefter kappedes fokkemasten.

Da skibet vedvarende huggede og stødte voldsomt på grunden, kastedes styrbords anker med 30 favne kæde. Mandskabet forlod herefter havaristen i skibets både og landede efter to timers roning på Vänö, som var det første beboede sted. Med supplering af lokale folk roede mandskabet atter ud til havaristen. Mandskabets tøj blev bjerget og det blev konstateret, at der var ligeså *meget Vand inden som udenbords.* Roret var borte og skibet havde givet sig voldsomt op. Antagelig var bunden slået helt ind. Herefter returneredes til land.

Mandag den 17, vejret var stormende med vind af VNV, så ingen både kunne sejle ud. Hen på eftermiddagen bedagedes vejret. Kaptajn og besætning forlod derfor Vänö og roede mod nærmeste lodsstation. Herfra afsendtes telegram til assurandørerne i København om det indtrufne, og fik oplyst, at der var regelmæssig anløb af passagerdamperen NYSTAD. Dagen efter kom folkene med damperen ind til Åbo. Hos den danske konsul lå der allerede svar på telegrammet, med instruktioner om, at *Betegn Strandingsstedet og Omstændighederne nærmere. Kan noget foretages til Skibets Bjergning. Telegrafer. 17*

Vurdering

En ekspedition der indbefattede besigtigelsesmænd blev sendt af sted og ankom den 20. til ROB ROY. De fandt skibet *staaende paa det ydre Klaunaskjær i Nærheden af Hiittis Kapell. Det laa ca.* 36 *Fod fra selve Skjæret, kæntret over mod dette og med Bagbords side mod den aabne Østersø. Grunden bestod af store Sten med en Dybde af 10-15 fod og Skibet stod fast fra For til mesanmasten. Vandet stod lige højt indenbords som udenbords, uden at det dog kunne afgøres, hvor stor Lækagen var, da Pumpegodset var borte. Roret var brækket af og Agterstævnens øverste Del betydeligt beskadiget, alle* 3 *Master med Stænger, Ræer, Rigning og Seil laa for største Delen langs med Bagbords Side. Klædningsplankerne havde lidt en Del ved Søgangen, men det var ikke muligt jor Øieblikket nærmere at undersøge denne Skade.*

Besigtigelsesmændenes vurdering lød: Omkostningerne ved at bringe skibet af grunden, tætning, lænspumpning, udlosning af ballast samt bugsering til Åbo Værft ville beløbe sig til ca. 10.000 Finske Mark.

For at gøre skibet sejlklart, krævedes nye master, ræer og stænger, nye sejl. Vævlinger, bændsler, flagline m.v. og næsten alt øvrigt, i alt blev omkostningerne takseret ti1 i alt 33.950 Finske Mark. Omkostninger ved reparation af skibets bund kunne ikke beregnes, da bunden ikke kunne ses og derfor ikke takseres.

Værdien af ROB ROY *i dets beskadigede Stand, som det henstod paa Stranden med Pomper og Spil,* men uden det inventar, som i de foregående dage var ilandbragt, blev af besigtigelsesmændene anslået til 1.000 finske Mark. Da overskibet ikke syntes brækket eller i betydelig grad begivet, kunne skibet tages af grunden og repareres, men under hensyn til skibets alder, udgifterne til reparation og den udsatte stilling vraget stod i, *mente de dog ikke, at man burde gjøre noget Forsøg paa dets Bjergning, men at det burde sælges snarest muligt.*

Kaptajn Jørgensen var personligt sat ud af spillet. Kaptajn P. K. Mikkelsen fra Marstal skonnerten EOS meddelte i brev af 24. april til Det kongelige Sø-assurancerselskab, at Kaptajn Jørgensen er meget syg, *haardt plaget af Rometisme* (Reumatisme = gigt), *saaledes at han maa Ligge paa*

Hospitalet og vil ifølge Docterens udsagn maaske vare flere Uger. Han lider i Arme og Ben i den Grad at han ei selv kan skrive et Brev.

Styrmanden blev derfor på stedet, for at varetage skibets og assurandørernes interesser. Bjergning for assurancens regning kom ikke på tale. Skibet blev istedet afviklet ved en række auktioner. Skroget med resterne af inventaret den 3. maj for netto 254,72 mark. 12. maj var det proviantenden der indbragte 217,97 Mark. 20. juni pa Åbo Skibsværft bortsolgtes det bjergede inventar for netto 1.732 Mark. Derudover blev der solgt noget hvedemel for 4,48 mark og under hånden solgtes flæsk for 150 mark. 18 kander brændevin indbragte 54 mark. Alt i alt 2.413 finmark.

Derimod var der ikke aftagere til ankerkætting, træ til forstøtning, to større og to mindre ankre. Disse effekter blev istedet sendt til København, hvor de siden blev solgt for 357,93 kr. De lokale udgifter blev udlagt af Konsulen, og indbefattede mandskabets transport, ophold og bespisning. Besigtigelse af det strandede skib, transport af bjergede effekter, sygepleje til Kaptajnen. Efter alle udgifterne var afholdt blev der et nettoprovenu til Forsikringsselskabet pa 209,08 finske Mark der ved en kurs pa 72 – svarede til kr. 150,54 kr.

Konsulen havde også til opgave at få udhugget de danske nationalitetsmærker af agterlugens agterkant, så skibet ikke længere var dansk ejendom. Papirerne sendtes til København, så udslettelsen af det danske Skibsregister kunne foretages efter alle love og regler. ROB ROY ophørte officielt med at eksistere i Marstals del af det danske skibsregister 2. juni 1882, og i København skete det 12. juli 1882 da skibet endeligt blev streget i Hovedskibsregistret.[17]

Assurance og værdi

For ROB ROY var der 11. november 1881 tegnet kaskoforsikring for beløbet 17.500 kr. dækkende det kommende år. I tilfælde af totalforlis var dækkede assurancen 16.400 kr. Næsten præcist et år efter den 22. november 1882 udbetalte forsikringsselskabet 16.400 kr. fordi skibet var totalforlist.

Da Skibsregistreringen udslettede skibet af registret blev dets værdi angivet til 35.000 kr. Anskaffelsesprisen ni år tidligere var opgivet til 1.000 £, ca. 18.000 kr. Anskaffelsen må derfor have været særdeles gunstig, for på trods af ni års sejlads var skibets værdi steget til 35.000 kr., altså næsten det dobbelte af anskaffelsesprisen.

I forbindelse med overførsel af tidligere »usødygtige« britiske skibe blev der i et par tilfælde udtrykt forbavselse over skibspriserne, i et tilfælde var købesummen angivet til 500 £, selv om skibet kort tid for inden var omsat for 1.700 £. At der blev rejst tvivl om prisforskellen, skyldtes måske, at der skulle svares 3% told af skibe købt i udlandet.

Der blev ikke officielt rejst spørgsmål om prisen på ROB ROY.[18]

Vraget havde alligevel nogen værdi, for i sommerens løb blev der åbenbart arbejdet på det, og 31. oktober blev det indbragt til Åbo og derfra slæbt videre til Lapvik, hvorefter dets kølvand forsvandt.

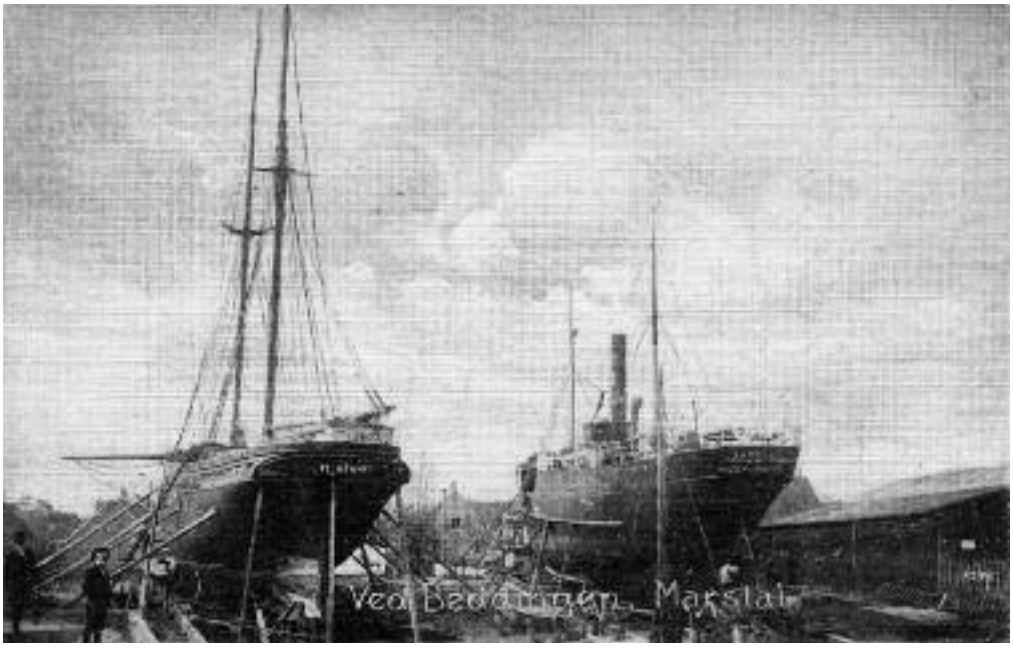
Frederik Hansen Jørgensen

Født Marstal 3. januar 1835, Fader Johan Christian Jørgensen (1807-1842). Moder Dorthea Sophia (Hansen) Mortensen (1805-1889). December 1863 gift med med Ellen Marie Christensen født 1839 i Marstal Kirke. Ægteparret fik seks børn, hvoraf de tre endnu levede da Frederik Hansen Jørgensen i oktober 1900 døde[19].

Nyt skib

Med udbetaling af assurancesum og klarhed over økonomien, købte Frederik Hansen Jørgensen et skib under bygning hos P. Troensegaard i Svendborg. En tomastet skonnert på 155 brt. og 144 netto. Opkaldt

HJALMAR, bramsejlsskonnert med moderne rig, hvor topsejlet er delt i to: under- og overtopsejl, hvilket gør håndteringen nemmere for mandskabet, som der generelt blev kortet op på over årene. Under- og overtopsejl svarer til under- og overmærssejl på en råsejler som ROB ROY, hvor udviklingen kørte tilsvarende. Betegnelsen bramsejlsskonnert kommer efter bramsejlet, det øverste råsejl på fokkemasten på HJALMAR og SWEET HOME.



HJALMAR på slip i hjemhavnen, ræerne er rigget ned for tjek. På den nordre slip står paketdampskibet LANGELAND af Rudkjøbing, bygget på Marstal Staalskibsbyggeri i 1907.

efter sønnen HJALMAR. Biilbrev blev dateret 4. april 1883, hvorefter han i Skibsregistret opført som enejer, det gjorde han også da den nye lov om Skibsregistreing trådte i kraft 1894, men da den ny skibsregistreringslov fungerede som Skøde- og Panteprotokol, så her stod opført som kreditor med 1. Prioritet Ærøskøbing Spare- og Laanekasse for et beløb på 3.800 kr. Datteren Johanne Christine (1871-1950) blev 1893 gift med Skibsfører Jens Hansen (1868-1945) der afløste Frederik Hansen Jørgensen som fører af HJALMAR, og ved svigerfaderens død i oktober 1900 blev han sammen med sine tre svogre sønnen Hjalmar (styrmand) Købmand Michael Søren Frands Hansen gift med Marie Cathrine (1869-1950) og Skomagermester Albert Schollert, Vejle gift med Frederikke Hansine (1876-), hver med 25/100. Lånet blev indløst december 1900. Schollert afhændede 1901 sin andel til Jens Hansen og efterhånden blev parterne splittet op i mange mindre andele.

Bestyrende reder for HJALMAR var i årernes løb Skibsmægler J. A. Ishøy, afløst af N. Petersen. 7. januar 1901 tog svigersønnen Michael Hansen ansvaret i det nye Partrederi. Maj 1909 var det Skibsreder Niels Eriksen Schmidt. 21. januar 1915 Skibsmægler Albert Eriksen Boye. 18. maj 1918 Skibsreder Lars Jensen Bager og endelig 21. februar 1920 Skibsreder Hans Jacob Clausen.

HJALMAR forliste 11. november 1920 på rejse Swansea-Odense da det grundstødte på Lillegrunden ved Fyns hoved [20]

Noter

1) Nautical Magazine 1873 p. 680-681.
2) Nautical Magazine 1871 p. 126 – 127.
3) Tidsskrift for Søvæsen 1873 p. 399-437.
4) Udenrigsministeriet sag 1873/4465
5) Fortegnelse og tabeller over danske sejlskibe over 400 bruttotons 1848-1940, udarbejdet af forfatteren. Forlisene havde kun i enkeltstående tilfælde noget at gøre med skibenes »kvalitet«.
6) Mercantil Calender 1843
7) Waterschouten for København. Mønstringsprotokoller 1848-1854.
8) Forfatterens database over storsejlernes positioner og rejser.
9) Kjøbenhavns Skibsregister 1817-1865
10) Marstal Toldkammer: Ophuggede Skibe, heri papirer vedrørende anskaffelsen af Rob Roy, dets måling og registrering.
11) Oplysninger om Sweet Home Marstal Søfartsmuseum, Bureau Veritas 1870, Danmarks Handelsflaade i 1873 og Harald H. Schuldt: H. Schuldt 1868-1968. u.å.
12) Skibsbemandingslister for 1880 (påbegyndte 1879) Rob Roy havde nr. 808 af 1.757 lister.
13) Sjæklen 2013: Holger Munchaus Petersen: Petroleumsfart under sejl. P. 61-73.
14) Kongelige octorierede søe-Assurance Selskab. Sager 1878 og forfatterens database over positioner og rejser.
15) Kongelige octorierede søe-Assurance Selskab sager 1881 og positionslister.
16) Udenrigsministeriet samlede sager 4906/1881. Udskrift af logbog og telegram
17) Kongelige octorierede søe-Assurance Selskab 1882, Udenrigsministeriet 1882/561
18) Udenrigsministeriet sag 1873/5354
19) Marstallere, genealogisk database, som jeg venligst har fået adgang til at benytte.
20) Hovedskibsregistret Hjalmar NTLW og Databasen Marstallere.

Skibsforlis 1916

Af Erik B. Kromann

For 100 år siden var livet på søen helt anderledes farligt end i nutiden – dels var der stor forlishyppighed i sejlskibsfarten generelt og i samme periode gjorde menneskeskabte fortrædeligheder det alt andet end betryggende at færdes på havet. Første verdenskrig krævede 53 søfolk fra Marstal Sogn, de fleste af dem omkom på marstalskibe, hvoraf tyskerne fik sænket ikke færre end 42 – mange af dem på særlig brutal vis i den uindskrænkede ubådskrig i 1917. I 1916, hvor 57 danske skibe blev sænket, var marstalflåden dog relativt forskånet, idet »kun« to skibe blev sænket, (set forhold til 1917, hvor 21 marstalskibe krigsforliste og 4 yderligere forsvandt sporløst). De to krigsforliste skibe det år var barkentineren Prøven på rejse Setubal-Gøteborg med saltladning (ikke kontrabande!) og barken Johan på rejse fra Montego Bay, Jamaica til Le Havre med træ, (heller ikke kontrabande, men det faktum blev (også her) ignoreret af de tyske ubådsofficerer!). Besætningerne fra disse to skibe slap med livet i behold. Samme år borteblev en hel del danske skibe, hvorom der ikke er nogen oplysninger og hvoraf flere formodes sænket af tyske ubåde, blandt disse var i 1916 i marstalflåden: Skonnert Saturn på rejse fra Bonne Bay, Newfoundland til Cork, Irland med klipfisk (5 mand), tremastskonnert Star på rejse fra Glasson Dock, England til Newfoundland i ballast (5 mand), barkentineren Danmark på rejse Gøteborg-Casa Blanca med træ (8 mand). Samme år totalforliste fra marstalflåden ydermere barken Claudia på rejse Jacksonville-Fleetwood med træ (1 omkommen), skonnertbrig Dannebrog på rejse Reykjavik-Liverpool med klipfisk (1 omkommen), tremastskonnert Eliezer på rejse Mira-

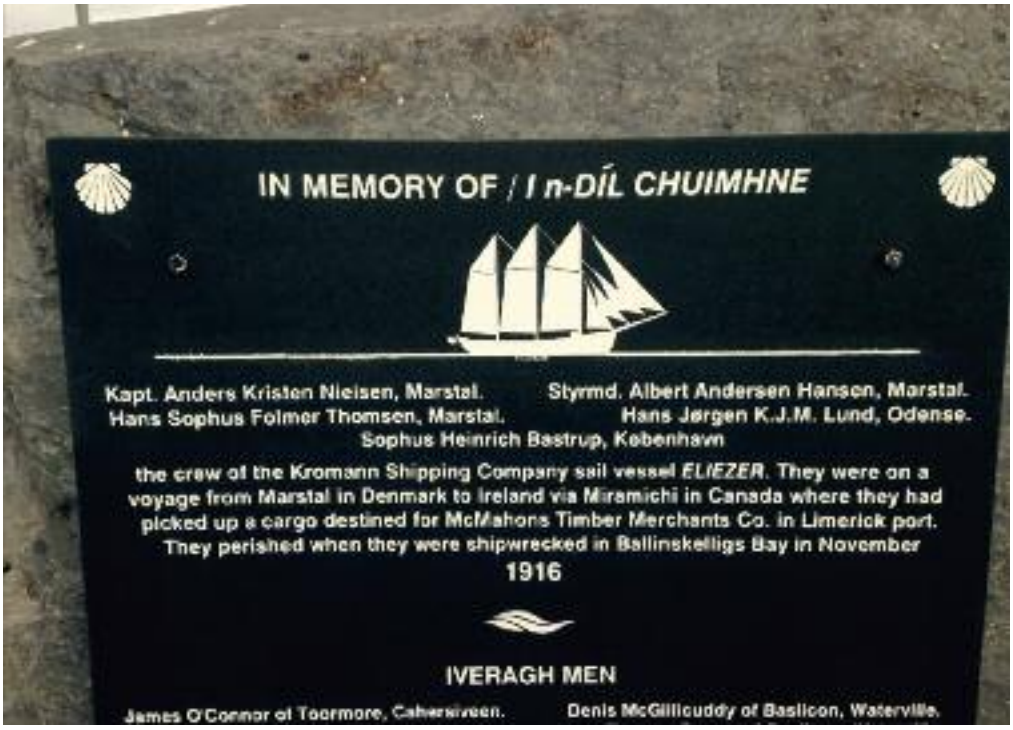
Barken Johan i rum sø med røjlræerne rigget ned.

michi, Canada-Limerick, Irland med træ (alle 5 omkomne), tremastskonnert ELIN på rejse Cadiz-Island med salt (ingen omkomne), barkentineren FREYA på rejse Uddevalla-W. Hartlepool med træ (1 omkommen), galease NIELSINE på rejse Svendborg-Lybæk i ballast (ingen omkomne), tremastet topsejlsskonnert VIGILANT på rejse Gøteborg-Rabat med træ (ingen omkomne).

Hertil kommer adskillige havarier og søulykker generelt over året, hvoraf en del med tab af menneskeliv også i den marstalske flåde: 1 mand omkommet ved overbordfald fra tremastskonnert ACTIV, det samme var tilfældet fra tremastet topsejlsskonnert CHR. H. RASMUSSEN og tremastet topsejlsskonnert HYDRA, 1 mand omkom om bord på tremastskonnert EVA, da han styrtede ned fra riggen, det samme var tilfældet om bord på barkentineren H. C. GRUBE.

I anledning af 100-året for ovennævnte ELIEZERS forlis ved Waterville, Irland, blev der afsløret et monument på stranden, der blev afholdt højtidelighed ved vragresterne og ved den restaurerede grav, hvor de to af de fem omkomne søfolk, der blev fundet, ligger begravet. En delegation på 13 fra øen var rejst derover for at deltage i højtideligheden. Deltagerne var efterkommere efter skipperen og efter styrmanden, Ærøs borgmester, repræsentanter fra Marstal Marineforening, rederiet E. B. Kromann, der ejede skibet, og fra Søfartsmuseet (for at imødegå evt. stramme miner, skal det noteres at folk var af sted for egen regning). Et meget stort udsnit af lokalbefolkningen deltog i højtideligheden, der desuden omfattede fire lokal bådmænd, der var druknet samme år. Vi tilrejsende blev transporteret rundt i området og var bl.a. på besøg hos en ældre dame, hvis far af tømmer fra dækslasten havde bygget et vitrineskab, som har hædersplads i stuen. Damen og et par af de nærmeste nabokoner havde bagt kageværk, som selskabet blev trakteret med i

Tremastet sletskonnert ELIEZER.



Monumentet på stranden ved Waterville.

Vragrester fra ELIEZER 2016, ebbe.

Gravstenen ved byens kirke er nyrenoveret og indgik i mindedagsarrangementet (Foto: Louise Ekmann)

de små stuer. Den danske delegation blev i det hele taget modtaget utrolig godt og imødekommende, hvor vi kom frem.

Et par af hændelserne fra 1916 beskrives i det følgende, det drejer sig om totalhavarierne for barkentineren THORS og bramsejlsskonnerten KARENS vedkommende.

En delegation på 13 personer fra Ærø deltog i afsløringen. Her har Ærøs borgmester Jørgen Otto Jørgensen ordet.

THORs forlis i St. Thomas 1916 – 100 år

Af F. HOLM-PETERSEN

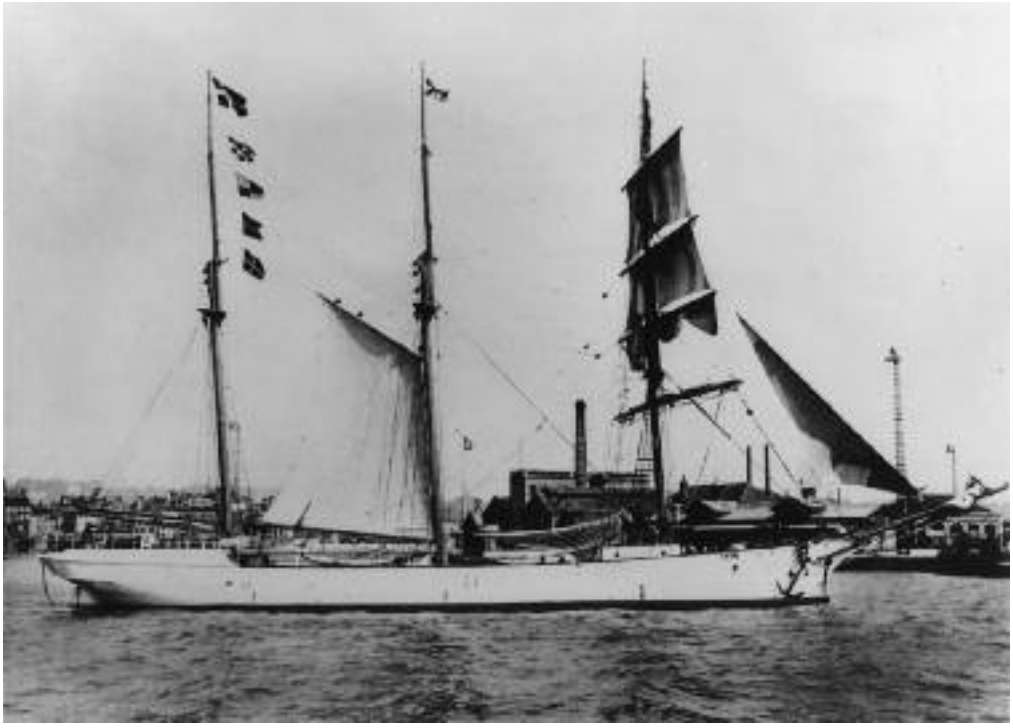
Afdøde søfartshistoriker F. Holm-Petersen, Troense, havde i sin ungdom skibsmæglerår i Marstal.

Agent Petersens store flåde af partsrederiskibe var hovedsagelig i Sydamerikafarten. Agent Niels Petersens rederi havde i 1899 i Hamborg købt Marstals første jernsejlskib, barkentinen HAMBURG. Den blev omdøbt THOR ved overtagelsen. Efter indtagelse af stykgodslast i Hamborg, gik første rejse under dansk flag via Cuxhaven den 24. februar 1900 til Maracaibo, med ankomst 5. april. Derefter lastedes dividivi i St. Carlos. Så tilbage til Hamborg den 19. juli efter 54 dages rejse.

Derefter gjorde THOR en trælastrejse fra Arkhangelsk til Rochester og stykgodslast fra London til Jamaica, hvor skibet rapporteredes ved North Foreland 23. november og med ankomst 7. januar 1901, og tilbage til London med logs.

Næste rejse afgik THOR fra Grangemouth med en kullast bestemt til Nickerie, Surinam og tog derefter farvetræ fra Laguna do Terminoz til Le Havre.

Følgende rejse gik fra Terneuzen til Carupano, Venezuela, og retur med dividivi



THOR ankommer Le Havre. Sejlene er ved at blive firet af og givet op, røjlen anes kun svagt, da den er braset firkant.

fra Rio Hacha til Hamborg. 11. oktober afsejles igen til Bahia, en hurtig rejse på kun 47 dage.

Returladningen var kokosnødder fra Trinidad til London via Barbados for ordre. Fra London sejledes hjem til Marstal for eftersyn og kølhaling. En ny inventarliste i Marstal 1903 fortæller om skibets første besøg hjemme efter næsten 3 års forløb.

Det blev til ca. 3 måneders ophold hjemme, hvorefter THOR satte sejl til nye destinationer – den første blev en trælastrejse fra Skelefteå, Nordsverige, til Avonmouth i august, september 1903. I Newport Mon lastedes kul til St. Francois, Guadeloupe med ankomst 16. december 1903. Den 25. januar 1904 var THOR igen tillastet i Vestindien, bestemt til Nantes. Herfra tog man stykgods til Point a Pitra, fransk Vestindien, tilbage til Le Havre 15. august 1904. Herefter var THOR i Østersøen, lastede trælast til Paimpol i Frankrig – igen kullast fra Newport Mon, til Vestindien i 1904. I denne fart fortsatte THOR sine rejser de kommende år.

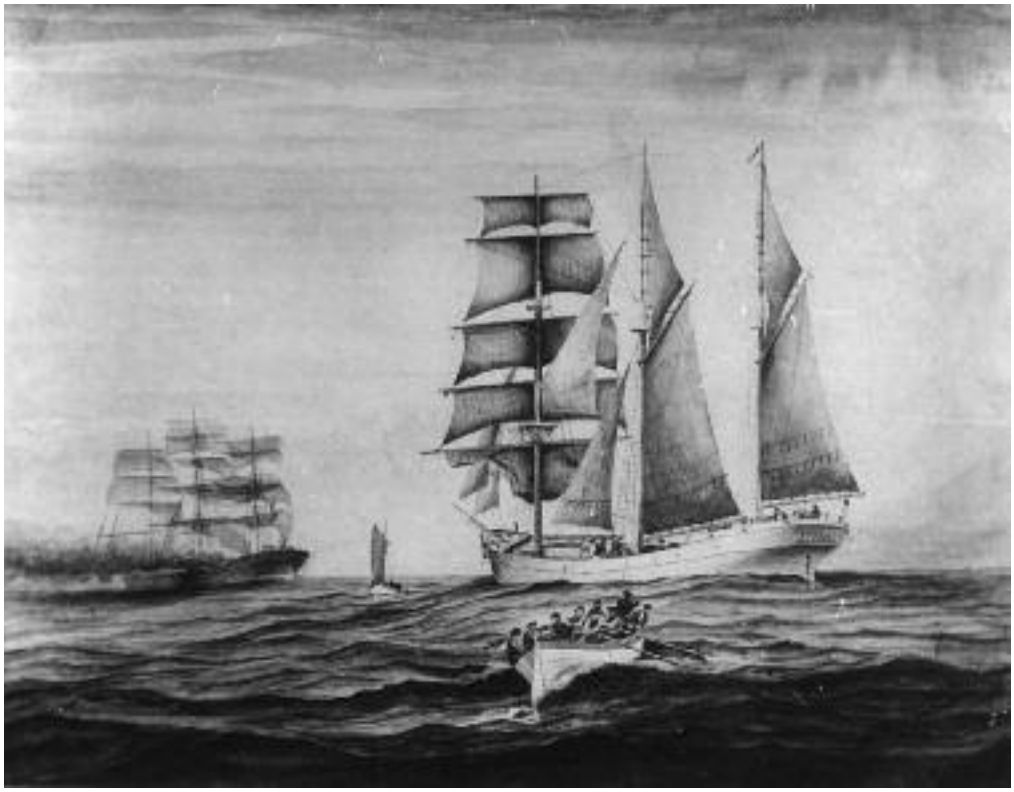
I september 1906 afsejlede THOR Paysandu på La Platafloden med en ladning saltede huder, bestemt til Falmouth for ordre.

På denne rejse blev THOR redningsmanden for den engelske fuldrigger ST. MUNGO der var gået i brand i Sydatlanten, og hvis 24 mands store besætning blev taget ombord i THOR og landsat i Bahia, inden rejsen kunne fortsættes mod England.

Om denne dramatiske begivenhed har en af besætningen – Carl Skjalm nedskrevet følgende beretning:

»Tremastet skonnert THOR af Marstal ført af kaptajn J. H. Kromann afsejlede fra Paysandu på La Platafloden i september 1906 efter at have losset en ladning kul fra England og derefter indtaget en ladning saltede huder til Falmouth for ordre. Kort efter vi var kommet til søs, blev vi overfaldet af en af de berygtede Pamperos, som på den årstid hyppigt optræder på de breddegrader og i reglen varer fra ét til to døgn, og da vi var hårdt lastet, fik vi den ene svære sø ind efter den anden. En båd vi havde stående fastsurret på storlugen blev knust, og en fritstående david blev bøjet af en brådsø, samtidig brækkede vores undermærseå. Men da THOR var et godt og velsejlende søskib kom vi ret hurtigt klar af stormcentret. Efter ca. 3 ugers sejllads på mellem 20 grader og 15 grader sydlig breddegrad fik vi en eftermiddag ved 4-tiden en røgsøjle i sigte til luvart. Kaptajnen bemærkede, at det ellers var uden for Dampskibsruten, men antagelig var det et krigsskib med oliefyring, hvad der den gang var ret nyt og udviklede en tæt sort røg. Men efter en times sejlads var Kaptajnen klar over, at der var noget galt og beordrede kurs mod hvad der tegnede sig som en enorm røgsky. Eftersom vi kom nærmere kunne vi konstatere, at det var en tremastet fuldrigger, der var i brand fra for til agten for stormasten, og til luvart lå begge redningsbåde med 12 mand i hver. De havde da for flere timer siden forladt ST. MUNGO som var skibets navn, da de ikke længere kunne opholde sig om bord grundet den tætte røg og stærke varme, som ilden udbredte. THOR blev nu manøvret op til luvart af ST. MUNGO og vi brasede bak, hvorefter redningsbådene ret hurtigt kom langs siden, og besætningen begyndte at entre om bord i THOR hvad der dog besværliggjordes en del, da der var ret svær dønning, så vi måtte være agtpågivende for at bådene ikke skulle blive knust mod skibssiden, og vi skulle også gerne hæve provianten op som var stuvet i bådene, da vi jo pludselig blev 33 mand om bord i THOR i stedet for 9, som THORs besætning bestod af. En lykke var det, at vejret var ret roligt for under udsætningen af bådene fra ST. MUNGO var den ene af bådene tørnet mod skibssiden, så der var knust to af bådens planker lige i vandli-

nien, og det viste sig også at efter at mandskabet var kommet om bord i THOR fyldtes båden på ganske kort tid, så det ville blive en trang skæbne for de mænd, hvis de skulle have opholdt der i dagevis. Klokken var efterhånden blevet 8, da hele besætningen var kommet om bord i THOR og vi havde jo meget at passiare om, så der blev ikke megen søvn den nat. Det var mest sejlmageren vi talte med. Han var nemlig dansk, og mellem os unge mennesker i ruffet var det småt bevendt med det engelske dengang. Resten af besætningen var engelskmænd. Sejlmageren fortalte, at de kom fra Liverpool og skulle til Sydney med en ladning stykgods, og at de i de sidste dage havde været beskæftiget nede på mellemdækket med at banke rust, men hvordan ilden var opstået, var der ingen, der kunne udtale sig om. Det hed sig, at det var selvantændelse, men man gjorde sig jo sine egne tanker. Det kunne jo også være en henkastet cigaret eller et tabt stearinlys, men de havde i alt fald gjort et ihærdigt arbejde for at bekæmpe ilden. Først havde de forsøgt med en spuleslange nede på mellemdækket, og da de ikke længere kunne opholde sig dernede for ild og røg, havde de hugget huk i dækket flere steder og øst vand ned i lasten, men alt var forgæves. Ilden bredte sig mere og mere, så de så ingen anden udvej end til sidst at gå i bådene og så håbe på at blive observeret af et andet skib, og et held var det jo, at vi skar deres kurs, for efter kaptajn Kromanns udtalelse, kunne der gå lange tider, uden at der passerede skibe i den rute. I løbet af natten bredte ilden sig til hele skibet, og der gik ild i rigningen. Det var et storslået syn at se, da sejlene blev antændt og faldene brændte over så bram- og merseræerne firede sig



selv, og til sidst brændte bramstængerne over, så det hele styrtede ned i et ildhav. Skibsskroget over vandet var efterhånden blevet helt glødende, så hver gang ST. MUNGO tog en overhaling i søen syede og kogte vandet udenbords som i en heksekedel. Om morgenen da det blev lyst gik vi over med ST. MUNGOS redningsbåd og forsøgte med hammer og mejsel at skille et par af pladerne i vandlinien, men måtte opgive dels på grund af varmen og dels fordi havaristen rullede en del, men nu var dækket helt gennembrændt, så vi var klar over, det ville ikke vare længe førend ST. MUNGO ville gå ned, så da vi kom om bord i THOR igen beordrede kaptajnen fuld sejl igen, og vi satte kurs mod Bahia, San Salvador, som var den nærmeste havn, for at landsætte ST. MUNGOS besætning der. Det tog os ca. 3 uger inden vi nåede til Bahia, men det gik jo med liv og lyst, og besætningen var jo også forøget betydeligt i THOR. Efter et foreløbigt søforhør af ST. MUNGOS besætning blev de sendt hjem til England, og efter at THOR havde suppleret sin beholdning af ferskvand og proviant fortsatte vi vor rejse til Falmouth og derfra til Hamborg, hvorhen lasten var bestemt, og vi ankom dertil den 17. december, hvor vi alle afmønstrede«.

Det var dengang almindeligt at de større langfartsskibe skiftede besætning i Hamborg, hvor Jessen fra Fanø var forhyringsagent for mange danske skibsførere, navnlig for Fanøskibene, hvor de i deres globale fart oftest anløb Hamborg, ligesom det ofte hændte for Marstalskibene. Under THORS ophold i Hamborg i oktober 1907 mønstrede kaptajn Kromann en ung tysk ungmand, Hans Bløss, senere skibsfører og lods i Kiel.

Han fortalte i sine erindringer om sine rejser med THOR som her bringes i uddrag:

»Vi lastede stykgods, bestemt til Maracaibo, og afsejlede Hamborg under bugsering Elben udgående. Undervejs tog vi

Bestik fra fuldskibet SAINT MUNGO foræret til en af besætningsmedlemmerne på redningsmanden THOR.

flodvand fra Elben i vandtanken og mindre pøse. Kaptajnen havde som eneste eget W C. På vores daglige aftenvagt fra kl. 19 til 20 måtte rigningen efterses til vejrs, ligesom trædækket blev spulet hver aften med havvand. Til dette arbejde var vi 3 mand, der hurtigt udførte arbejdet dog måtte vi ikke forlade dækket før 8 glas. Kaptajn Kromann gik frem og tilbage i styrbords side på agterdækket og havde alt under kontrol. Han var flink – korrekt – meget bestemt i enhver henseende.

Kaptajnen, og 1. og 2. styrmand, samt kokken boede i agterskibet på det 9 m lange halvdæk. De tre letmatroser og ungmanden boede i det 4 m lange dækshus med i alt 6 køjer. Styrbord og agterkant i

dækshuset var indrettet som kabys, med en luge ind til lukafet og kokken udførte bakstørnen.

Vi fik serveret frisk smør og ikke margarine, som i tyske skibe før første verdenskrig – ligesom vi fik rigeligt med sukker og ditto kaffe. Naturligvis blev der forlangt arbejde af os – omregnet til 14¼ t timer og 9¾ timers fritid.

Kl. 15 fik vi kaffe og dertil bønne- eller rispandekage. Dåsemælk var rationeret, men vi fik tilstrækkeligt. Vi havde en god rejse til Maracaibo og kom straks under losning. Vi stod i spillet fra 7 morgen til kl. 11 og på grund af det tropiske klima, holdt vi fri til kl. 13 og arbejdede videre til kl. 17. Under det hårde arbejde sørgede kaptajnen for at vi fik friske frugter, bananer såvel som appelsiner. Efter udlosningen varpede vi ud på reden for at laste dividivi, hvad der tog nogen tid. Med 2. styrmand foran og besætningen mand for mand stående op trampedes i dividivien, som blev presset sammen i rummet og i hjørnerne skridt for skridt.

Færdiglastet varpedes THOR ud fra Maracaibo ud i Venezuelabugten. Først i slutningen af marts nåede vi atter Elben og lossede i Altona.

THOR kom, da dividivien var udlosset, i dok i Hamborg, blev skrabet og bundmalet, ligesom almindeligt eftersyn blev foretaget. Fra Marstal modtog vi nyreparerede sejl m.m.

Hurtig blev opholdet i Hamborg slut, hvorpå vi indtog en ladning bunkerkul, bestemt til Hamborg-Sydamerikanische Dampfshiffartsgesellschaft i Rio Grande do Sul, Sydbrasilien, og vi afsejlede Hamborg onsdag, den 15. april 1908.

I nærheden af Rio Grande oplevede vi en Pampero som sædvanligvis strakte sig i området fra La Plata nordover til Porto Alegre og til tider også godt til søs. Den 27. juni slap THOR godt ind til Rio Grande. Det gjorde derimod skonnertbriggen NANCY af Marstal ex. af Fanø ca. 2 måneder tidligere ikke, idet den, kommende fra Cadiz med salt til Rio Grande, havde ankret på Barren ud for indsejlingen, da en hurtig opstået storm af sydøst bragte svær sø og drev NANCY på land, hvor den blev slået til pindebrænde, som så mange før den – bl.a. barkentine HANS af Marstal i 1907 og 3 mst. bramsejlskonnert DANNEBROG af Thurø ligeledes i 1907. THOR indtog nu en last saltede huder, og i forkant og agterkant af rummet stuvedes horn og pits. Rejsen gik igen til Falmouth for ordre, og efter ankomst til Hamborg blev besætningen afmønstret 17. november 1908«.

I 1915 førtes THOR af kaptajn Valdemar Petersen (søn af Agenten (Agent Petersen)) på rejse fra Falkenberg til Granton. Under en østlig snestorm d. 18. marts 1915 drev THOR som lå for begge ankre på Granton Red, under det hårde og usigtbare vejr i løbet af natten tæt ind til indløbet ved havnen. Da vandet faldt, begyndte THOR at hugge i bunden, men det lykkedes en tilkaldt bugserdamper at bringe THOR ind på sikker ankerplads og redde skibet.

Ved søforklaringen, der blev afholdt i Leith den 26. marts, blev det bestemt, at havariet skyldtes en overkappet wire, formentlig fra et minefartøj, der havde tørn om begge THORs ankerkættinger, som ved indhivningen under letning for at komme klar havde forårsaget havariet. Året efter, 1916 blev THOR afhændet under ophold i Garston til Dansk Vestindisk Kompagni i København, et datterselskab af Det Østasiatiske Kompagni. Den beholdt navn og hjemsted.

Skibet gik fra Garston i ballast til St. Thomas for at laste sukker og rom. THOR blev nu ført af kapt. M. Olsen fra Marstal – senere mangeårige fører i Siam Steam Navigation Companies, Bangkok, med marstallerne Chr. Christensen som 1. styrmand – senere fører i A. P. Møller Rederiet, og Albert Hansen som 2. styrmand, samt hovmester og kok R. H. Friis.

Under opholdet i Vestindien mødte THOR imidlertid sit endeligt.

Maskin-Kommandørkaptajn H. Sejrup fra Svendborg, der i 1916-1917 gjorde tjeneste i krydseren VALKYRIEN i Vestindien, gengiver her begivenheden.

»VALKYRIEN tog fast station i St. Thomas havn, men sejlede af og til på en inspektionstur til St. Croix. På en sådan tur, hvor vi havde afsejlet fra St. Thomas kl. 7 morgen, observerede vi et mærkeligt gyldent farveskær, nærmest det man ville kalde overdrevent teaterbelysning. Da vi var ca. 1 times sejlads ud fra St. Thomas, hørte vi varselskud fra batteriet, det betød en orkan i anmarch. Radioen var jo ikke så godt udbygget som nutildags, men der hørtes dog signaler om, at en orkan var opstået ved Barbados og havde kurs direkte mod St. Thomas. VALKYRIEN vendte om og søgte tilbage til St. Thomas for at ride orkanen af i den orkansikre havn.

Kl. 9 var vi tilbage og ankrede op i den vestlige side af havnen, idet man havde beregnet at vinden ville komme fra vest. Klar i maskinen hele tiden, dampen på toppen og hele vagten nede. Et anker ude hevet hjem til kort, alt løst surret på dækket, alle solsejl taget ned, og stræktove surredes i brysthøjde langs dækket.

Vi unge mennesker så på disse forberedelser og troede at chefen var blevet tosset, vi lå jo i en orkansikkerhavn, det kunne dog ikke blæse så vi faldt om på dækket.- Men vi fik snart noget andet at vide. Trods det, at det var midt på dagen, blev det underligt uldent tusmørke, og så begyndte det at regne, men i særdeleshed at blæse. Mærkeligt at regnen var salt. Blæsten kom i stød, og når det rigtig stødte kørte maskine fuld kraft. Imellem vindstødene blev der firet på ankeret. Efterhånden som vinden tiltog i styrke blev også det andet anker sat og maskinen holdtes i gang hele tiden, det var en hård tørn i maskinen, idet blæseren, som gav luft til fyrpladsen også gav en del vand ud på fyrpladsen. I maskinen måtte vi ustandselig

være på vagt med oliekanderne ved de store krumtap – og hovedlejer, disse aksellejer havde en diameter på 14 tommer og holdtes normalt afkølede med olie og søvand, men chefen havde advaret mod at bruge søvand, fordi det under disse forhold indeholdt en del sand. Vi gik vagt om vagt, og frivagten måtte »slænge« sig på banjerne, men skulle være klar til hurtigt at tørne til, hvis det blev nødvendigt. Jeg var et par gange på dækket for at kigge og jeg skal love for det blæste, det var godt nok nødvendigt med stræktovene langs dækket.

Projektøren var tændt for at se hvorledes det stod til med de øvrige skibe i havnen. Særlig var vi interesseret i en 3. mastet skonnert THOR af Marstal, som nogle dage havde ligget i havnen, og hvis besætning vi havde lært at kende. Projektøren kunne ikke gennembryde mørket og regnen, så det var ikke muligt at få en nøjagtig oplysning om situationen. Vi kunne dog se at THOR lå kæntret med masterne fra land, lige ved indsejlingen til havnens vestlige side. Det opklaredes senere, at den først var gået på grund og derefter væltet.

Der gjordes nu forberedelser til at forsøge at sende en båd over til dem, men det måtte opgives, da det blæste for hårdt. VALKYRIEN drev stødt ned gennem havnen trods begge ankre i bund og maskinen i gang. Den forreste gniststang (VALKYRIEN havde dengang meget høje master af hensyn til radioantennen) brækkede, men blev hængende til vejrs i mellemhalere og barduner og andet gods, så det var livsfarligt at opholde sig på dækket, da ingen jo vidste hvornår det hele faldt ned på dækket. Pludselig blev det stille, dødam – stille, som man siger, og nu blev styrbords redningsbåd sat i vandet, bemandet med frivillige og med premierløjtnant Garde som fører.

Projektøren blev atter tændt og rettet mod THOR

Redningsbådene gjorde forsøg på at undsætte besætningen, men da skibet jo var væltet med rigningen fra land var der ikke noget at gøre, det var for farligt at sejle ind i rigningen, masterne lå i vandlinien, og ræer og gods spærrede overalt. Mandskabet lå oppe på THORs bagbords skibsside, våde og forkomne, men ved

godt mod. Redningsbåden måtte vende tilbage til VALKYRIEN. På tilbageturen konstateredes det at flydedokken havde sprængt sine tre fortøjninger og nu kun hængte i en fortøjning.

Dersom denne sidste fortøjning også var gået havde VALKYRIEN fået dokken på stævnen, og så er det ikke godt at vide, hvordan det så var gået. I VALKYRIEN var der imidlertid gjort klar til at modtage orkanen fra den anden side. Begge ankre blev halet hjem, skibet blev vendt og kastede nu et anker i østsiden af havnen, altså oppe ved elektricitetsværket. Og så kom orkanen brasende med fuld styrke fra øst, og de samme manøvre gentoges indtil vinden igen aftog og normale tilstande indtrådte omkring ved midnat, da havde vores chef været på broen fra om morgenen kl. 7 og VALKYRIEN var det eneste skib i havnen som flød, alt andet stod på land eller var sunket, men kun 1 menneskeliv var gået tabt, det var en neger, som lang tid efter blev fundet i en af de små både som var sunket.

Da det blev lyst om morgenen efter orkanen var det et sørgeligt syn, der mødte os. Ind over byen så vi kun huse uden tage og palmer uden grene, alle de små negerhytter, som lå så malerisk op ad bjergsiden lå væltet ned af strandkanten, og på kulkajen lå væltet de to store kulkraner, kastet til jorden som forvredent jern, trods det at de havde været sikret med »Orkanbarduner«. Ved nitiden fik vi lov at gå i land og se på ødelæggelserne. Vi kom i land på kulkajen og spadserede så rundt ad landevejen til anlægget ved Grand Hotel, hvor vi blev afhentet og sat ombord, og så blev den anden halvdel af besætningen sat i land.

THORS besætning var blevet afhentet så snart det blev lyst, og de kom til hvile i VALKYRIEN nogle dage, hårdt tiltrængt søvn De blev i VALKYRIEN nogle dage, og jeg husker særlig bådsmanden, en radmager mand, med en stor ørnenæse, dybt liggende øjne og et mægtigt hvalrosskæg, som dækkede en ellers meget ordentlig barberet hage, han måtte løfte skægget når han skulle drikke af en kop. Han sagde med et syngende Ærømål: *at tænke sig, at der lå vi på skibssiden hele natten og blev våde og kolde...«*

Skonnerten KAREN – et hundrede års minde

Af MARTIN FJALLSTEIN

Skonnert KAREN af Marstal, bygget af eg i 1878 af skibsbygmester Dyreborg i Fåborg. Biilbrev af april 1879. Drægtighed 124,4 brt. og 99,6 nrt. Købt til Marstal i 1879. Ejerforhold: skibsfører Hans Christensen 3/5, skibsfører Hans L. Hansen 1/5 og skibsfører L. Hansen 1/5. Oprindelig rigget som bramsejlsskonnert, men senere rigget som topsejlsskonnert.

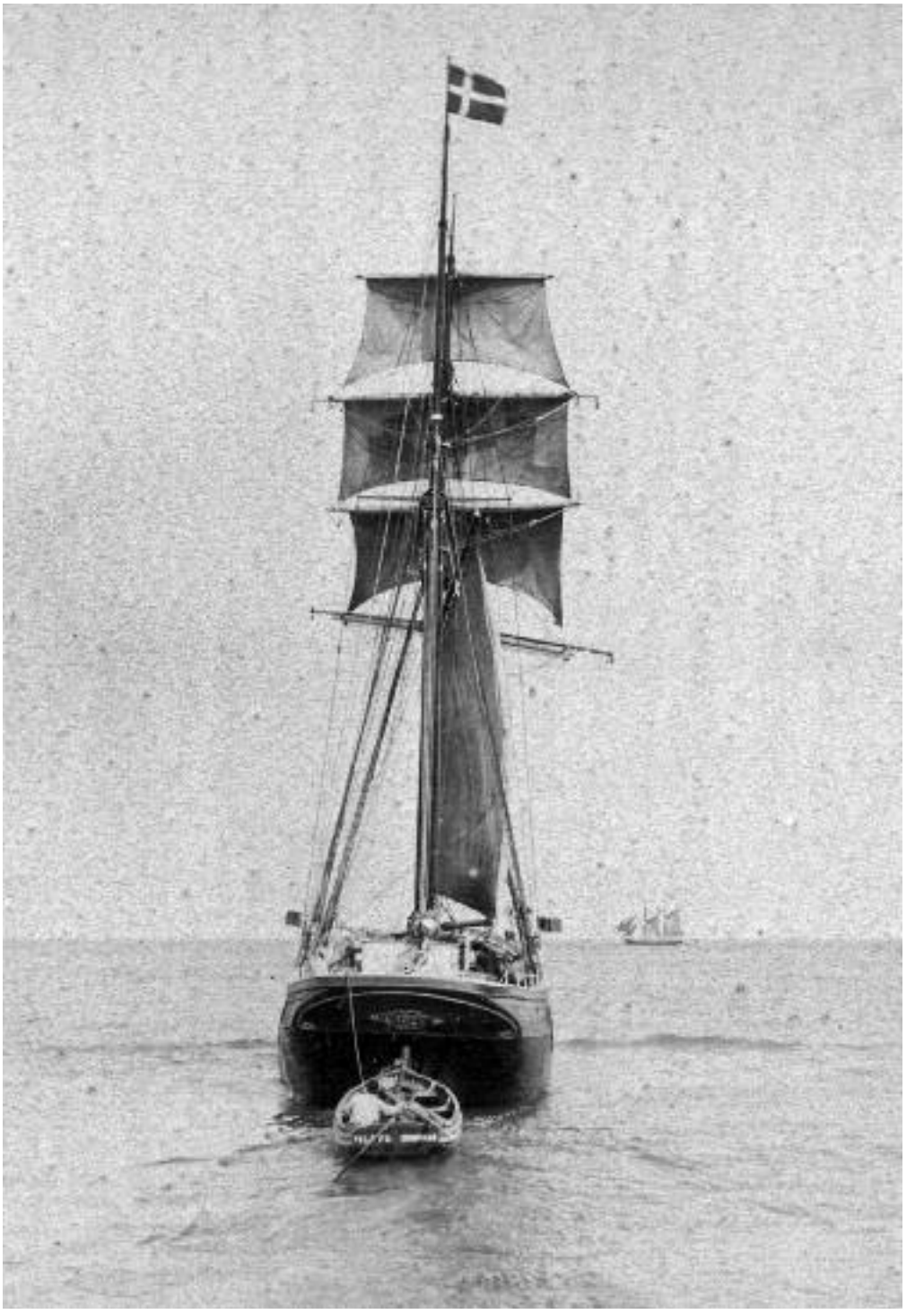
En jungmand ved navn Thomas Kjærbøll f. i Kolding i 1885 og nyuddannet kobbersmed, beretter, at dengang, han sejlede med KAREN, var den en relativt ny og pæn dobbelt topsejlsskonnert med fem mands besætning. Hvis skibet havde været lidt større og rigget som bramsejlsskonnert, ville der være to mand mere. Med kun fem mand, hvor skipper og styrmand gerne undgik at tage rattet, var der kun 2-3 andre til at gøre det. Derfor stod man op til 4 timer, en hel vagt, ved rattet, som både var trivielt og hårdt. Blev man afløst kl. 8 om morgenen, var der arbejdsvagt til kl. 10 og derefter kun et par timers frivagt. Det samme gjorde sig gældende om eftermiddagen. Jungmand, letmatros og kok boede i lukafet, styrmand og den dygtige kaptajn P. H. Bager boede agter. Hyren som jungmand var 35 kr. om måneden. Kosten var solid sømandskost: gule ærter, brune bønner, grønkålssuppe, hvidkålssuppe, alt kogt på saltet, amerikansk oksekød. Om efteråret blev skonnerten lagt op for vinteren, da vintersejlads dengang ikke betalte sig bl.a. på grund af den meget høje vinterforsikring.

Fatal forveksling af fyr i diset luft

Kaptajn Mads Hansen Boye, født i Marstal i 1876, var i mange år fører af skonnerten, og købmand Hans Christensen var reder i partsrederiet, hvori Boye dog ikke havde nogen andel. Boye var en erfaren sømand og skipper, der sandsynligvis havde mange vellykkede rejser med skonnerten KAREN fra havn til havn både i indland og udland. Det berettes der dog ikke ret meget om, men når det ikke går som planlagt, og uheldet er ude, fortælles historier, optages rapporter og skrives søforhør. Således også i kaptajn Boyes og skonnert KARENs tilfælde.

På en rejse med kul fra Wemyss til Ærøskøbing, havde de på styrmandsvagten den 7. juni 1906 kl. 4 om morgenen Hirsholm Fyr i NV½V i ca. 7 kvartmils afstand*. De styrede bidevind og med flittig brug af loddet. Endvidere havde de kending af Nordre-Røsner Fyrtårn, som de tabte af sigte en time senere. Nu med et nyt tårn i sigte, som de antog for at være Læsø-NV-Revs Fyrbåke, skønnede de, at sejladsen var sikker og brugte derfor ikke loddet. Men de havde i morgendisen forvekslet fyrtårnet, der i virkeligheden var i luvart, med en sejler og med det fatale resultat, at klokken 6 stødte KAREN på NV-Revet ca. 2 kvartmil sydøst for Fyrbåken. Om eftermiddagen lykkedes et andet skib at bringe KAREN af grunden og til Frederikshavn, hvor en dykkerundersøgelse konstaterede, at skibet var uskadt. Det kunne derfor fortsætte rejsen. Retten udtalte, at grundstødningen skyldtes forveksling af fyrtårn som følge af noget diset luft, og derfor havde ingen af skibets besætning

* En kvartmil (1855 m) er det samme som en nautisk mil og defineres som en fjerdedel af en sømil, der er lig med et breddeminut.



KAREN afgår Courseulles, Normandiet med lodsjolle på slæb 29. september 1886.

pådraget sig noget ansvar for grundstødningen. (*Kilde: oplysninger fra søforklaring i Æreskøbing den 15. juni 1906*).

Dragør Toldkontrol kunne den 11. juni 1908 indberette, at KAREN kl. 7 om morgenen grundstødte ved Søndre Rev. Skonnerten blev samme aften ved hjælp af et andet skib bragt flot og til København. Det blev oplyst, at grundstødningen skyldtes, at KAREN nægtede at vende og af strømmen blev ført ind på grunden. Her ses dog søforklaring ikke at være aflagt.

Haveri efter lang rejse i Nordsøen

Efteråret 1913 lastede KAREN i Hamburg. Lørdag den 8. november afsejlede den med en last gammelt jern, nemlig 168.760 kg. Vejrforholdene var ikke gunstige, eller som kaptajnen udtrykte det: »…vi sejlede for skiftende vinde og vejr indtil søndag den 16. november, da skibet begyndte at lække… dog ikke mere, end at vi kunne holde læns ved pumpen.« Skibet havde ellers efter kaptajnens vurdering været hægt og tæt, velbemandet og i enhver henseende i sødygtig stand. Som her var det almindeligt dengang at sejle med delvis ret unge mænd, der var på vej ud i verden:

Kaptajn Mads Hansen Boye f. 1876, (ca. 38 år).
Styrmand C. R. A. Christensen.
Letmatros Thorvald Andreas Munck Rasmussen f. i Tikøb 1894 (ca. 19 år).
Ungmand Henry Peter Olsen f. i Ålborg 1894 (ca. 19 år).
Ungmand Christian Harry Christensen f. i Vennebjerg 1894 (ca. 19 år).
Kok Martin Skov Christensen f. i Brande, Nørrevang Sogn 1897 (ca. 16 år).

Tirsdag den 18. november var der storm fra SV med høj sø. KAREN lå SV-over med et 3-rebet storsejl, 2-rebet skonnertsejl og reb i stagfokken. Næste nat var vinden vestlig med orkanagtig storm og meget høj sø samt stærke regnbyger. Kl. 4 om morgenen kom styrmand Christensen på dæk og overtog vagten. En time senere tog skibet en brådsø over, som skyllede styrmanden overbord, »mens han stod ved ruffet og røg en cigar«, oplyste letmatros Rasmussen, der holdt sig fast ved kabyssen. Kokken, der stod ved roret og holdt på rattet, blev kastet i dækket og var også lige ved at gå overbord. Han rejste sig og kaldte på kaptajnen, der fik alle mand på dæk. De forsøgte at få skibet til at halse (vende med vinden), men det var umuligt, og samtidig tog det flere brådsø over agter, der kunne forvolde endnu flere ulykker. I storm og mørke valgte de derfor at luve til vinden. Ved 8-tiden om morgenen tog skibet en brådsø over, der knækkede storbommen og surringerne på båden, og endvidere slog flere skandseklædningsbrædder ud. Skibet lækkede betydeligt, men hvor meget kunne ikke bestemmes, da det arbejdede hårdt i søen. Det kunne dog stadig holdes læns ved at pumpe med to timers mellemrum, dog hver gang lidt længere. Dagen efter, den 20. november, besluttede kaptajnen at sætte kurs ind til Christianssund i Norge, som de fik i sigte et par dage senere. Kaptajnen kunne da ud fra et norsk fyr bestemme, hvor de befandt sig. Nu var frisk kuling fra vest og aftagende sø. Han valgte derfor at skifte kurs til Frederikshavn, hvor de krydsede ind om aftenen den 23. november, mens skibet trak 8 tommer vand i vagten. Lige før midnat blev KAREN fortøjet, og mandskabet fik tilladelse til at gå til køjs. Imens blev to mand antaget til at holde skibet læns hele natten. (*Kilde: Udskrift af Frederikshavn Købstads og Horns Herreds Extraretsprotokol af søforklaring i forbindelse med søforhør i anledning af skonnert KARENs haveri i Nordsøen; retten sat den 29. november 1913*).

KAREN, der blev besigtiget den 5. december, viste sig at have pådraget sig langt flere skader end først antaget. Storbommen var knækket, storbåden svært beska-

diget, bådsklamperne havareret samt en del skandseklædningsbrætter slået i stykker. Da skibet endvidere var læk, blev det tilrådet at få det tørsat for kalfatring. De følgende dage blev skibet udlosset og sat på slip. Her blev det klart for alle, at skibet ikke var så »hægt og tæt«, som først antaget, da bl.a. værket i nådderne viste sig uden begning over det meste af bunden. Skibets bund trængte reelt til en overhaling, hvor der bl.a. skulle kalfatres mere end 5000 fod. Det havarerede skib blev takseret til 6.500 kr. og lasten til 8.000 kr. Istandsættelsen (kalfatring, reparationer af klædning, båd, pumper, rorkiste, smedearbejde m.m.) blev vurderet til 1.500 kr.

Den sidste og skæbnesvangre rejse som marstalskib

Lørdag den 1. april 1916 afsejlede KAREN fra Dyssart ved Firth of Forth i Mellemskotland med 185 tons kul til købmand S. P. Petersen i Fuglefjord på Færøerne. Kaptajn og besætning bestod af seks mand:

Kaptajn Mads Hansen Boye af Marstal, 40 år.
Styrmand KIaus Rasmussen af Ommel, 39 år.
Letmatros Valdemar Alfred Emil Bentsen af Snesere (Præstø), 23 år.
Letmatros Jens Henrik Knudsen af Tårnborg (Slagelse Sogn), 16 år.
(Jungmand) Kristian T. Jensen af Lusseby, 19 år.
Kok Svend Oskar Petersen af Skidstrup (ved Fakse?), 14 år.

Om aftenen den 7. april var de i nærheden af Nolsø (øst for Torshavn), men drev af for modvind. Den 12. april pejlede de igen Nolsø fyr (Borðan), men fik da igen ugunstig vind, oplyste kaptajn Boye, der på dette tidspunkt var 40 år og havde ført skibet i 11 år. Vejret blev den næste dag til »ualmindelig dårligt vejr«. De fik en brådsø over, der bl.a. knækkede bolten i dækket til den ene bådsurring og slog skandseklædningsbræddер ud. Efter at de endnu engang var drevet af, fik de den 16. april igen landkending af Færøerne. Kaptajnen havde ikke tidligere været ved Færøerne, men han havde et kort over øerne ombord og havde tidligere også gjort sig bekendt med dette. Muligvis havde han også læst i »Den Færøske Lods« fra 1907 og her orienteret sig om tidevandsstrømmen. Klokken 8 om formiddagen pejlede de Bordø Næs i NNV i en gissen afstand på 5 kvartmil (5 x 1885 m = ca. 9,5 km) og satte kurs mod Gøte Næs og Lervigsfjord, hvorfra han kunne komme ind til Fuglefjord.

Endelig havde de ombordværende mænd pænt vejr med sydlig vind, da de nærmede sig mundingen af fjorden med Bordø Næs i styrebord og Gøte Næs forude i bagbordsside. Efter 16 dages barsk sejlads i Nordatlanten med fuldlastet skib kunne de nu se frem til at ankre op i Fuglefjord om en times tid. Da skibet passerede Gøte Næs i »ordentligt vejr«, som den 16 årige letmatros og den 14 årige kok udtrykte det, bad skipperen letmatrosen hejse lodsflaget.

Alt var som det skulle være, KAREN fik Gøte Næs agterud i bagbord og under fulde sejl og lodsflag stod kursen NV-på. Men da friskede vinden op til storm fra SV og med regndis. Pludselig og totalt overraskende kom der da voldsomme fjeldkast ned over dem fra fjeldene i bagbords side. Mandskabet var slet ikke forberedt på dette. Nu gik det stærkt, mens skibet løb op gennem fjorden og igen i »ualmindelig hårdt vejr«, som kaptajnen og styrmanden omtalte vejrforholdene. Fjeldkastene blev voldsommere op gennem fjorden og kom fra flere retninger, men de værste kom i retning ind mod land. Der blev også loddet dybde, dog uden at nå bund. Alle mand var på dæk og forsøgte at redde det, der reddes kunne. Hverken kaptajnen eller andre havde tid til at gå ned og se på kortet. Kaptajnen tog roret, mens de andre tog sejlene. Da de

Her er et billede af landsbyen Lervig, Leirvík, i 2010. KAREN kom op gennem denne fjord, men p.g.a. kastevinde ned fra fjeldene og modstrøm strandede den på landtangen, der er under den øverste (sydligste) mole.

firede storsejlet, kom der et vindkast, som slog sejlet over og knækkede gaflen. Også de andre sejl forsøgte de at få ned, men det var umuligt at få alle helt ned på grund af de kraftige vindkast, der kom fra flere retninger. De var så voldsomme, at styrmanden syntes, »at man kunne vente, at rigningen ville blæse ud af skibet«. Hertil kom at nu blev også dårlig sigtbarhed på grund af regnen. Kaptajnen havde bemærket, at folk stod på land, men han havde ikke indtryk af, at nogen gjorde forberedelser til at komme ombord. Styrmanden stod ved klysset klar til at ankre op, da de observerede et lys forude, som kaptajn Boye mente var Fuglefjord. Styrmanden lod bagbordsanker falde, og vurderede, at der var omtrent 15 favne kæde ude, da ankeret tog bund. I det samme stødte skonnerten hårdt på grund med ankerkæden langs skibssiden og ud i fjorden. Klokken slog 10.30 palmesøndag formiddag.

– I de to første avisartikler, der blev bragt onsdag den 19. april, blev der oplyst i den ene (Dimmalætting), at da skibet strandede, var der brænding og usædvanligt højvande. Sysselmanden havde oplyst, at skibets bund var knust. I den anden artikel (Tingakrossur) blev der oplyst, at KAREN havde haft god medvind og sejlede 7-8 knob. Her bliver tilføjet, at skibet strandede »á Eggini«, som er 100-150 meter sydligere end »Kráartangi«.

Stolte KAREN af Marstal stødte hårdt og huggede slemt i grunden ved den sydlige del af landtangen øst for landsbyen Lervig. Hun var ikke det første skib og heller ikke det sidste, der mødte sin overmand her på »Kráartangi«. Men hvorfor endte KAREN her? Hvad var det, de så, som kaptajnen antog for at være Fuglefjord. Et lys, en by eller en bøje? I søforklaringen nævnes et lys, der altså kunne ses efter klokken ti om morgenen midt i april. Andet-

steds nævnes en by og en bøje. Byen må her være en del af landsbyen Lervig. Her kan de have set én af de to lux-lamper på landingspladserne, der blev tændt hver aften og taget ned igen om morgenen. Muligvis brændte de den dag så langt ud på formiddagen. Eller brugte Ole Olsen, bådbyggeren, der de næste dage blev deres ankermand, måske en kraftig lampe på sin arbejdsplads? Hvis kaptajnen eller styrmanden havde nået at kigge i kortet, ville de straks se, at de umuligt allerede var ankommet til Fuglefjord. Men det var der ikke tid til. De var ilde stedt og kæmpede for skib og eget liv ude i fjorden med de voldsomme kastevinde og modgående tidevandsstrøm. Muligvis blev skibet drejet vestpå på grund af kastevindene ind mod land og drev derfor ind mod landsbyen og den lumske landtange, hvor tidevandet faldt endnu 2-3 timer og siden steg usædvanlig højt de næste 6-7 timer.

– Kaptajn Boye og hans besætning havde været på en lang og besværlig rejse. To gange havde de tabt Færøerne af syne og var drevet ud på den færøske landsokkel, der i dårligt vejr kan være et særdeles barskt farvand, som de da også oplevede. Da de til sidst den 16. april kl. 8 om morgenen pejlede Bordø Næs 5 kvartmil NNV, skulle kaptajnen sætte ny kurs. Det var måske ikke så vanskeligt, da de havde »pænt vejr – ordentligt vejr« og sydlig til sydvestlig vind. Men den manglende kendskab til de lokale forhold var katastrofal for kaptajnen. Han havde alle ekstremer imod sig. Det trak op til storm fra sydvest med voldsomme fjeldkast ned fra Lervigs fjelde, der hvirvlede havvandet op og til sidst vendte om ude på fjorden. Disse forkerte vindkast ind i de sejl, der endnu var oppe, har muligvis sammen med strømforholdene vendt skibet ind mod land. Der var modstrøm allerede kl. 8 og de næste timer op gennem fjorden. Denne sydøstfaldende strøm (eystfall) ville fortsætte til ca. kl. 1 om eftermiddagen med lavvande og ebbe. Hertil kom at der ville være fuldmåne den 17. april, der indikerer stærk strøm, og denne ville forstærkes meget af, at månen kom nærmere de her dage og var nærmest Jorden den 21. april. Mens strømmen er så stærk som her den 16. april, og skibet sejler, vil det næ-

Den strandede KAREN med neutralitetsmærker påmalet. Der var krig og u-bådene jagtede skibe og søfolk – også neutrale danske.

sten være umuligt at lodde dybden. Ude i fjorden er der dog overalt dybt og sikkert at sejle. Sandsynligvis var kaptajn Boye ikke klar over disse ekstreme forhold. Hans alternativ kunne muligvis have været at sejle nordøst over og forsøge at komme i læ af øerne eller at sejle ind på Gøtevig, hvor han kunne ankre op, men havde han reelt noget alternativ? Han var måske allerede kommet for tæt på land til at kunne vende nordøst over. Det var også skæbnens ironi, at han ikke kom 3-4 timer tidligere ind mod Nordø Næs. Herfra ville han da haft medstrøm til Fuglefjord. – »Fátt kann feigum forða,« er det færøske udtryk for denne skæbnesvangre dag, hvor skæbnen synes at bestemme udfaldet. Heldigvis omkom dog ingen, og alle kom i godt behold hjem igen.

I Lervigsfjord løber tidevandsstrømmen seks timer hver vej. Efter seks timer med sydøstlig strøm (eystfall) og følgende lavvande, kommer den nordvestlige strøm (vestfall) med højvande, inden strømmen igen vender. I selve vendingen, der kan vare fra nogle få minutter under ekstreme forhold som i de omtalte dage og til godt en halv time under optimale forhold, er der et par timer rolig strøm, hvor der kan fanges torsk og anden fisk i fjorden. Det er også disse strømvendinger hver 12 time med aftagende sydøstgående strøm og lavvande og tiltagende nordvestgående strøm, der udnyttes til at bjærge inventar og kul fra KAREN. Disse vendinger forsinkes ca. en time hvert døgn.

KAREN var læk. Klokken 11 stod vandet 7" ved pumpen og en halv time senere 24". Der antoges 8 mand fra land, der sammen med skibets mandskab pumpede alt det, de kunne og med det formål, at skibet kunne slæbes af grunden ved højvande. Men da huggede skibet mere i grunden og blev mere læk. Klokken halv seks opgav man at pumpe, for vandet steg i rummet (lasten). Mandskabet forsøgte at redde sit tøj i land, men allerede klokken seks var der så meget vand i skibet, at de hverken kunne komme i lukaf eller kahyt, og vandet stod til sidst inde på agterdækket. På det tidspunkt var sydvestlig vind med storm og hårde vindkast, og imens sænkede mørket sig over det forliste skib, der endnu stod på ret køl.

Jovist samledes folk på land for at følge med i dette drama. Straks blev der telefoneret til S. P. Petersen i Fuglefjord, der var modtager af lasten. Han underrettede Østerø sysselmand (politimyndighed), der havde sin residens sammesteds. Og denne underrettede på sin side Færøernes landfoged (den øverste politimyndighed på øerne). Allerede klokken ét denne uheldige dag kom HØDD, en norsk damper, der lå ved kaj i Fuglefjord, til stede efter anmodning fra S. P. Petersen, men skipperen mente ikke at kunne påtage sig at bjærge KAREN. Lidt senere kom dampskibet SMIRIL det færøske passager- og fragtskib, der lå i Klaksvik. Efter planen skulle SMIRIL tage skonnerten af grund ved højvande. Men da det blev tydeligt, at den ikke kunne flyde, modsatte kaptajn Boye sig, at den blev slæbt ud på dybere vand, hvor den ville synke, og derved ville al mulighed for at bjærge noget som helst være udelukket. Det blev derfor bare indgået en midlertidig overenskomst med SMIRIL. Nu stødte det danske inspektionsskib, ISLANDS FALK, til, men ønskede ikke at blande sig, så længe SMIRIL ikke forgæves havde forsøgt. For sysselmanden var det vigtigt at præcisere, at skibene, der kom til stede, ikke var blevet anmodet til dette af politimyndigheden. Da KARENs besætning ville sætte skibets båd i vandet for at komme i land, kom sysselmanden ud til skibet med to bemandede både fra Lervig, der tog besætning og deres tøj med ind til land. Sysselmanden tilbød kaptajn Boye sin assistance, som denne i første omgang afslog, men kort efter overlod kaptajnen skibet i politiets varetægt.

Sysselmanden, der nu havde ansvaret

for skonnerten, indgik næste dag, den 17. april, en overenskomst med den mandlige befolkning i Lervig om at bjærge skib og ladning, der bestod af ca. 180 tons kul. Arbejdet skulle påbegyndes ved første indtrædende lavvande den følgende nat og på følgende vilkår:

Af kullasten skulle bjærges så meget, som bjærges kunne. Bjærgningen skulle foretages, når vejr og vandstand tillod det. Alle arbejdsdygtige mænd kunne deltage, og af bjærgeløn skulle bjærgerne have 1/3, således at hver tredje ton, som kom i land, var deres uden omkostninger.

Bjærgerne skulle også have 1/3 af nettoprovenuet af andet, der blev bjærget fra skibet. Sysselmanden skønnede, at landsbyens 90-100 arbejdsdygtige mænd og deres både var nok til bjærgningen, der hastede. Ved højvande kunne der ikke arbejdes ombord, da hele agterskibet stod under vand.

Natten til den 17. april var der igen lavvande. Nu blev der bjærget forskelligt løst gods fra skibet: inventar, sejl, tovværk, anker, kæde m.m. og ca. 6 tons kul. Skibet var i løbet af natten faldet over på siden, da det havde været storm, men dog ingen brænding. Den stærke tidevandsstrøm i fjorden kom helt ind mod det strandede skib og ved højvande stod den højt op. Det var derfor fare for at strøm, vind og brænding kunne løsrive skibet, der så ville synke på dybere vand ude i fjorden. Man havde derfor fortøjet skibet til land med den sværeste trosse, der kunne opdrives. Sysselmanden udvalgte (udmeldte) to mænd til besigtigelse af skibet. Den ene var bonden og bådbyggeren Ole Olsen (Ólibóndi í Innistovu) og den anden navigatør Ole Christiansen (Óli hjá Guttormi). De to skønnede, at skibet måtte betragtes som fuldstændig vrag. Kaptajn Boye var af samme mening.

Ved lavvande efter middag den 17. april kunne bjærgningen igen påbegyndes. Man lod master, rigning og spil foreløbig være urørt og tog fat på at bjærge kul. I løbet af dagen bjærgede man ca. 40 tons kul. Kaptajn Boye og hans besætning med alt deres tøj tog samme aften med SMIRIL til Torshavn, hvor søforhør skulle finde sted. Bjærgningsmandskabet, der forinden havde fået instrukser om skibet fra kaptajn Boye, ønskede ikke at modtage bjærgeløn eller vederlag for tøjets bjærgning. Her tilføjes at »Lervig mænd undlod at tage på fiskeri af hensyn til bjærgningsarbejdet, skønt der fra bygden drives seks motorbåde. – Her kan tilføjes, at ved påsketid er tidevandsstrømmen på grund af månens tiltrækning ofte årets stærkeste, og tidspunktet derfor ikke særlig gunstigt til fiskeri med line. Det betalte sig nok bedre at fiske kul op af KAREN.

Man blev enige om at fortage en åbning i dækket for at fremskynde bjærgningen af kul, der var et besværligt arbejde. Mændene i lasten stod selv ved lavvande med vand til knæene. Hvis der kom vind fra nord, ville man sandsynligvis blive nødt til at indstille arbejdet. Ved lavvande næste nat – natten til den 18. april – bjærgedes der 10 tons og ved lavvande næste dag 25 tons. Kullene blev lagt på bonde Joen Erik Justesens bekvemt beliggende indmark, som han stillede til rådighed. Købmand Hans Andreas Hansens tilhørende skur blev lejet til forskellige bjærgede genstande. Om natten holdt Svend Edvard Christiansen og Joen Frederik Eliasen vagt over det bjærgede.

Klokken 2.30 natten til 19. april blev bjærgningsmandskabet, ca. 80 mand, igen purret for at bjærge, mens det var lavvande. Men der havde været uvejr, og da vandet faldt betydeligt mindre end den forrige dag, blev der slet intet bjærget. Om eftermiddagen blev sysselmanden og mændene derfor enige om, at det ville være af stor betydning for yderligere bjærgning af kul at få skibet bragt over på bagbords side. Sysselmanden henvendte sig til kaptajnen, der ikke havde noget at

indvende mod et forsøg. Arbejdet blev derpå udført ved næste højvande. Næste nat kunne kulbjærgningen påbegyndes ved halv tre tiden. Skønt vejret var ugunstigt med hård strøm ind mod skibet, arbejdedes der for fuld kraft. Kullene blev vejet oppe på indmarken og derefter lagt i to bunker med 2/3 i den ene og 1/3 i den anden. Da mandskabet kl. 7 om morgen den 20. april holdt inde og der var bjærget ca. 30 tons., var man enige om, at nu kunne der ikke bjærges ret meget mere kul ud af lasten. Ved nitiden den samme aften solgtes på aktion, afholdt af sysselmanden, en del proviant (98 numre), der »var blød af søvand«: oksekød, flæsk, pølse, ost, smør og endda et vandskadet ur. Aktionen indbragte 150 kr. + tillæg.

Dagen efter blev vraget endnu bedre fortøjet. Sysselmand og landfoged aftalte at afholde et nyt syn af kyndige og uvildige mænd. Påskelørdag den 22. april, hvor sysselmand, landfoged og Lloyd`s agent, hr. Lützen, var mødt op, undersøgte dykkeren fra »Islands Falk« bunden. Vraget og det bjærgede blev besigtiget af næstkommanderende på »Islands Falk« og lods Christiansen. Også kaptajn Boye var kommet med inspektionsskibet. D'herrer returnerede herefter til Torshavn med Falken. Forinden havde man omtalt videre bjærgning af kul, der kun kunne udføres af dykkere, da skibet selv ved lavvande lå dybt i søen. Bjærgningsmandskabet ville få halvdelen af det bjærgede, hvis dette kunne lade sig gøre, men nordenfjords var kun en anden dykkerdragt, så denne mulighed blev opgivet.

Mændene fra Lervig, der havde godt kendskab til trawl og notfiskeri, ville i stedet forsøge at konstruere redskaber, hvormed de kunne bjærge kul op fra lasten. Det havde de prøvet engang tidligere. Sommeren 1911 strandede en stor norsk skonnert nord for landsbyen. Den var lastet med kul til en hvalstation længere nordpå. Dengang lykkedes det at fiske ret meget kul op, efter at skibet sank. Det ville man nu prøve igen. Mændene skulle selv bære udgiften af dette, men skulle til gengæld have halvdelen af det bjærgede som bjærgeløn. Aftalen, der blev indgået den 22. april med »Lervigs mænd«, førtes på den ene side af sysselmanden og på den anden side af J. P. Ellingsgaard (Eiðis-Jóan Petur). Vagtmændene skulle iflg. aftale med landfogeden den 24. april have 30 øre i timen fra klokken 10 aften til klokken 6 morgen. Landfogeden ville også henvende sig til eventuelt interesserede i Klaksvig, Fuglefjord, Torshavn og Tværå, der ville forsøge at slæbe skibet af grunden.

Mens det hele stod på, kom helligdagene, hvoraf de to mest hellige var langfredag den 21. april og 1. påskedag den 23. april. Da lå alt unødvendigt arbejde i landsbyen stille. Onsdag den 26. april bjærgede mandskabet med de særlige redskaber 8 tons kul fra KAREN og de to næste dage omtrent det samme. Sysselmanden kom da og inspicerede redningsarbejdet og håndteringen af de bjærgede genstande herunder tørring af sejl. Den 2. maj meddelte Ellingsgaard, at kaptajn Boye var kommet til Lervig, samt at skibet nu havde lagt sig på styrbords side. Kulbjærgningen var også færdig, efter at mændene havde bjærget 40 tons efter den nye aftale. Dog kom der til sidst 1 ton op den 5. maj.

Aktion over vrag
og de bjærgede genstande

Sysselmanden kom den 11. maj og som så ofte før, til landsbyen med lejet motorbåd fra Fuglefjord. De bjærgede genstande i Hans Andreas Hansens pakhus blev gennemgået, og sejlene, som Ole Olsen havde haft ansvar for at tørre, blev lagt ind i J. P. Ellingsgaard s pakhus. Offentlig aktion over de bjærgede genstande, vrag og sejl blev berammet til tirsdag den 23. maj. Dette blev sikkert en spændende og festlig dag i landsbyen, hvor alle landsbyens hjemvendte fiskere kunne deltage, og de

Et maleri, der illustrerer en smuk forårsdag i 1915-20. Motorbådene ligger opankret på vigen. Bagved (syd for) dem er landtangen »Kráartangi«, hvor KAREN *drev i land eller rettere sejlede ind mod land og strandede.*

arbejdsduelige bjærgningsmænd, der i lang tid havde været beskæftiget med at bjærge og samtidig at sikre sig selv en stor bunke kul til husholdningen. Ellers bestod brændslet i landsbyen året rundt af tørv, som mændene selv skar i udmarken.

Bjærgningsmandskabet fik sin andel kul udleveret in natura. Resten blev efterhånden solgt for i alt 4.104 kr. Kongsbonde Ole Olsen, som havde stået for indvejningen af kul, rapporterede den 10. juli til sysselmanden, at det parti, der bjærgedes efter den første fordelingsaftale, udgjorde 100 tons 296 kg og efter den sidste aftale 61 tons 750 kg eller i alt 162 tons og 26 kg. Bjærgerne fik i alt 64 tons 297 kg og til S. P. Petersen udvejedes i alt 97 tons 723 kg.

Vraget og de bjærgede pumper blev solgt samlet for 2.500 kr.; tillagt 8%		2.808 kr.
KAREN var takseret til 11.000 kr., men kun forsikret for 2/5		
Proviant, udredning og 1 ur (aktion den 20. april)	161 kr.	
Proviant og udredning	715 kr.	
Inventar	8.349 kr.	
I alt		9.225 kr.
Salg af kul inkl. fragt til S. P. Petersen (97 tons 723 kg)		4.104 kr.
Bjærgeløn in natura (kul), omregnet til penge som det forrige		2.700 kr.
Strandingsmassens samlede bruttoprovenu		18.838 kr.
Omkostningerne ved strandingen udgjorde iflg. sysselmanden		4.373 kr.
Strandingsmassens samlede nettoprovenu		14.465 kr.

Blandt udgiftsposterne var hyre til kaptajn Boye fra den 16. april til aktionsdagen den 23. maj; 37 dage á 100 kr. pr. måned, i alt 123,33 kr. Han fik kost og logi hos C. Johannesen i 23½ dag à 2 kr. pr. dag eller i alt 47 kr. En del telegrammer blev sendt til Marstal for i alt for 33 kr. C. Johannesen var vistnok kaptajnens jævnaldrende, »Kristin í Guttastovu«, f. 1873, en dygtig maskinist og håndværker.

Bjærgningsmandskabet mente her at have ret til passende bjærgeløn for skibets skrog, som de havde haft opsyn med og havde forankret med trosser. Den store kulbunke tilhørte assurandørerne og den mindste bjærgerne. De næste par dage blev 20 tons udvejet til købmand S. P. Petersen i Fuglefjord og 10 tons til bjærgerne, og arbejdskraften betalt at modtagerne. Igen den 26. juni blev der udleveret 30 tons kul til S. P. Petersen og 15 tons til bjærgerne. Resten blev efter sysselmandens befaling udvejet til S. P. Petersen i juli.

Adventen var begyndt, da bjærgningen endelig blev afsluttet, idet sysselmanden da præsenterede de fremmødte bjærgere for en del regninger i forbindelse med bjærgningen. Her havde de intet at indvende. Men da sysselmanden gjorde dem opmærksomme på, at det efter det foreliggende ikke ville blive beregnet dem bjærgeløn for skibets vrag, protesterede de og henviste til, hvad der var tilført protokollen under den 23. maj. Det havde under hele bjærgningsarbejdet været en forudsætning, at der også skulle beregnes en passende bjærgeløn for skibets vrag. De havde derfor fortøjet skibet, og de havde godvilligt efter sysselmandens opfordring udleveret de værdifulde pumper, skønt de var berettiget til at forlange dem solgt sammen med de andre genstande.

Det bemærkedes efterfølgende at Søassuranceforeningen »Ærø« havde efter henstilling fra landfogeden accepteret og meddelt at ville betale kr. 200 til sikring af skibsskroget bortset fra, at bjærgerne ikke kunne gøre krav på bjærgeløn for skroget. Endvidere meddelte forsikringen, at da SMIRIL ikke bjærgede KAREN, blev der heller ikke betalt nogen bjærgeløn.

Skonnert KARENs endeligt

Købmand Andreas Lützen i Klaksvig havde købt vraget, der vistnok kort efter blev bragt af grunden og slæbt ind til Klaksvig. Her blev det i 1921 sat i stand som fiske- og fragtskib. Det var dog ikke så velegnet som fiskeskib med håndline, men godt fragtskib, der sejlede i udlandet i flere år. Dog skiftede skibet de følgende år ejer fem gange. I 1929 fik KAREN en 75 hk motor isat og blev herefter især brugt til fiskeri. I dårligt vejr efteråret 1936 strandede KAREN inde i Kalbaksfjord lidt nord for Torshavn. Vraget blev dog bragt flot igen, og vistnok i 1942-43 solgt til Island. Først blev det endnu engang slæbt til Klaksvig, hvor det blev rigget på nyt og sejlede uden motor over til Island. Her blev det sejlivede skib ombygget til snurper, fik stor maskine og bro. Det fortælles, at islænderne gjorde det rigtig godt med dette skib. Nogle år efter krigen blev KAREN kølskadet og blev omkring 1950 bragt tilbage til Færøerne, delvis i bytte med en anden snurper. KAREN kunne dog stadigvæk bruges som snurper efter sild inde på de færøske fjorde til rederens sildemelsfabrik i Kollefjord. Da fabrikken lukkede midt i 1950-erne, og KAREN efter endnu en tur på land, blev trukket flot, blev den lagt for anker ude i fjorden og sang her sin svanesang.

Mads Hansen Boye, KARENs fører de sidste 11 år som marstalskib, var da for længst gået bort. Han var i 1925-1926 kaptajn på den tremastede skonnert CHR. H. RASMUSSEN af Marstal, der var bygget i 1902. På en rejse fra Cadiz i Spanien til New Foundland med 170 tons salt og en fem mands besætning forsvandt skonnerten med mand og mus. Samtidig forliste også de to marstalskonnerter URANUS og

GERTUD, mens BONAVISTA, der endnu ligger i Marstal Havn, den vinter vendte hjem igen efter en barsk og særdeles lang kamp med elementerne i Nordatlanten.

Lidt om landsbyen Lervig – Leirvík

Lervig er i dag en større landsby med ca. 900 indbyggere, god fiskerihavn, lystbådehavn, yderhavn og mægtig mole ud på dybt vand samt en anden mole hen over den tidligere så lumske landtange. Her er tre fiskefabrikker og nogle større fiskefartøjer. Lervig havde de sidste 100 år efter 1800 udviklet sig fra en landsby på 100 mennesker med landbrug og en del åbne fiskebåde til en driftig fiskerby omkring 1900 med ca. 400 indbyggere, der drev havfiskeri med åbne robåde og større fiskeskibe samt fabrikerede klipfisk. Efter 1910 og mange bådforlis, dog ikke i Lervig, voksede interessen for de små motorbåde, der var kuttere på ca. 6-10 tons. Som det bemærkes i søforhøret i 1916, var der den gang 6 motorbåde. De blev brugt til havfiskeri om foråret (februar-april). Men i Lervig var der hverken nogen kajkant eller mole til disse både, der blev opankret ude på vigen, når de kom hjem fra fiskeri eller de dage, de på grund af kraftig strøm eller ugunstigt fiskevejr ikke kom af sted. Hvis der kom vind fra nord, ville denne sammen med tidevandsstrømmen sandsynligvis medføre så uroligt vand på vigen, at bådene måtte forlade ankerpladsen i Lervig og ankre op i Fuglefjord. Man opgav i trediverne at have disse motorbåde i drift og installerede hellere maskine i de åbne både, der altid blev trukket op på land og gerne ind i bådhuse, når de ikke var på fiskeri.

I 1916 var der fortsat mange åbne både i forskellige størrelser, heraf 5-6 ottemandfarer, der var den største type. Den store kulmængde, der blev hentet ud af KAREN, blev sandsynligvis bragt med disse både til landingspladsen inde i vigen og båret herfra op på et lejet areal, indtil kulbunkerne blev fordelt til landsbyens mænd eller solgt til S. P. Petersen.

Det bliver oplyst i kilderne, at 80 arbejdsduelige mænd i landsbyen kunne skaffes til bjærgning af kul og andet. Der var langt flere mænd i landsbyen, men de var til søs. De bemandede de store fiskeskibe, der i marts tog op til Sydisland med håndsnøre. Torsken blev renset og saltet ombord. Almindeligvis kom skibene hjem i maj, hvor mændene bl.a. skulle skære tørv i udmarken til næste vinters forbrug og også gøre kartoffelmarken klar. Herefter tog de med de samme skibe på sommerfiskeri ved Østisland og kom hjem igen ud på sensommeren. En del mænd var også »til lands«. De boede adskillige steder ude i fjordene på Østisland og fiskede herfra med åbne både.

Kildemateriale

Søforhør nr. 22/1916. Søret sat i Torshavn den 19. april 1916 ang. af Skonnert KAREN af Marstal den 16. April er strandet ved Lervig.

Dispache. Strandingsopgørelse. Skonnert KAREN af Marstal. Fører: Boye. Stranding ved Lervig (Færøerne) den 16. April 1916 på Rejse fra Dysart til Fuglefjord med en Ladning Kul. (København, den 12. Oktober 1918).

Avisartikler (notitser) i to færøske aviser i april 1916; (Dimmalætting og Tingakrossur).

Erntgaard, Sophus: Marstal og dens skippere på New Foundlandfarterne.

Marstal Søfartsmuseum 2000: Marstal Søfart 1925-2000. Redigeret af Karsten Hermansen.

Nationalmuseet: Søens Folk. Beretninger fra århundredskiftet. Skibsdreng og letmatros, 1985.

Lokalkendskab som opvokset i landsbyen og forfatter til bogværket »Leirvíkar bygdarsøga I-VI«.

Ærøske skibsnavne

Af KARSTEN HERMANSEN

Modeluner

En gang om året kan man læse statistikken over de mest populære navne til nyfødte børn. Der er mange faktorer, som spiller ind. Navnene på kongehusets nye medlemmer kan sætte deres præg, berømte skuespillere, populære romanfigurer eller måske verdenssituationen. Det var i hvert fald tilfældet lige efter Anden Verdenskrig, hvor glæden over freden ligefrem afspejlede sig i navne som Frede og Lykke. Almindelige modestrømninger, begejstringen for andre lande og stilarter har også sat sit klare præg på navnene her til lands. Efter en periode med mange engelske navne går retningen nu mere tilbage mod gamle danske navne, om end stadig med en vis indblanding af udenlandske navne.

Så vidt menneskene. Hvad med skibene? De skal jo også hedde noget, og navngivningen i dag er markant anderledes end 1700-tallets. Selvfølgelig! Sådan må det jo være, tænker vi, men vi må så tilføje et hvorfor? Et navn som HAABET har været ualmindelig populært. Det forstår man uden videre, men siden 1941 har lovgivningen ikke tilladt, at der var mere end et enkelt skib med et bestemt navn ad gangen. Det skaber en entydighed, som tidligere tiders populære skibsnavne ikke kunne leve op til. Til gengæld har det også gjort det betydeligt vanskeligere at se, hvilket skibsnavn, der er mest populært.

Navnebrættet tilhørte jagten HAABET. Jagten var bygget i Sønderborg i 1812, men kom i det skæbnesvangre år 1864 til Marstal og sejlede i de næste 30 år for samme ejer. I 1894 blev skibet handlet lokalt og ombygget til galease under navnet MARIE. I 1948 blev skibet videresolgt til Hirtshals, men kun tre år senere forliste skibet i kraftig storm i Skagerrak.

1700- og 1800-tallet

Vi begynder i midten af 1700-tallet, hvor pigenavnene var så godt som enerådende i Ærø-flåden. Drengene var nærmest usynlige. DEN UNGE TOBIAS og EMANUEL eller IMMANUEL var dog undtagelsen fra reglen, men de dukkede først op i slutningen af århundredet eller lige efter. Det var i grunden ikke så underligt, at Immanuel blev benyttet. Navnet betyder »Gud med os«, og hvem kunne ikke bruge det løfte ude i rum sø? Dyrenavne kom også frem i denne periode. Det kunne være HELLEFLYNDEREN og LØVEN og DEN FLYVENDE FISK.

FORTUNA og HAABET dukkede op i begyndelsen af 1800-tallet, men pigerne sad stadig på førstepladsen med en dækning på over 50 procent af skibsnavnene. Måske er det forklaringen på, hvorfor skibe ofte betegnes som hun og hendes. Pigenavnene har kønsbestemt skibene?

Drengene var ved indgangen til 1800-tallet beskedent repræsenteret, men kunne dog dukke op som FREDERIKS MINDE eller søhelten TORDENSKJOLD. Selv om ligestillingen mellem kønnene havde voldsom slagside, var der trods alt en vis balance i og med, at navne som DE TVENDE BRØDRE, DE FIRE SØSKENDE og lignende kom ind på en klar andenplads efter pigerne, når skibene skulle navngives.

Pigenavnenes førsteplads var ikke truet, men forspringet blev alligevel støt og roligt reduceret. Hele vejen op gennem 1800-tallet blev pigenavne brugt til lige knapt halvdelen af skibene, men efter år 1900 skete der en tydelig forandring. Den skal vi snart vende tilbage til. I mellemtiden er det værd at notere sig, at de græske, romerske og nordiske guder indfandt sig i løbet af 1800-tallet. BALDER, THOR, CERES, MINERVA og AMOR dukkede op, men det samme gjorde et så uanbringeligt navn som DEN BORNHOLMSKE EG!

HAABET blev til gengæld mindre, ikke mindst i sin tyske form som DIE HOFFNUNG, men også FAMILIENS HAAB, DET GENFØDTE HAAB eller bare HAABET blev nu afløst af religiøse navne, blandt andet ANSGAR – Nordens apostel.[1]

Skibsnavneskik andre steder

Er de ærøske skibsnavne mon noget særligt? Det kan man få svar på i Otto Ludwigs »Træk af skibsnavnenes historie« i *Årbog 1952* fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, og skuffende nok må man konstatere, at udviklingen i det store og hele er den samme både nationalt og internationalt.

Otto Ludwig har redegjort grundigt for perioden frem til 1700-tallet. Reformationens afskaffelse af helgenerne havde åbenbart ikke påvirket brugen af helgennavne i 1600-tallet. Enevoldsmonarkerne og deres familier lagde også hyppigt navne til skibe. Det samme gjaldt de kongelige slotte, men i Asiatisk Kompagni kunne man også bruge navne på folk en anelse længere nede i hierarkiet. GEHEIMERAAD MOLTKE og SKATMESTER GREV SCHIMMELMANN blev taget i brug i slutningen af 1700-tallet, samtidig med at familienavnene begyndte at gøre sig gældende. På Ærø var der ingen geheimeråder eller skatmestre blandt skibsnavnene, men familienavnene var der nok af, og den voksende brug af DE FIRE SØSKENDE, DE TO

Skonnertbrig DE ATTEN SØSKENDE af Marstal er blevet kaldt Danmarks største skonnertbrig. Den blev bygget i Cardigan, Canada, i 1866, men blev under navnet FAVORITE OF SHIELDS købt til Marstal i 1877. Den blev videresolgt i 1898 og forliste i 1899. Rederen var Morten Rasmussen Weber, som var gift to gange. Med den første kone fik han 16 børn, med den næste to, altså 18 søskende, som gav navn til skibet.

BRØDRE og lignende fulgte helt det landsdækkende mønster. Otto Ludwig fremhæver en jagt fra Stubbekøbing, som i 1858 fik navnet DE ATTEN SØSKENDE og mener, at det må være en rekord. Han har åbenbart overset en skonnertbrig fra Marstal med præcis samme navn fra 1877! Stubbekøbing-jagten blev i øvrigt solgt til Marstal i 1866 og førte herefter navnet ANNE MARGRETHE. I 1882 blev den ombygget til skonnert og totalforliste samme år i Isefjorden

I anden halvdel af 1800-tallet tog navngivningen en drejning henimod navnesystemer. To dampere fra Helsingør kom – inspireret af Shakespeare – til at hedde OPHELIA og HAMLET. Det samme navnepar blev i øvrigt også brugt til to af N. E. Schmidts skibe i begyndelsen af 1900-tallet i Marstal. En norsk skibsreder brugte forstavelsen ma- på alle sine skibe, medens en anden nordmand brugte bogtitler som skibsnavne: FOLKEFESTEN, GULDREGN, HASSELNØDDER, MIDNATSSOL m.fl. De hurtige sejlskibe af clippertypen fik

navne, der svarede til deres fremragende sejlegenskaber: TORNADO, WINGED RACER, WILD HUNTER. Lidt pudsigt i denne sammenhæng er navnet CUTTY SARK, som er skotsk og betyder en »kort særk«, der blandt andet bæres af heksen Nannie Dee i den skotske nationalpoet Robert Burns' digt »Tam o'Shanter« fra 1791.

Det 20. århundrede

Det var især dampskibsrederierne, der henimod år 1900 begyndte at bruge faste forstavelser eller efternavne. New Yorker-rederiet Farrel Lines havde navngivet alle sine skibe i Afrikafarten med fornavnet African, eksempelvis AFRICAN MOON og AFRICAN STAR. Esso-skibene hed tilsvarende Esso til fornavn. Andre nøjedes med en fast forstavelse som Ex- i EXCHANGE, EXPLORER og EXHIBITOR i rederiet American Export Lines.

Herhjemme kendes de faste navne fra C. K. Hansens rederi, som benyttede navne, der endte på borg – eksempelvis BRATTINGSBORG og DANSBORG – og rederiet Mærsk brugte og bruger stadig Mærsk som enten for- eller efternavn på alle rederiets skibe. Det samme princip blev blandt andet benyttet af rederiet Schou og C. Clausen. Østasiatisk Kompagni brugte latiniserede navne som SELANDIA, FIONIA, ERRIA, FALSTRIA og så videre.[2]

Denne udvikling i skibsnavngivningen er ret markant. Spørgsmålet er nu, om vi også for denne periode kan finde en parallel ærøsk udvikling?

Det korte svar er ja! Men skal vi forstå udviklingen, må vi vende blikket mod den betydeligste skibsreder fra Marstal nogensinde, nemlig H. C. Christensen (1816-1879). Der er ingen, der som ham har indført mandsnavne på lige fod med kvindenavne til skibene. H. C. Christensen indledte karrieren med dæksbåden ELSE MARIE og senere FUGLEN, men derefter blev en lang række skibe opkaldt efter familiemedlemmer – uden skelen til køn. H. C. Christensens opvækst i Græsvænge gjorde ham til lidt af en fremmed fugl i det maritime Marstal, hvor de erfarne folk ry-

Tremastet bramsejlsskonnert NIELS under kølhaling ved H. C. Christensens Værft. Den er et af mange eksempler på mandsnavne til rederiet H. C. Christensens skibe. NIELS blev bygget i 1901 og solgt til Sverige i 1930. I 1963 blev den kondemneret efter et forlis.

stede på hovedet af Bonde-Hans uden at ane, at han senere skulle blive den mest succesfulde skibsreder i Marstal overhovedet. Måske spillede denne baggrund ind på H. C. Christensens valg af skibsnavne? Det er ikke til at sige, men hans efterkommere fortsatte linien og opkaldte rederiets dampere efter mændene i familien. Det forhindrede dem dog ikke i også at bruge navne som ENIGHEDEN, ENERGI og ERINDRING. Det er måske ikke tilfældigt, at navngivningen af damperne i flere tilfælde var mere moderne end sejlskibene. Damperne repræsenterede jo også fremskridtet, medens sejlskibene var på vej ud.

De ærøske sejlskibe forblev dog ikke upåvirkede af modestrømningerne, og omkring slutningen af Første Verdenskrig var solsystemet repræsenteret af NORDSTJERNEN og POLARSTJERNEN foruden planeterne MARS, VENUS og URANUS. Gudenavne som APOLLO, CERES, og AFRODITE var stabilt repræsenteret på begge sider af århundredeskiftet 1900.

I midten af det 20. århundrede fulgte Ærø trop med den omgivende verden og begyndte at navngive skibene, så rederitilknytningen blev tydelig. Da skibsmægler Gunnar Kristensen og hans far, Jens Kristensen, gik sammen med Hans Hermansen fra mæglerfirmaet Grube om køb af skibe, kom alle skibene til at hedde noget med Jen. Det begyndte i 1961 med JENKA, men fortsatte med JENBO, JENKI, JENLIL, JENCLIPPER, JENTRADER og JENSTAR.

På dette tidspunkt havde rederiet Kromann for længst indledt en tilsvarende navneskik, idet STONEBOAT ved overtagelsen i 1949 fik navnet MARIE BOYE. Herefter fulgte SINE BOYE, ANDREAS BOYE, HANS BOYE og mange flere, som på den måde både markerede familiemedlem-

Tremastet sletskonnert MARS blev bygget i 1920 hos Ring Andersen i Svendborg og købt som ny til Marstal. I 1929 blev skibet solgt til Sverige. MARS forliste i Vestmannasund i maj 1966 under navnet EMANUEL HEDBERG.

JENKI, ex HANS PRIESS af Nykøbing Mors, blev købt til Marstal i 1972 af Jens og Gunnar Kristensen, Ole A. Jakobsen og Hans Hermansen, som drev mæglerfirmaet H. C. Grube i Prinsegade. Forstavelsen Jen gik igen i alle skibsnavnene. JENKI blev solgt til Vestindien i 1975.

merne og rederiets faste efternavn, som var familien Kromanns mellemnavn.

I 1946 købte skibsfører Robert Stærke Kristensen motorskibet BIRTHE MARIE, som fik navn efter hans hustru. I 1953 blev rederiet forøget med GERT STÆRKE – opkaldt efter sønnen – og Stærke-navnet gik blandt andet igen i skibsnavnene KELD STÆRKE, THOR STÆRKE, PETER STÆRKE, KRISTEN STÆRKE, LAURITS STÆRKE og NIELS STÆRKE, men da Stærke Kristensen blev medejer og korresponderende reder for rederiet Dancoast, kom dette navn i brug som det genkendelige efternavn på rederiets skibe. Det første skib var HANNE DANCOAST, som blev leveret fra værftet i Frederikshavn i 1965. Senere fulgte KATRINE DANCOAST, LYDIA DANCOAST, MARIANNE DANCOAST, STINE DANCOAST, BIRTHE DANCOAST og KATHE DANCOAST.

Peter Jørs' rederi benyttede endelsen –sus til fire nybygninger, som blev bygget i årene 1979-1986: ERSUS – som var en sammenstilling af Jørs' to børns navne Erik og Susanne – PEGASUS, DANSUS og MARSUS.

Brødrene Mogens og Palle Kjær satte deres fornavne sammen til Mopa, som blev fast fornavn til rederiets skibe i 1980'erne, eksempelvis MOPA MARSTAL og MOPA MARIA, medens skibsfører Jan Fabricius, ligeledes i 1980'erne, etablerede rederi med Jørgen Grube. Sammen købte de SEA GULL, SEA TRADER og SEA STAR. Herefter ophørte samarbejde mellem de to, men Fabricius videreførte fornavnet Sea på de efterfølgende skibe.[3]

I Ærøskøbing havde skibsreder J. C. Jespergaard et fast efternavn på sine skibe, nemlig –lith. Derved opstod navne som FINNLITH, IDALITH og SATELITH.

Jespergaards SKANLITH ved kaj i 1989 som ny. Efterstavelsen lith gik igen i alle rederiets skibe. SKANLITH blev solgt til interesser i Hørsholm, og skibet fik derefter navnet LEOPARD. Under dette navn blev skibet meget omtalt, da pirater angreb det i januar 2011 og to de seks besætningsmedlemmer som gidsler. Det blev Danmarkshistoriens længste gidseldrama, eftersom der skulle komme til at gå 839 dage, før gidslerne atter blev frigivet. Styrmand Søren Lyngbjørn, Ærøskøbing, var det ene af to danske gidsler. Desuden var der fire filippinere om bord. Museet har udgivet bogen herom Sørens Somalia, *baseret på Søren Lyngbjørns egne beretninger.*

De ærøske skibe har tydeligvis fulgt den landsdækkende navneskik ganske nøje. Nogle har også sat flere navne sammen – for eksempel ULINA, som var sammensat af skibsfører Kaj Halds døtres navne Ulla og Ina – men også her er der tale om en tendens, som følger den generelle udvikling. Ærø er med andre ord ikke noget særligt, når det kommer til skibenes navne, men derfor kan skibene jo sagtens være det.

Samme navn – samme skæbne

I sejlskibstiden var der ikke mange skibe, der nåede frem til ophugning. De fleste var forlist længe inden. Med denne triste statistik i baghovedet kan det ikke undre, at mange skibe med samme navn fik samme skæbne. I det 20. århundrede, hvor sikkerheden til søs har været betydeligt større end tidligere, er denne type sammenfald mere påfaldende.

Et enkelt eksempel fra sejlskibstiden er de to klipperbyggede barkentinere ÆRØ (bygget 1884) og ÆRØ (bygget 1918). Den første, som blev bygget hos P. Troensegaard i Svendborg, kom som ny til Marstal og kom efterhånden ind i Newfoundlandsfarten i Hans Petersens rederi. Tre dage efter afsejling fra Kristiansund i Norge fik en voldsom sø skibet til at kæntre den 15. juni 1918 under en orkanagtig storm på Atlanterhavet på rejse til Labrador i Canada.

Den 23. august 1918 blev den næste barkentiner ÆRØ afleveret fra C. L. Johansens værft i Marstal. Også dette skib gik ind i Newfoundlandsfarten, og den 10. juni 1925 strandede det ved Azorerne i tæt tåge – tæt på nordsiden af Biscaites Point.

Sådan så det ud, da barkentineren ÆRØ af Marstal var strandet ud for Azorerne den 10. juni 1925 i tæt tåge.

Skibet var på vej fra Cadiz i Spanien til Buctouche, Canada, med en last salt, da det gik tog grunden og fik stævnen knust. Besætningen kunne heldigvis forlade vraget i egne både og redde sig i land. Skipperen blev til at begynde med offentligt anklaget for uforsigtig navigation, som havde forårsaget grundstødningen, men dommen ved søretten i Marstal frifandt skipperen, da forliset måtte antages at være opstået, fordi strømmen var kraftigere end forventet og derved umærkeligt havde ændret skibets kurs.[4]

Med motorskibenes fremkomst blev forlisrisikoen som nævnt mindre, men den forsvandt ikke helt. Et ejendommeligt tilfælde er de fire forliste Kromann-skibe, som alle havde navnet ERIK BOYE.

Den første M/S ERIK BOYE blev bygget i Holland i 1919. Da den blev købt fra Norge i 1947, hed den FJELDBERG, og det navn blev fastholdt frem til 1949, hvor den fik navnet ERIK BOYE. Efter en forlængelse i 1952 kunne skibet laste 500 tons. Den 2. september 1964 grundstødte ERIK BOYE på Reamier Rock på rejse fra Lorient til Par i ballast. Årsagen var, at skibets fører pludselig var blevet syg. En redningsbåd sejlede op på siden af havaristen, og de seks besætningsmedlemmer blev bjærget. En enkelt mand forblev om bord, og senere på dagen kom skibet flot ved egen hjælp. Derefter kom besætningen om bord igen og sejlede skibet ind til Brest. Der var imidlertid opstået så store lækager i skibets bund, at ERIK BOYE i oktober 1964 blev kondemneret og udslettet af skibsregisteret.

I april 1965 fik rederiet Kromann en ny ERIK BOYE til sin flåde. Denne gang var der tale om en hollandsk nybygning med en dødvægt på 1.060 tons. Den 28. marts 1976 grundstødte skibet ved Punta d'en Ribas nær Ibiza og blev slået til vrag.

ERIK BOYE efter forliset ved Ibiza den 28. marts 1976.

Ulykken skyldtes, at den vagthavende styrmand havde fået et ildebefindende. Efter at et bjærgningsselskab forgæves havde forsøgt at bringe skibet flot, sank det, så kun stævnen var oven vande.

I oktober 1976, et halvt år efter forliset, erhvervede rederiet sin tredie ERIK BOYE, en 499'er, bygget på Sietas Værftet i Tyskland i 1966. Skibet fik desværre ingen lang levetid i rederiet Kromanns regi, for allerede den 6. november 1979 på rejse fra Beverwijk til Algier med 900 tons kartofler kolliderede ERIK BOYE med det liberiske skib M/S GOLDEN MIRANDA i tæt tåge. De ti besætningsmedlemmer måtte i redningsflåden og blev efterfølgende samlet op af GOLDEN MIRANDA, medens ERIK BOYE hurtigt sank på positionen.

Tredie gang havde altså ikke været lykkens gang, men hvad med den fjerde? I 1980 købte rederiet den norskbyggede 299'er MARINA DANIA, som var bygget hos Båtservice Verft i Mandal i 1968. Den 28. juli 1992 påsejlede skibet et klippeskær på vej ud af islandsk havn. ERIK BOYE ramte skæret med agterskibet, som blev slået læk. Vandet begyndte straks at trænge ind i såvel maskinrum som aptering, så alle på nær skipperen forlod skibet på grund af synkefaren. Der blev gjort flere forsøg på at bjærge skibet, men alle var forgæves. Derfor blev skibet kondemneret og overtaget af lokale folk, som fik skibet bjærget og videresolgt.

Kromann-rederiets femte ERIK BOYE forliste ikke. For den overtroiske kan det måske forklares ved, at det planlagte navneskifte ved købet af ELSEBETH VESTA i 2003 aldrig blev realiseret, før skibet atter blev solgt i 2005. For os andre er det bare et rent tilfælde.[5]

Et andet eksempel på sammenfald mellem navn og skæbne kunne være skibsfører Jørn Petersens to motorskibe med navnet PER, opkaldt efter hans søn. Jørn Petersen fra Marstal havde først et tysk-

PER af Marstal blev købt af Jørn Petersen i 1973. Skibet var bygget i Husum, Tyskland, i 1966. På rejsen Göteborg-England den 26. februar 1988 forliste PER klokken halv to om natten, og hele besætningen omkom.

Denne redningskrans, drevet i land ved Skagen, er det eneste spor efter M/S PER, der forliste d. 26. februar 1988 nord for Skagen, hvorved den fem mands store besætning omkom. Redningskransen er rigget an i museets udstillinger, hvor der ligeledes findes en model af skibet.

bygget skib fra 1911. Det var derfor et temmelig bedaget fartøj, da Jørn Petersen købte det i 1960 og gav det navnet PER. Da muligheden for en fornyelse viste sig i 1964, blev M/S PER afhændet til et partrederi i Fredericia, medens Jørn Petersen fik leveret en nybygning fra Sønderborg Skibsværft i januar 1965. Det var et motorskib af den såkaldte Slesvigtype på 560 tons dødvægt. På rejse mellem Hälsingborg og Halmstad i Sverige kolliderede den endnu ret nye PER med M/S DALAVIK af Styrsö i februar 1968, og PER fik alvorlige skader ved kollisionen. Men det skulle blive værre, for den 1. december 1972 blev PER ud for Holtenau i Kielerkanalen påsejlet af KONGSFJORD af Oslo og sank. Besætningen blev reddet, og Søassuranceforeningen »Ærø« lavede aftale med et tysk firma om bjærgning af skibet. Den 11. december 1972 blev PER hævet og derefter repareret på Søby Værft. Ved en grundstødning i Portugal i 2001 blev PER slået til vrag, men da havde skibet haft mange andre ejere og navne siden 1972.

Til gengæld havde Jørn Petersen investeret i et nyt skib, som også fik navnet PER. Det var en tyskbygget coaster fra

Husumer Schiffswerft, der som nybygning i 1967 blev leveret til et odenseansk partrederi og døbt BOTNIA. I juli 1973 blev skibet solgt til Jørn Petersen og ombygget til ét-luge-skib uden lossegrej. PER skulle indgå i fast charter for svenske befragtere med fragt af langjern. Den 26. februar 1988 forliste skibet i Skagerrak nord for Skagen. PER var på rejse fra Halmstad til London med armeringsjern, da skibet kæntrede og sank. Fem mand omkom.[6]

Den globaliserede almindelighed

I tidligere århundreder var der en overtroisk frygt for sammenfald mellem skibsnavn og skæbne. Et af Tordenskjolds mest berømte skibe hed HVIDE ØRN. Flere skibe førte senere navnet, men da en senere HVIDE ØRN forsvandt sporløst i Middelhavet i 1799, følte ingen sig fristet til at bruge det pompøse skibsnavn igen.

Som vist i det foregående har eftertiden ikke på samme måde gjort sig overvejelser om disse sammenhænge, som ret beset beror på de rene tilfældigheder. Men det betyder ikke, at skibsnavne er ligegyldige. Da Bornholmstrafikken navngav en af sine færger LEONORA CHRISTINA i 2011, opstod der en ophedet diskussion, fordi Christian IV's datter, Leonora Christina, angiveligt ikke havde haft andet med Bornholm at gøre end 17 måneders fængsling på Hammershus. For at dæmpe gemytterne, udskrev Bornholmstrafikken en konkurrence om et navn til skibet. De fem mest indsendte navne skulle gennem en afstemning, og da Leonora Christina fik lige godt 50 procent af stemmerne, blev navnet fastholdt til den nye færge.[7]

Skibsfarten er og har altid været en globaliseret branche. Søfolkene har mødt skibe fra hele verden og har ikke bare set, hvordan man gjorde andre steder, men har rent faktisk taget erfaringerne med sig hjem. Derfor kan det ikke undre, at også navngivningen af skibe er blevet globaliseret. At det så har medført, at den ærøske udvikling er blevet ganske gennemsnitlig, kan måske ærgre den, der søger efter noget unikt ærøsk. Til gengæld afspejler skibsnavnene den positive omstændighed, at de ærøske søfolk ikke har stået tilbage for den omgivende verden, men har haft føling med den internationale udvikling og handlet efter den.

Det er jo ikke noget dårligt karaktertræk. Så kan man sagtens leve med en status som gennemsnitlig. Sammenhængen skal bare kaldes ved rette navn – præcis som skibene!

Noter

1) Skibsnavnene er alle taget fra Marstal Søfartsmuseums registrering af skibe fra hele øen.
2) Otto Ludwig: »Træk af skibsnavnenes hsitorie«; i: *Årbog 1952*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, s. 137-167.
3) Karsten Hermansen (red.): *Marstal Søfart 1925-2000*, 2000, s. 133-138, 273f, 279f og 287f.
4) Marstal Søfartsmuseums Skibskartotek: ÆRØ 05 (bygget 1884) og ÆRØ 03 (bygget 1918), *Dansk Søulykke-Statistik 1918*, afdeling 1, nr. 80. *Dansk Søulykke-Statistik 1925*, nr. 301.
5) Marstal Søfartsmuseums Skibskartotek: ERIK BOYE 01 (bygget 1919), ERIK BOYE 02 (bygget 1918), ERIK BOYE 03 (bygget 1966), ERIK BOYE 04 (bygget 1968). *Danske Coastere og andre danske skibe på 150-500 brt. fra 1945 til 2012*, Marstal 2013, bd. 2 (A-K), s. 246 (under ELSEBETH VESTA), 252ff (ERIK BOYE 1-4), 263 (under ESTHER ANDREASSEN), 283 (under FJELDBERG) og bd. 3 (L-Ø) s. 84 (under MARINA DANIA).
6) *Danske Coastere*, Marstal 2013, bd. 2 (A-K), s. 124 (under BOTNIA) og bd. 3 (L-Ø) s. 209f.
7) Otto Ludwig (se. ovf.), s. 143. www.da.wikipedia.org under navnet »H/F Leonora Christina«.

Sømandsliv

Af Thomas Kristian Larsen

Thomas Kristian Larsen, født den 19/11-1935, i hjemmet på Asaa Hede, i Asaa-Melholt sogn, Dronninglund kommune. Skoletid med Tyskerne under krigen indlogeret i hans skoles gymnastiksal. Han fik mellem- og realskoleeksamen.

Tog til søs med skoleskibet Georg Stage som elev nr. 43, vi var 80 elever, fra den 22/4-1953 til 3/9-1953. Meget søsyg over Nordsøen til Edinburgh. Besøgte også Christiansø. En hård, men helt utrolig lærerig drengetid. Derefter med forskellige skibe:

Sigrid S, dæksdreng den 4/9-1953 til 23/12-1953 Island, Grønland, Middelhavet. Lastede 150 tons kul, vist nok i Hull til Angmagssalik. Hentede groft salt i Reykjavik og tilbage til Grønland. I Reykjavik blev jeg klippet, jeg husker det for det kostede 100 islandske kroner. Det var min første hyre med løn. Vi gik 2 skiftet vagt, altså 6 timer vagt og 6 timer fri. Nordatlanten var kold og farlig; ved Grønland sejlede vi forbi flere isbjerge. Jeg var søsyg og frøs og havde slet ikke tøj til den kulde vi oplevede, især under sejlads om natten med alle vinduer åbne i styrehuset for at kunne se og undgå at støde ind i isbjerge. Temperaturen var nok minus 15 grader.

Min første kærlighed var en grønlænderpige, i Angmagssalik, en rigtig sød historie: Jeg havde danset med hende i byens forsamlingshus, hun var blevet me-

Georg Stage i Marstal.

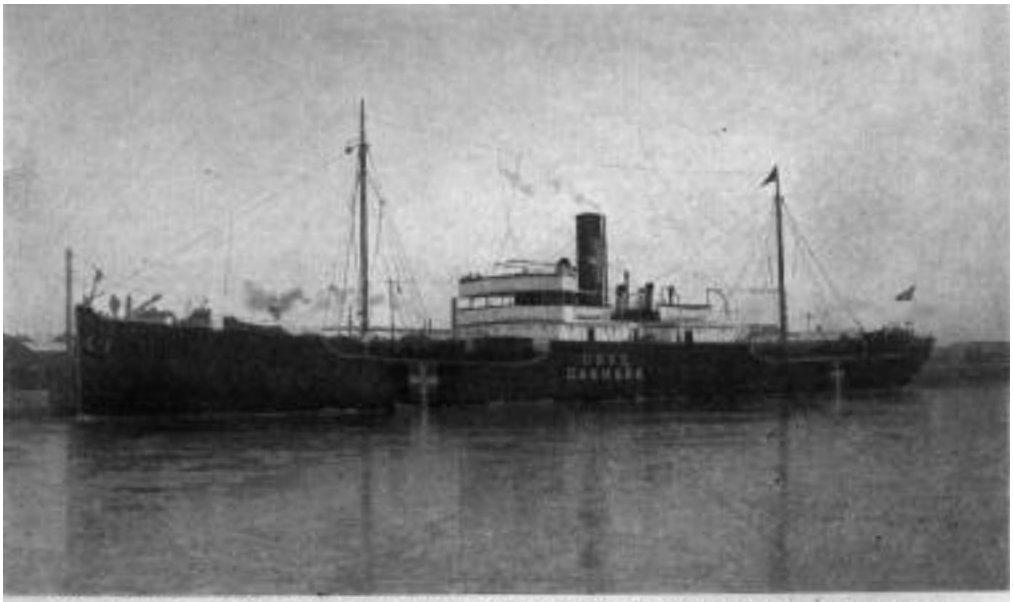
SIGRID S som nybygning ved H. C. Christensens Værft, Marstal.

get »kærlig«, og jeg kom i tanke om hvad mine forældre havde advaret mig imod, og mente det var bedst at jeg bragte mig i »sikkerhed« og så diskret som muligt søgte jeg ombord i mit skiv med den lille færgemand som roede mig ombord. Den søde lille pige havde imidlertid forelsket sig i sin sømand, og senere, fulgte hun efter mig, med færgemanden. Jeg var til køjs, hun bankede på min dør. Jeg sov og hørte det kun svagt, men den gamle matros vågnede op og kunne se hvad der gik løs, og med sine store næver hamrede han på min dør og råbte: *»Luk op dæks og gør din pligt som et mandfolk«*. Det gjorde jeg så, og naturligvis var både pigen og jeg lykkelige. Ved afsejlingen forærede hun mig et par strømper.

Klipfisken, vi skulle laste, blev saltet ned i lasten, een efter een i lag, med groft salt mellem hvert lag; det gjorde grønlænderpigerne. På Vestgrønland lastede vi 4 små fiskerbåde, surret godt fast tværs over dækket/lugerne. Deres besætninger af færinger kom med og »boede« under bakken. En storm på vej mod Færøerne rev 2 fiskerbåde overbord og de knustes. Ladningen af klipfisk gik til Middelhavet (Napoli). Derfra med korn i løs vægt fra Tripoli til La Rochelle. Derefter Svendborg for reparationer. Skibet forliste 1968 i nærheden af Julianehåb, hvor den løb på et skær.

DFDS D/S UFFE, kulfyret, dæksdreng, 23/3-1954 til 27/7-1954 Danmark England. 4 fyrbødere skovlede kul under kedlerne. Skibet var søsat 9/4-1906**.** Skipperen var gammel og fordrukken, vi så meget lidt til ham. Over Nordsøen måtte man lede kølevandet fra motoren ud på agterdækket for at holde skruen i vandet, mener at overfarten kunne vare 10-12 dage. Højeste fart var omkring 7-8 knob. I modvind kunne vi gøre 4 knob. En af Matroserne var forhyret som »Lampemand« og han skulle passe alle lamper herunder signal-

lamper og alle var petroleumslamper, mange af messing og de blev holdt pudsede. Nødbelysningen var stearinlys, jeg har endnu den fra min kahyt. Vi havde ikke elektrisk belysning eller køleskab. Provianten var konserves i dåser eller glas, røget bacon, saltet kød og flæsk, æg, nogle levende høns i bur til slagtning undervejs samt mel, tørrede gule ærter, tørret frugt og gryn, klipfisk samt mælk i pulver. Dæksbesætningen boede under bakken, ret ubehageligt i hård sø. I engelsk havn lukkede Skipper sig inde en hel uge med to damer. En af matroserne var senere formand for Sømændenes Forbund. Matroserne smuglede i stor stil cigaretter og cigaretpapir. En aften ved Islands Brygge blev jeg (dæksdrengen) sendt i land med en »pakke« som kun var vasketøj, men en toldbil som stod skjult i mørket antastede mig, og afslørede sig derved. Det var netop matrosernes hensigt med min landgang med vasketøj, som jeg afleverede til en af matrosernes mor i Istedgadekvarteret. Under vagtskiftet af toldpatruljen, omkring kl. 02.00 blev kontrabanden losset, det kunne være 1000 eller flere kartoner cigaretter plus en del cigaretpapir. Dæksbesætningens messe og kahytter var under bakken. Kabyssen var midtskibs. Jeg havde til opgave at servere maden i vor messe og den skulle afhentes i kabyssen. Forestil jer lille mig (18 år) med en gryde varm suppe i hænderne hen over fordækket i dårligt vejr. Da fik jeg lært at færdes på et dæk i oprørt hav. En enkelt gang fandt matroserne på at drille; når jeg serverede spejlæg var det forkert, de havde bedt om kogte æg, Jeg hentede kogte æg, men de påstod så at have bestilt omelet. Ved een anledning måtte jeg give messedrengen (ham der serverede i messerne midtskibs og agter) en solid knytnæve, han skulle hjælpe mig at vaske op efter aftensmaden og det nægtede han – knytnæven hjalp! Vi boede i samme kahyt. Gamle



S/S »UFFE«, Middelfart. Det forenede Dampskibs-Selskab A/S, København. Bygget 1906, W. Gray & Co., W. Hartlepool. Længde 280,3 Fod. Bredde 40,0 Fod. Reg.-Ts. Brutto 1889. Reg.-Ts. Netto 1165. D.W.Ts. Ladning 2849. Vandballast 568 Ts. Maskinens H.K. 950

UFFE gik efter min sidste rejse til ophugning (dog efter endnu 2-3 års tjeneste for et andet rederi.)

ØK SONGKHLA, jungmand, 3 rejser 18/11-1954 til 31/1-1955 USA, nær ved forlis, under en julestorm på hjemturen til Oslo med kul. Andre danske skibe forliste i den Engelske Kanal under den storm. Det lykkedes mig i Oslo at få fri nogle få dage og med færgen til Frederikshavn kunne jeg besøge mine forældre et par dage ved jul. 10/2-1955 til 30/7-1955 New Zealand; Auckland, Wellington, Christchurch, Littleton, Dunedin og til Australien; Melbourne, og Townsville efter sukker til Liverpool, forsøgte kontakt med familien i Cairns, men de var på rejse i Europa. Ny rejse 11/8-1955 til 17/1-1956, Fjernøsten; Filippinerne, Japan, Juleaften i Kobe (det meste af besætningen, heriblandt kaptajnen, med søde piger på samme hotel hele natten). Anløb Yokohama, Nagoya, Manilla, Cebu, Hong Kong, Singapore, Bangkok, Chittagong, Aden, Jakarta, Calcutta m.fl. Især Bangkok var alle sømænds andet hjem på den tid. Filippinerpigerne, Hong Kongpigerne og thaipigerne var enormt søde og der var masser af dem. Min pige i Bangkok hed Pai og hun passede vor lille kahyt, vaskede mit tøj og viste mig Bangkok, når jeg havde fri. Nogle søfolk rømmede i Bangkok, og jeg var nær ved også, men afsejlede med tårer i øjnene. SONGKHLA var verdens første skib med en Turboladet motor, bygget på B&W motorfabrik København, nu har alle biler turboladede motorer. Dengang var op mod 70% af verdens handelsflåde udstyret med B&W motorer, eller motorer bygget på anden motorfabrik, under licens fra B&W. På rejsen til Auckland, New Zealand passerede vi Panama kanalen, øen Pitcairn, kendt fra Mytteriet på BOUNTY, samt Ækvator den 22/3-1955 på længdegrad 92.37 W, i hvilken anledning alle ombord, som ikke tidligere havde krydset Ækvator blev døbt af Hans kongelige Højhed, »Neptunus Rex«, som fra havet steg ombord med sine hjælpere; alt sådan som det er skik og brug for søfarende. Herlige rejser med SONGKHLA.

DFDS BELLONA som nybygget fra Frederikshavns værft, letmatros, den 28/4-1956 til 26/7-1956 og 9/8-1956 til 16/5-1957, i baconfart Danmark-England. Månedsrejser, havde en pige i Newcastle. En anden i København, dejlig pige, af polsk afstamning, en dejlig tid. Selv når vi kom til Kvæsthusbroen kl. 04 om natten stod Marianne på kajen og ventede på mig, ligesom andre sømænds piger. Når hun gik ombord eller i land stoppede sømænd og havnearbejdere deres arbejde, for at se hende, hun var en utrolig flot pige, der udstrålede sex, een af dem alle mænd vender sig om på gaden for at beundre. Jeg husker at jeg inviterede hende på chokolade i Varehuset Illum på Strøget og forærede hende en stram Tweednederdel. Et års tid senere var jeg igen på Sømandshjemmet »Bethel« og søgte hyre; rent tilfældigt traf jeg Marianne på gaden, på den »pæne« side af Nyhavn, det var et kærligt gensyn og vi gik straks til mit værelse for at genopleve vor unge romance endnu engang. Tak Marianne, du var helt utrolig sød!

DFDS AXELHUS, matros 10/7-1957 til 23/8-1957, biler mellem Frederikshavn og Oslo. 18 timers arbejde hver dag og mange penge i overtid. Indsejlingen til Oslo gennem Oslofjorden kl. 4 om morgenen om sommeren var utrolig smuk – helt uforglemmelig.

ØK ERRIA, matros 22/9-1957 til 13/3-1958, Fjernøsten med stykgods. (Erria er den latinske betegnelse for Ærø).

Under rejserne til Fjernøsten anløb vi også: Madras, Colombo, Saigon og Mao's Røde Kina, (øen Hainan og Qingdao) og Port Swettenham, nu Pelabuhan Klang

Vi besøgte en ØK-gummiplantage ved Penang. Op ad floden Mekong til Saigon hørte vi skyderierne fra Vietnamkrigen og fik krigstillæg til hyren. I mange fremmede havne var der en repræsentation for Dansk

ERRIA, bygget Nakskov 1931 i ØK-stil, hvidmalet fragt- og passagermotorskib med 9300 tons lasteevne, fire master, ingen skorsten og aptering til 76 passagerer. Skibet blev ødelagt ved brand 1951, hvorved 8 passagerer og 3 besætningsmedlemmer omkom. Genopbygget som fragtskib og sat i fart igen i ovenstående udgave og fortsatte under ØK-flag indtil ophugning 1962.

Sømandskirke, som vi havde glæde af. Har sejlet flere gange gennem Kielerkanalen og 7 gange gennem Suezkanalen. Der blev jeg ofte tilkaldt som rorgænger, fordi jeg havde en rolig hånd. Eftersom der var sand på begge sider af kanalen var det som at sejle igennem en ørken. Gennemsejlingen tog mange timer, i konvoj, og vi krydsede den modgående konvoj i en sø ca. midtvejs.

Når jeg søgte hyre fra København boede jeg på Sømandshjemmet »Bethel« i Nyhavn, og gik til kontrol i Herlufs Trollesgade. Havde en fast veninde fra »Nyhavn 17«, blot et venskab! Siden har jeg været glad for Sømandshjem, og har boet på flere, gennem resten af mit liv. Maden på »Bethel« var afmålt, til morgenmad et par stykker rugbrød, kaffe, et glas mælk, en lille klump smør, en klump fedt og et meget lille stykke ost samt lidt marmelade. Prisen var derefter 1.20 Dkr. Frokosten var god nok men også sparsom, 2.60 Dkr. Var nødvendigvis medlem af Sømændenes Forbund. Jeg besøgte mange gange familie i Søborg, og fik noget at spise, vaskede op, og fik vasket tøj og gik tur i Utterslev Mose. Besøgte farfars broder Lars og Yelva i Upsalagade. Lars var Kriminalkommissær på St. Kongensgade politistation. Han var broder til min farfar, og til de 3 der udvandrede til Australien. Under krigen måtte han anlægge overskæg og gå med sorte briller og »gå under jorden«. Han sov ikke to nætter på samme adresse. Tyskerne ville have fat i ham, fordi han var dansk politis forbindelses officer til tysk politi indtil krigen, han vidste for meget. Jeg fik 10 kr. i lommepenge hver gang jeg besøgte dem. Besøgte også andre familiemedlemmer, de boede på Bellahøj. Min Onkel der blev senere stadsdyrlæge på Bornholm. Det var en dejlig og spændende tid når jeg søgte hyre.

Hvordan kom man dengang fra Vendsyssel til København, jo det var med D.F.D.S. rute passagerskibe som sejlede hver nat Aalborg-København og visa versa. Jeg rejste vist med køjeplads i 4 mands kahyt. Far kørte mig til båden og mor græd, for det kunne vare 6 md og mere inden hun så mig igen.

GEORG STAGE, understyrmand (min første uniform) 18/3-1958 til 13/9-1958. En aldeles pragtfuld tid, spiste i officersmessen ved kaptajnens bord, hver dag 4-5 retter. Jeg underviste min bakke (20 drenge) i at kravle i riggen, splejse tovværk og stålwire, sy sejl, lave knob, ro, af- og tilrigge mast og rær, slå sejl under, og i øvrigt alt andet en vordende sømand må lære. Mit hold, (ud af 4) vandt togtets kaproning. En af eleverne, Ole, i min bakke var søn af lægen i Marstal som senere underviste mig i »Doktorlære« på Navigationsskolen. Jeg bør tilføje at jeg aldrig har lært at svømme, og kan stadig ikke svømme. Min ven Ole har reddet mig en gang fra at drukne ved Drejet.

Styrmandseksamen den 20/1-1960 ved Marstal Navigationsskole 187 point af 203 mulige, nr. 1, den højeste skoring ved den skole indtil da, de foregående 30 år, flidspræmie, et fyldepennesæt i guld fra A. P. Møller. Der var i alt 29 prøver, skriftlige, mundtlige og praktiske. Min far var i Marstal til Diplomoverrækkelsen.

Tror det var på den rejse han forærede min kæreste en stor flot buket af langstilkede gule roser. Far var meget glad for pigen! Begyndte på skolen 5-6 uger senere end mine kammerater vist nok den 23/9-1958, så det var egentlig flot alligevel at blive nr. 1. Ole Jakobsen bød mig velkommen i klassen. Hele skoletiden var pragtfuld, mange af vi unge traf vore fremtidige hustruer dengang. Før Sommerfesten (vinteren 1958/59), kan have været i anledning af min 23. fødselsdag? forærede min pige mig en køn buket gule og blå fresier; naturligvis inviterede jeg hende med til festen. Det var dengang alle unge Marstal pigers drøm, at en styrmandselev ville invitere dem med til netop den fest. Pigen var 16. Jeg var een (af to elever) som havde egen bil, (min blå Vauxhall Velox 1950 med ratgear og 6 cyl.). Havde vist kostet 8.000 kr. 1-2 år forinden. Forsædet var et bredt sofasæde, meget praktisk og behageligt for unge forelskede, det husker min kæreste nok! Jeg kørte mange dejlige ture med pigen og hendes forældre. Vi havde alle 4 stor glæde af de mange ture! Af og til i weekender inviterede vi unge, vore piger på æblekage og chokolade i Ærøskøbing, på Hotel Ærøhus, det føltes godt!

Skibsførereksamen ved Marstal Navigationsskole den 21/6-1960. nr. 1 med flidspræmie, en kikkert (7x50), 155 point af 168 mulige. Der var i alt 24 prøver. Jeg havde let ved at studere, og havde tid til at sove »siesta«, medens nogle af mine kammerater havde mere eller mindre besvær og søgte jævnligt min hjælp. Boede det første halve år på Turisthotellet med fuld pension. Derefter på et (af tre) loftværelser og delte køkken med de andre to. Vi skiftedes til at lave mad. Den ene var Ole Jacobsen, den anden Preben, een klasse yngre, ham kaldte vi »drengen«. Den 29. maj 1962 sejlede jeg sammen med min piges bror samt nok en ven i en lille båd over Østersøen til Kappeln for at købe toldfrit ind hos skibshandler Johs. Prätorius. 200 Pall Mall cigaretter kostede 3 Dmk. 1 fl. Napoleon 4 Dmk. Vi »lastede« i alt 37 fl. spiritus 1000 cigaretter og nogle cigarer og sejlede til Sejlklubben i Marstal med ankomst noget efter midnat, uden at tolderne opdagede os. Vi havde problemer under hjemturen idet motoren gik i stå p.g.a. overophedning; kølevandsindtaget var kommet over vandlinien idet vi samtidigt førte sejl. Turen var noget dumdristig!

Under skolegangen indledtes et venskab med 4 andre elever, og dette venskab varede i mange år og vi 5 skippere mødtes hvert år. I 1998 var det 40 års jubilæum på venskabet og vi mødtes alle 5 med koner i Torremolinos (14 dage).

I år 2000 var sammenkomsten på Pejsegården i Brædstrup, og i 2001 mødes vi alle i et stort sommerhus ved Assens. Jeg rejste alene til en senere sammenkomst med stegt ål i Horslunde.

ØK, MONGOLIA 3. styrmand 13/7-1960 til 7/1-1961 Indien, var nær ved at støde ind i Sicilien på vej fra Genova mod Suez, havde et fyr på den forkerte side ved indsejlingen til Messinastrædet, det var en af mine første selvstændige vagter, og jeg var usikker. Under hjemturen kom min forlovede ombord i Rotterdam, sejlede med til Bremen, (formelt skjult i et klædeskab) hvor vi holdt juleaften, og rejste derefter hjem fra Hamborg. Pigen var da kun 18 år. Tak til hende, det var sødt.

Vil blot nævne at de skønneste have jeg har besejlet var Røde Havet og Det Indiske Ocean. Sol og varme, blå nattehimmel med krystalklare stjerner, Sydkorset, flyvefisk, delfiner, næsten altid vindstille. På MONGOLIA, holdt vi officerer hver eftermiddag en *»five o'clock tee«* sammen på bådedækket efter Suez og indtil vi nåede Fjernøsten i Singapore, en sejlads på omkring 9 dage. Bunker i Aden undervejs. I »drømme« har jeg sejlet endnu en rejse til Fjernøsten. Jeg har savnet livet til søs. Aldeles herligt, men vanskeligt at beskrive. Skal opleves.!

Værnepligt januar 1961, Sergentskole, Sergent 31. juli 1961, officersskole på Holmen, udnævnt til Søløjtnant af 2. grad af reserven den 1/11-1961 nummer 7 på holdet, og til 1. grad af reserven fra 1/11-1962. En gang inviterede jeg min pige til middag, sammen med alle kadetterne, (omkring 30) på Søofficersskolen. Under middagen ved et langbord, spiste min forlovede alt for langsomt, 30 par kadet øjne rettede sig diskret mod hende, og da det gik op for hende, fik hun tømt sin tallerken på 30 sekunder. Kampinformationsskole 2/11-1961 til 8/12-1961, bevis som Operationsrums officer. Kursus og praktisk træning i brandbekæmpelse og røgdykning. Gjorde tjeneste på Bornholms Marinedistrikt, i Segen og ved radarstationen på Rytterknægten. Chefen var en hyggelig ældre kommandørkaptajn som hed Ålborg. Hans hund kaldte vi *»Nørresundby«*. Hans tjeneste bolig var på den gamle gule Marinestation i Rønne havn; hver dag blev han hentet at en menig chauffør. En herlig tid; vi spiste i officersmessen, maden blev serveret af en menig. En gang inviterede jeg min forlovede til middag. Hun var ung og køn og vakte nogen opsigt. Under middagen konverserede alle venligt med vor gæst. Efter middagen rejste vi os og gik i opholdsstuen for kaffe og cognac. Uden at tænke nærmere over det blev både forloveden og jeg stående op – indtil Chefen venligst henvendte sig til hende og sagde: *sæt dem nu ned lille frøken, så vi andre også kan sætte os*. (I en officersmesse er der ingen herrer der sætter sig før damerne har taget plads). Pigen nærmest faldt ned i den nærmeste stol. Chefen, på vor invitation, besøgte vort lille unge hjem i Knudsker og hilste på vor nyfødte »marinesoldat« Peter. Ved anledningen forærede han os en lille plastikpose med salt, en mønt, samt et lille stykke brød. Det var et symbol på hans ønske om at vi aldrig måtte mangle hverken salt, penge eller mad. Hans ønske gik helt i opfyldelse, mange tak! Han var en herlig chef med et stort hjerte! Udnævnt til kaptajnløjtnant fra 1/9-1968.

Denne artikel er skrevet som tak for den måde vi styrmandselever blev modtaget på af byens indbyggere.

Sønderjysk båd- og jolleproduktion i det 20. århundrede

Af JACOB KRAUSE

Indledning

I Sønderjylland har der fundet bådebyggeri sted i mange hundrede år. Bådproduktionen har hovedsageligt været placeret langs østkysten, hvor man byggede fartøjer til transport, jagt og fiskeri. Senere skulle lystfartøjer også blive en større og større del af bådebyggeriernes arbejdsopgaver. I løbet af 1860erne begyndte en lystsejlerkultur stille at brede sig i Danmark, hvilket var en udvikling, der især tog fart efter århundredskiftet.[1] I løbet af 1950erne begyndte man at anvende glasfiberforstærket plastik, eller glasfiber som materialet gik under i daglig tale, i forbindelse med produktionen af mindre motorbåde og joller.[2] Glasfiberfartøjer krævede begrænset vedligeholdelse og havde en længere levetid i forhold til træfartøjer, hvilket hurtigt blev populært blandt sejlere. Med tiden skulle glasfiber derfor blive et dominerede materiale i bådproduktionen på verdensplan. Produktionen af glasfiberfartøjer, blev dog først rigtig udbredt i løbet af 1960erne og 1970erne, hvilket også var tilfældet i Sønderjylland, hvor større og mindre producenter dukkede op.

Arbejdet med glasfiber krævede ikke nødvendigvis nogen uddannelse eller erfaring på forhånd, og derfor opstod der forholdsvis mange nye glasfiberproducenter på ganske kort tid. Disse producenter var ikke nødvendigvis placeret i nærheden af vand, da selve glasfiberproduktionen kunne finde sted hvor som helst. En mere negativ side af sagen var dog, at der gik lang tid før man blev klar over, hvor sundhedsskadelig arbejdet med glasfiber kunne være under de forkerte forhold. Glasfiberstøv og dampe fra opløsningsmidlerne styren og acetone var især farligt for helbredet, hvilket nødvendiggjorde en god udsugning og ventilation i støbehallen. Sikkerheden blev forbedret i takt med, at man blev klogere på glasfiberens skadesvirkning, men i den første tid var forholdene langt fra optimale hos alle.[3]

Følgende sider vil omhandle båd- og jolleproduktionen i Sønderjylland i det 20. århundrede. Der vil her hovedsageligt være tale om det traditionelle bådebyggeri i træ samt produktionen af glasfiberfartøjer. Denne artikel vil samtidig belyse bådproduktionens størrelse i det 21. århundrede, idet langt størstedelen af de nuværende producenter har rødder tilbage til anden halvdel af 1900-tallet. Som det vil fremgå i artiklen, så fungerede nogle af de sønderjyske bådebyggerier også som regulære skibsværfter, hvor man beskæftigede sig med de større træskibe. De store skibsværfter, som i Sønderjyllands tilfælde overvejende var stålskibsværfter, vil dog ikke indgå i artiklen. Der vil derimod blive fokuseret på de længerevarende bådproduktioner, der har haft en betydning for lokalsamfundet. Det er hermed vigtig at pointere, at der med artiklen ikke kan være tale om en fuldkommen afdækning af hele bådproduktionen i Sønderjylland. Det kan f.eks. være svært at nå frem til de producenter, der havde en meget begrænset produktion. Derudover vil de joller, der f.eks. blev bygget som hobbyprojekter, eller de enkelte glasfiberfartøjer, som privatpersoner eller glasfiberproducenter støbte til eget brug, heller ikke indgå. De følgende bådprodu-

center vil fremgå efter deres geografiske placering samt etableringsår.

HADERSLEV OG OMEGN

IN Fiberbåde

I 1964 grundlagde Ib H. Nielsen (f. 1941) virksomheden IN Fiberbåde ApS, også kendt som Banner-værftet, i Haderslev. Ib H. Nielsen var oprindeligt udlært maskinbygger, og uddannede sig senere til telefonmekaniker. Han startede produktionen af glasfiberbåde på en mindre landejendom nær Haderslev, men flyttede kort tid efter produktionen til Fjordagervej ved Haderslev Havn, hvor forholdene var optimale til glasfiberproduktion.

Fra 1968 udviklede og producerede IN Fiberbåde joller, speedbåde, kabinebåde samt sejlbåde i forskellige størrelser. Nogle af de første sejlbåde, *Banner 26*, og *Banner 28*, blev hurtigt populære i starten af 1980erne, efter talrige succesoplevelser på de europæiske kapsejladsbaner.[4] Det var dog *Banner 30* fra 1979, der for alvor slog sig igennem i sejlsportsverdenen. Banner 30 var en kombineret tur- og kapsejler, der var konstrueret i samarbejde med bådkonstruktøren Niels Jeppesen, den senere medindehaver af X-Yachts i Haderslev. Båden oplevede hurtigt succes under 1980ernes kapsejladser, hvor den bl.a. brillerede under Fyn Cup og i det større Sjælland Rundt.[5] Prismæssigt lå en *Banner 30 R/C* i starten af 1980erne til 213.927 kr.[6]

I løbet af 1980erne havde man rigeligt at se til hos IN Fiberbåde, og værftet voksede i form af flere bygningsudvidelser, ligesom arbejdsstyrken blev forøget fra tre til otte mand, heraf også lærlinge. På værftet var produktudviklingen altid ét af kernepunkterne, hvilket med tiden resulterede i 20 forskellige bådmodeller.[7] Her kan der bl.a. nævnes *Banner 23*, *Banner 34* samt *Banner 41*. I.N. Fiberbåde var førende inden for brugen af avanceret kulfiber og retningsbestemt glasfiber, og i samarbejde med en række underleverandører producerede man i løbet af 20 år omkring 700 sejlbåde med tilnavnene *Racer*, *Cruiser* og *R/C* samt omkring 500 joller og mindre både på verdensplan.[8] I starten af 1990erne valgte Ib H. Nielsen at lukke IN Fiberbåde for derefter at starte virksomheden Dulac Aircraft, der udvikler, sælger og servicerer UL-fly i glas- og kulfiber.[9]

Aarøsund Bådebyggeri

Aarøsund Bådebyggeri, senere Aarøsund Bådebyggeri & Bedding, blev grundlagt af Johannes Heebøll (f.1940) i 1968 ved Aarøsund Havn, øst for Haderslev. Johannes Heebøll var udlært bådebygger hos N. M. Jespersens værft i Middelfart, men havde efterfølgende arbejdet som tømrer i Haderslev. I den første tid udførte værftet hovedsageligt reparationer og ombygninger af lokale kuttere, men senere blev det ligeledes til ombygninger af lystsejlere, heraf også nybygninger.[10]

Efter Johannes Heebølls død overtog datteren, Maria Heebøll, sammen med sin mand, Lars Callesen, driften af bådebyggeriet i 2005. Maria Heebøll blev udlært bådebygger hos sin far, og Lars Callesen blev udlært hos Faurby-værftet i Skærbæk ved Kolding, men kom sidenhen til X-Yachts i Haderslev, der producerede glasfiberbåde. I 1990 kom han til Aarøsund Bådebyggeri for første gang, hvor hovedvægten af arbejdsopgaverne var i træ. I 1994 vendte Lars Callesen dog tilbage til X-Yachts, som leder af udviklingsafdelingen. Her blev han de efterfølgende ti år, indtil han i 2004 vendte tilbage til Aarøsund Bådebyggeri.[11]

For Aarøsund Bådebyggeri har det været vigtigt at være fleksibel i forhold til materialer.[12] Siden 2004 har glasfiber derfor fyldt mere og mere i arbejdet, og i 2008 udvidede man faciliteterne med et 440 m^2 stort glasfiberværksted. Hovedopgaverne er i dag reparationer, vedligeholdelse samt

Aarøsund Bådebyggeri. – Der fornyes planker i Knud Rasmussens sidste ekspeditionsskib, KIVIOQ II. Foto: Aarøsund Bådebyggeri.

ombygninger af træ- og glasfiberfartøjer for kunder i hele landet samt Nordtyskland. Derudover foretages der også nybygninger samt diverse udviklingsopgaver for flere andre værfter, her f.eks. for X-Yachts.[13] Udover Lars Callesen og Maria Heebøll består arbejdsstyrken på Aarøsund Bådebyggeri af to svende, ligesom to lærlinge er kommet til inden for de seneste år, hvor der især har været travlt med en række større træskibsprojekter. I 2015 foretog man f.eks. en omfattende reparation af galeasen SKIBET fra 1880, der forliste i Spodsbjerg Havn på Langeland i oktober 2014.[14]

X-Yachts

I 1979 skabte Niels Jeppesen virksomheden X-Yachts A/S sammen med sin bror, Lars Jeppesen, der var i lære som skibstømrer i Hvide Sande samt deres fælles ven, Birger Hansen, der var udlært bådebygger hos IN Fiberbåde i Haderslev. Niels Jeppesen, der var under uddannelse som lærer, havde året inden konstrueret kølbåden *Banner 30* i samarbejde med Ib H. Nielsen fra IN Fiberbåde. Ud fra erfaringen med Bannerprojektet, der i øvrigt blev en større succes, udviklede og producerede X-Yachts den første kølbåd i 1979 ved navn *X-79,* på en landejendom syd for Haderslev. X-79 var konstrueret med kapsejlads for øje, og samme år som den blev søsat, vandt den bl.a. Lillebælt Cup samt én af tidens største kapsejladser, Sjælland Rundt.[15] X-79s fartmæssige overlegenhed var bl.a. én af årsagerne til, at man senere måtte oprette en K-klasse for de særlige avancerede kapsejladsbåde.[16] X-Yachts udviklede efterfølgende kølbådene *X-95*, *X-99*, *X-102* samt *X-402*, hvoraf mange ligeledes skulle gøre sig positivt bemærket i sejlsporten i løbet af 1980erne. X-102 vandt eksempelvis VM i ¾ ton-klassen i henholdsvis 1981/1982, og X-95 vandt VM for serieproducerede både i ½ ton-klassen i 1983.[17] Prismæssigt lå en X-79 i starten af 1980erne på 119.800 kr., hvorimod en X-95 f.eks. kostede 299.500 kr.[18]

X-Yachts – Flere X-79ere under kapsejlads i 1979. Foto: X-Yachts.

De mange vundne mesterskaber åbnede for alvor op for salget og gjorde X-Yachts til et anerkendt navn i den internationale sejlsportsverden. Udviklingen betød bl.a., at man i 1986 måtte flytte til større lokaler på Fjordagervej ved Haderslev Havn. X-Yachts benyttede sig af en række underleverandører i forhold til støbningen af glasfiberskrogene, men fra 1990 støbte man selv de helt store modeller i Haderslev.[19] Med tiden udvidede man produktsortimentet ved også at udvikle luksusturbåde. I dag produceres der mange forskellige modeller inden for serierne *Cruising*, *Performance* og *Racing*, i størrelser op til 73 fod. Det nyeste skud på stammen er den 63 fod store *X-6*, der er en krydsning af en Cruising- og en Performancemodels bedste egenskaber.[20] X-Yachts, der i dag tæller 175 ansatte, foruden de udenlandske afdelinger, er Danmarks største bådproducent. X-Yachts producerer omkring 200 både årligt, og man har for længst rundet de 6.000 solgte både på verdensplan.[21]

MB Boats

MB Boats ApS var en af de få glasfiberproducenter, der først dukkede op i Sønderjylland i løbet af 1980erne. MB Boats blev grundlagt i Haderslev i 1983 af Kim Kristiansen, der var udlært klejnsmed, og Michael Knudsen, der var udlært knallertmekaniker, men som sidenhen havde arbejdet med bådproduktion hos IN Fiberbåde i Haderslev. Hos MB Boats producerede man i starten sejlbåde for mange danske værfter, her bl.a. for IN Fiberbåde, X-Yachts i Haderslev samt Sønderborg Yachtværft. Det blev med tiden til specielt mange af IN Fiberbådes Banner-sejlbåde, og i 1984 stod der næsten en ny båd klar hver fjerde dag.[22] Fra 1985 udviklede og producerede MB Boats sine egne joller under navnet MIKI, hvoraf de første var *MIKI 250*, *MIKI 260* samt *MIKI 420*. Senere kom mange andre joller og både til, her bl.a. *MIKI 380* og *MIKI 500*.

MB Boats – MIKI 380. Foto: MB Boats.

Det begyndte med tiden at knibe med pladsen, ligesom de sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med glasfiberproduktion ikke var helt optimale. I 1985 flyttede MB Boats derfor til større lokaler på Industrivej i Christiansfeld, hvor Palle Mortensen Både tidligere på samme adresse havde haft bådproduktion.[23] I 1986 stoppede Michael Knudsen og Kim Kristiansen imidlertid deres samarbejde, og MB Boats flyttede efterfølgende til Hejsager ved Haderslev med Michael Knudsen alene om driften. Perioden 1990-1998 var den absolut travleste for MB Boats, hvor de omkring 25 ansatte arbejdede dag og nat i toholdsskift. Arbejdsstyrken var fagmæssigt en mangfoldig gruppe, der bl.a. bestod af uddannede tømrere, malere, snedkere, men også af ufaglærte.

Der er siden 1983 blevet produceret omkring 1.500 MIKI-joller samt flere hundrede fartøjer for andre værfter. Markedet har hovedsageligt været det danske, hvor især campingpladser har været store aftagere af de stabile MIKI-joller. I 2009 flyttede MB Boats produktionen af MIKI-modeller til Polen, hvilket flere af de nyere producenter i Sønderjylland også har været nødsaget til, rent økonomisk. Udover selve salget består arbejdsopgaverne i dag af flere forskellige aktiviteter på virksomhedens motor-, snedker- og glasfiberværksted, heriblandt også konstruktions- og industriopgaver.[24]

JS-Formbyg

I 1987 startede Jesper Skouenborg og Tage Jensen virksomheden JS-Denmark, senere JS-Formbyg A/S. Jesper Skouenborg var udlært bådebygger på Fænø Yachtværft nær Kolding, og Tage Jensen var udlært smed, men havde efterfølgende læst til konstruktør og sidenhen arbejdet hos X-Yachts i Haderslev. Med erfaring inden for træ og glasfiber samt med kap-

JS-Formbyg. – En Match 28 gøres klar til levering. Foto: JS Formbyg.

sejlads som den store interesse, startede værftet med at producere de første kapsejlere i nogle nedlagte lagerbygninger ved Haderslev. Kort efter blev produktionen dog flyttet til større lokaler på den nuværende adresse i Øsby, øst for Haderslev. Fra 1992 udviklede og producerede værftet kølbådene *Matcher 31, Matcher 37 og Matcher 41*, der var kombineret tur- og kapsejlere, særligt tilegnet sejlsportsdisciplinen distance/aften-race.[25] I sejlsporten høstede Matcher-bådene med tiden mange sejre, både inden for bane- og distancesejlads. Matcher 31 var især succesrig, og i starten af 1990erne blev det til mange vundne kapsejladser, heriblandt Fyn Rundt i 1993. JS-Denmark medudviklede og producerede samtidigt *Matchrace DS 37*, der i dag anses som værende blandt verdens bedste matchracebåde. I 2005 medudviklede og producerede værftet den mindre *Match 28*, der dels var konstrueret med de gode kapsejladsegenskaber som hos Matchrace DS 37 samt dels var konstrueret til sikker og stabil sejlads for f.eks. sejlklubber.[26]

Frem til 2011 blev der sammenlagt produceret 80 både inden for Matcher/Match 28 serien, foruden Matchrace DS 37 samt en række andre glasfiberfartøjer.[27] Bådene blev hovedsageligt solgt på det danske og tyske marked. Samtidigt fungerede værftet ligeledes som udviklingsleverandør for en lang række værfter i ind- og udland, her bl.a. for X-Yachts, Børresens Bådebyggeri i Vejle samt for det svenske Najad-værft.[28] Da bådproduktionen var på sit højeste, talte virksomheden otte ansatte, heriblandt tidligere snedkere, malere samt ufaglærte. Som et supplement til bådproduktionen løste mange producenter også andre glasfiberopgaver, hvilket ligeledes blev tilfældet hos JS-Formbyg. Bådproduktionen er ikke længere hovedaktiviteten for virksomheden, der beskæftiger 3 mand. Der foretages i dag mange forskellige glas- og kulfiberopgaver for bl.a. vindmølleindustrien, ligesom man stadig løser opgaver for værfter samt foretager reparationer og moderniseringer af glasfiberbåde. Jesper Skouenborg og Tage Jensen stoppede deres samarbejde tilbage i 2002, og Tage Jensen er i dag produktionsansvarlig hos Elvstrøm Sails i Aabenraa.[29]

SØNDERBORG OG ALS

Michaelsens Skibs- & Bådebyggeri

Kort efter Første Verdenskrig grundlagde Christian Michaelsen (f. 1875) Michaelsens Skibs- & Bådebyggeri ved Sønderborg Havn. Christian Michaelsen, der var udlært skibstømrer på Flensborg Værft, byggede og reparerede hovedsageligt kuttere og joller i den første tid. Derudover foretog han også opgaver ved siden af bådebyggeriet, heriblandt fremstillingen af nye pontonelementer til pontonbroen i Sønderborg, der eksisterede frem til 1930.[30] Sønnerne, Hans og Christian Michaelsen Junior, overtog driften af værftet efter deres far, og på Brdr. Michaelsens Skibs- & Bådebyggeri, som værftet sidenhen kom til at hedde, fortsatte man med serviceringen af den lokale fiskerflåde samt med nybygning af fartøjer. I løbet af 1950erne byggede man f.eks. et større parti bundgarnsjoller til erhvervsfiskeriet i Skagen samt joller til Statens Søfartsskole. I løbet af 1960erne udførte man en lang række ombygninger af gamle coastere til lystsejlere, hvilket fortsatte i mange år frem. Derudover reparerede og restaurerede man ældre træskibe, her især skonnerter for tyske kunder.[31]

Hans Michaelsens to sønner, Poul og Hans Michaelsen Junior, skulle blive den tredje generation af skibstømrere i familien. Poul blev udlært skibstømrer på værftet i 1963, men fik efterfølgende en stilling som havneassistent på Sønderborg Havn, hvilket var en stilling han varetog i 45 år. Hans, der blev udlært skibstømrer i

Michaelsens Skibs- og Bådebyggeri. – En søsætning på værftet i 1983. Foto: John Pedersen.

1968, fortsatte i virksomheden sammen med sin far, og overtog senere driften af værftet. Da beskæftigelsen var på sit højeste, havde man op til 11 ansatte på værftet, heriblandt flere lærlinge. Med de sidste nybygninger, der fandt sted i starten af 1980erne, nåede Michaelsens Skibs- & Bådebyggeri op på 132 nybygninger i alt. Herefter blev det sværere og sværere at holde hjulene i gang, og efter et sidste forsøg på at genetablere værftet fra en ny placering på havnen, måtte man i 1989 dreje nøglen om.[32]

Nordborg Baadebyggeri

I 1937 etablerede Jakob Jensen (f. 1910) et kajakbyggeri i Nordborg på Als. Jakob Jensen, der tidligere havde arbejdet inden for landbruget, byggede i starten kanoer og kajakker til det danske marked. Senere kom *Nordborg-jollen* i produktion, hvilket skulle blive en stor succes for virksomheden, der sidenhen gik under navnet Nordborg Kano- og Kajakbyggeri. Af de omkring 1.500 Nordborg-joller, der med tiden blev produceret på værftet, blev 1.200 af dem alene solgt i 1950erne, hvoraf det nordamerikanske marked især stod for mange ordrer. Den 15 fod store Nordborg-jolle, blev efterfølgende også produceret i mindre størrelser, heriblandt i en 7-, 8-, 9-, 10- og 13 fods udgave. Udover Nordborg-jollen, blev der samtidigt produceret sejlbåde, speedbåde samt motorbåde op til 45 fod, der bl.a. blev eksporteret til lande i Nord- og Sydamerika samt Afrika.[33]

I starten af 1970erne gik man over til at producere glasfiberbåde på værftet, der nu gik under navnet Nordborg Baadebyggeri A/S. Glasfiberskrogene blev dog støbt hos andre virksomheder, her bl.a. hos Holstebro Plastværk og senere hos Egernsund Bådebyggeri. Sønnen Holger B. Jensen, der var udlært bådebygger hos Walsteds Bådeværft på Thurø, konstruerede kølbåden *Nordborg 26* i 1976 i samarbejde med bådkonstruktøren Peter Roos. Nordborg 26, der var en rummelig turbåd, der samtidig kunne gøre sig gældende inden for kapsejlads, skulle blive meget populær på det danske og tyske marked.[34]

Nordborg Bådebyggeri. – Nordborg 26. Foto: Nordborg Bådebyggeri.

I 1983 overtog Holger B. Jensen Nordborg Baadebyggeri efter sin far, og man fortsatte med at udvikle og producere kølbåde i glasfiber. I 1980 havde man udviklet *Nordborg 30*, der senere blev efterfulgt af bl.a. *Nordborg 33*, *Nordborg 37* og *Nordborg 38 CC*. I starten af 1980erne kunne man erhverve en Nordborg 26 for 181.170 kr., hvorimod en Nordborg 30 kostede 305.610 kr.[35]

I 1985 flyttede virksomheden til større lokaler på Mads Clausensvej i Nordborg, hvor man stadig har adresse. Da beskæftigelsen var på sit højeste, talte værftet 15 mand, heraf både fag- og ufaglærte. Værftet, der i dag tæller 10 ansatte, producerer de slanke og sødygtige sejlbåde *Nordborg 32*, *Nordborg 34*, *Nordborg 40* og *Nordborg 900*, ligesom man bl.a. foretager reparationer og vedligeholdelse for hovedsageligt danske og tyske kunder.[36] Siden 1937 er der blevet produceret mere end 3.100 både på Nordborg Baadebyggeri. I dag produceres der omkring fire både om året på Sønderjyllands ældste eksisterende bådebyggeri.

Kegnæs Både

Christian Schmidt (f. 1933) etablerede i 1962 virksomheden Kegnæs Både, på halvøen Kegnæs på Sydals. Christian Schmidt, der havde en baggrund som bogholder, startede oprindeligt med at bygge mindre træjoller, men gik i slutningen af 1960erne over til at producere glasfiberjoller. I 1969 producerede man *Kegnæs 470*, der skulle blive en større succes for værftet. Kegnæs 470 var egentlig en videreudvikling af *Reva-jollen*, der var én af værftets første glasfiberjoller. Hovedtanken bag Kegnæs 470, der havde kabine og dam som tilvalg, var en sikker og stabil jolle til fiskeri og transport.[37] I 1982 byggede man *Kegnæs 408*, der ligeledes blev en populær jolle, og året efter udviklede og producerede man *Kegnæs 300*. En Kegnæs 470 kostede i midten af 1980erne 18.560 kr., hvorimod den noget mindre Kegnæs 300 kostede 6.700 kr.[38]

Kegnæs-jollerne blev i starten støbt hos Jan E. Jensens Glasfiberfabrik i Silkeborg, der også konstruerede og producerede *Janning-joller*. I samarbejde med Jan E. Jensen skabte man Kegnæs 408, der egentlig blot var en *Janning 408* med et nyt navn.[39] I 1992 stoppede produktionen i Silkeborg for derefter at fortsætte i bl.a. Hvide Sande.[40] Hos Kegnæs Både stod man hovedsageligt for selve monteringsarbejdet, ligesom man foretog enkelte støbninger og glasfiberreparationer.[41] Derudover bestod en stor del af arbejdsopgaverne

Kegnæs Både – Kegnæs 470. Foto: Kegnæs Både.

ligeledes af levering samt servicering af Kegnæs-joller over hele landet.[42]

I løbet af 1970erne kom der for alvor gang i salget af Kegnæs-joller, hvilket kulminerede i slutningen af årtiet med op til 250 solgte joller om året.[43] En stor andel af de omkring 2.000 joller, der med tiden blev produceret hos Kegnæs Både, gik til erhvervs- og lystfiskeriet på Grønland, ligesom sejlklubber i Danmark og Nordtyskland også var storkunder. I den travleste periode bestod arbejdsstyrken af syv ansatte, der alle havde en forskellig fagmæssig baggrund. Der var bl.a. tale om automekanikere, maskinarbejdere og ufaglærte. Efter Christian Schmidts død i 2013 overtog Peter Høy, der havde været hos Kegnæs Både i omkring 30 år, driften af værftet. I de sidste år var man nede på at producere omkring seks joller om året, og i 2014 stoppede produktionen helt. En nystartet virksomhed ved navn Kegnæs Både ApS har dog sidenhen overtaget rettighederne til bl.a. Kegnæs 470, og det forventes, at en genproduktion af jollen vil finde sted i Polen i 2016.[44]

Sønderborg Yachtværft

I 1971 etablerede Jørgen T. Hansen (f. 1942) Sønderborg Yachtværft ApS på Sundgade ved Sønderborg Havn. Jørgen T. Hansen var uddannet ingeniør og arkitekt, og havde fra barnsben haft lystsejlads som interesse. I løbet af det første år udviklede Sønderborg Yachtværft en 33 fods glasfibertrimaran, som der sidenhen blev produceret 13 stykker af, hvoraf flere blev solgt til USA. De første både blev støbt hos LM Glasfiber i Lunderskov, men efterfølgende stod man selv for støbningen i Sønderborg. Sønderborg Yachtværft fungerede med tiden som underleverandør for en lang række danske værfter, heriblandt Nordborg Bådebyggeri og Børresens Bådebyggeri i Vejle. Derudover udviklede og producerede man desuden redningsfartøjer for Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg.[45]

Sønderborg Yachtværft. – En Compass 31 fra 1985. Foto: Hans Ottesen.

I perioden 1976-1986, blev der produceret omkring 100 både på værftet, her bl.a. kølbåden *Compass 23* samt motorsejlerne *Compass 31, Coronet Elvstrøm 38* og den norske motorsejler *Fjord 33*, der fra 1982 blev en ren dansk produktion. I 1976 havde Sønderborg Yachtværft købt rettighederne til den populære motorsejler Compass 31, af Lindinger Værftet på Rømø. Compass 31 var oprindeligt konstrueret i 1970, men blev sidenhen moderniseret på Sønderborg Yachtværft. Der var tale om en rummelig tursejler, der pga. dens gode fartegenskaber også gjorde sig egnet til kapsejlads.[46] I starten af 1980erne foretog man ligeledes andre opgaver i glasfiber, her bl.a. for biogasanlæg og vindmølleindustrien.

I 1984 valgte Jørgen T. Hansen at sælge Sønderborg Yachtværft, men fortsatte dog som ansvarlig for kundekontakten frem til 1985. Virksomheden Kalmargården overtog driften af Sønderborg Yachtværft, hvor fremstillingen af vindmølleelementer efterhånden tog fart. I forbindelse med en omfattende ordre udbyggede man en større produktionshal, ligesom arbejdsstyrken, der under bådproduktionen bestod af 15-20 mand, blev forøget til 100 mand. Efter nogle stridigheder med fagforbun-

det SID, besluttede Kalmargården imidlertid i 1988 at nedlægge produktionen.[47]

Kristiansens Fiberglas

Kristian H. Kristiansen (f. 1939) havde en fortid som maskinarbejder på Søby Værft på Ærø, men kom sidenhen til Danfoss i Nordborg. Efter et kursus i glasfiberproduktion, afholdt af Teknologisk Institut i Aarhus i 1973, begyndte Kristian H. Kristiansen at producere de første optimistjoller i Lysabild på Als, under navnet Kristiansens Fiberglas. Der var i starten kun tale om et hobbyprojekt, men produktionen udviklede sig dog hurtigt. I 1974 deltog Kristian Kristiansen med sine optimistjoller, der havde fået navnet *Opti-X*, på den årlige bådudstilling i Bella Centeret i København. Deltagelsen skulle vise sig at blive en større succes, idet hele 40 joller blev solgt i løbet af udstillingsdagene.[48] Herefter kom der for alvor gang i salget af Opti-X jollerne, og Kristian H. Kristiansen var nødsaget til at udvide værftets faciliteter med et nyt værksted specielt egnet til glasfiberproduktion.

Det tidligere afholdte glasfiberkursus omhandlede på daværende tidspunkt ikke arbejdssikkerhed i forbindelse med glasfiberproduktion, og i den første tid var forholdene da heller ikke så optimale, som de efterfølgende blev hos Opti-X værftet.[49] Kristian H. Kristiansen fortsatte med at udstille i Bella Centeret hvert år, ligesom han deltog med sine optimistjoller på de store messer syd for grænsen, her f.eks. i Hamborg og Berlin. Opti-X jollerne var populære på det skandinaviske og tyske marked, men blev hovedsageligt solgt i Danmark. I den første travle periode var op til fem ansatte beskæftiget med produktionen af Opti-X joller. Sidenhen stod Kristian H. Kristiansen dog selv for produktionen, mens hustruen Anna Kristiansen fungerede som sekretær i virksomheden. Efter omkring 3.000 solgte joller stoppede Kristian H. Kristiansen produktionen af Opti-X i 2000, hvor han solgte virksomheden samt rettighederne til jollerne.[50]

Nydam Boats

Nydam Boats hører til de nyere producenter i Sønderjylland. I 2006 etablerede Brian Christensen virksomheden i Sønderborg, hvor man producerer glasfiber-

Nydam Boats. – Nydam 450 Alu. Foto: Nydam Boats.

og aluminiumsbåde og joller op til 22 fod. Selve udviklingsarbejdet finder sted i Sønderborg, mens produktionen foregår i Polen.[51] Brian Christensen, der oprindeligt har en baggrund som finansassistent, startede med at udvikle Nydam Boats' glasfiberserie ud fra flere års erfaring med sejlads. De første joller i serien var bl.a. *Nydam 400 Fisk* og *Nydam 550 Fisk*. I 2013 forøgede man glasfibersortimentet med jollerne *Nydam 490 Sport* og *Nydam 535 Sportsfisk*, ligesom man udviklede jollen *Nydam 680 Greenland* i samarbejde med en grønlandsk virksomhed. Ved at konstruere jollerne med en plan dørk samt et højt fribord, har det været målet at skabe en sikker og stabil jolle, der særligt gør sig egnet til fiskeri. Prismæssigt ligger den mindste jolle i glasfiberserien, Nydam 400 Fisk, f.eks. på 13.995 kr.[52]

I 2008 udviklede Nydam Boats en aluminiumsserie, der i dag bl.a. består af *Nydam 450 Alu* og *Nydam 600 Alu*. Med en bundprofil fremstillet af 5 mm. korrosionsbestandigt aluminium, markedsføres bådene i denne serie som værende særligt holdbare fartøjer, der uden problemer kan klare konfrontationer med f.eks. is og sten. Aluminiumsserien er en noget anden prisklasse, hvor f.eks. den mindste båd, Nydam 450 Alu, koster 79.995 kr.[53] Markedet har ændret sig en del siden opstarten i 2006, og i dag går bådene hovedsageligt til fritids- og erhvervsfiskeriet, sejlklubber samt kommunale institutioner i Skandinavien, Holland og Tyskland.[54]

EGERNSUND OG FLENSBORG FJORD

Isaack Bådebyggeri

Mange af Sønderjyllands bådebyggerier har været placeret omkring Egernsund og Flensborg Fjord. Fundamentet til Isaack Bådebyggeri blev lagt tilbage i 1845, hvor skibsfører Lorenz Isaack købte Store Okseø i Flensborg Fjord. Her etablerede han et mindre skibsværft, der skulle forblive i familiens eje i mere end 150 år. Christian Isaack (f. 1881), der var tredje generation af bådebyggere på Store Okseø, byggede op gennem 1930erne og 1940erne forskellige træfartøjer, her bl.a. kuttere, joller samt nogle af de første Juniorbåde, der var konstrueret af Erik Salander i 1928. Senere blev der bl.a. bygget kravelbyggede kapsejlere, damjoller, Dragebåde samt mange Folkebåde. Derudover fremstillede Isaack Bådebyggeri også hyttefade, ålekasser og årer, ligesom man foretog reparationer samt varetog vinteropbevaringer af lystfartøjer.

Foruden Christian Isaack, bestod arbejdsstyrken fra midten af 1950erne af de to sønner, Christian Peter og Hans Ingwert samt flere lærlinge. Christian Peter var udlært bådebygger hos sin far, og Hans Ingwert var udlært hos Carl Andersens Skibs- og Bådebyggeri i Faaborg, og de overtog sidenhen driften af værftet.[55] Pga. værftets beliggenhed i Flensborg Fjord var der både tale om danske og tyske kunder. Gennem tiden blev mange kuttere også solgt til Grønland, ligesom flere Dragebåde nåede helt til Dakar i Vestafrika.[56]

Christian Peters sønner, Hans Christian og Bent Isaack, blev begge udlært som bådebyggere hos Brdr. Michaelsens Bådebyggeri i Sønderborg, og skulle dermed blive den femte generation af bådebyggere i familien. I slutningen af 1970erne foretog man hovedsageligt reparationer og istandsættelser af fartøjer på værftet. Der fandt også nybygninger sted, men dog ikke i samme grad som tidligere. Den ældre Christian Isaack arbejdede stadig lidt i træ, mens sønnerne var gået over til at ombygge glasfiberfartøjer.[57] Ved siden af bådebyggeriet havde familien Isaack siden starten af 1900-tallet haft traktørsted på øen, ligesom man også stod for færgeoverfarten mellem Sønderhav og Store Okseø. I 1982 valgte familien Isaack

at sælge Store Okseø til staten, men fortsatte dog med at forpagte øen frem til 2003.[58] Inden for de seneste år har Store Okseøs nuværende forpagtere holdt lidt gang i øens gamle værft med enkelte ombygninger og reparationer.[59]

Kløften Bådebyggeri

Kløften Bådebyggeri blev grundlagt af Niels Rousing (f. 1938) i løbet af 1960erne, kun få hundrede meter fra Flensborg Fjord. Niels Rousing havde i midten af 1950erne været i lære som bådebygger hos Brdr. Isaacks Bådebyggeri på Store Okseø i Flensborg Fjord. Han tilbragte det sidste år som lærling hos Svendsen & Sandersens Bådebyggeri i København, hvor man var gået over til at bygge glasfiberfartøjer. Selvom glasfiber var et spændende materiale at arbejde med, var det dog alligevel træhåndværket, der havde den største interesse. Efter endt læretid etablerede Niels Rousing derfor sit eget bådebyggeri på familiens ejendom på Fjordvejen i Gråsten, ikke langt fra hans gamle læreplads på Store Okseø.[60]

Hovedaktiviteterne på værftet var nybygninger, ombygninger samt reparationer af større og mindre både og joller. Fra slutningen af 1960erne og frem til 1987 fungerede Kløften Bådebyggeri også som en tømrervirksomhed, idet Niels Rousings bror, der var tømrer, indgik i firmaet. Værftet var præget af en livlig aktivitet, idet bådentusiaster fra nærområdet benyttede sig af faciliteterne samt af Niels Rousings ekspertise i forbindelse med nybygninger og reparationer. I starten af 1970erne blev der f.eks. bygget flere jordomsejlere på Kløften Bådebyggeri. I 1972 byggede Lars Åby Jensen eksempelvis den 44 fod store sejlbåd KRAKA, og i 1973 byggede Jan Eske Bertelsen den 32 fod store sejlbåd FRØJ, der begge skulle nå jorden rundt. Niels Rousing afholdt desuden aftenskolekurser for bl.a. roklubber, ligesom han i en årrække kørte et ungdomsprojekt for Broager Skole.[61]

I dag benyttes Kløften Bådebyggeris faciliteter stadig til bådebyggeri i det små, men Niels Rousing deltager dog udelukkende som rådgiver. Derudover driver Niels og hustruen Plys Rousing, en naturlejrplads på stedet, hvilket de har gjort i mange år.[62]

Egernsund Bådebyggeri

Egernsund Jolle- og Bådebyggeri, senere Egernsund Bådebyggeri ApS, blev grundlagt i starten af 1960erne af Poul Jensen (f. 1933). Poul Jensen var udlært skibstømrer på Esbjerg Skibsværft & Maskinfabrik, hvor han senere blev værftsfører. Da skibsværftets ejer, Søren Andersen, opkøbte Sønderborg Skibsværft i 1959, fulgte Poul Jensen med til Sønderjylland. Her slog han sig ned i Egernsund, hvor han på privatadressen startede med bl.a. at bygge en række mahognijoller. Bådebyggeriet udviklede sig efterhånden, og Poul Jensen måtte pga. pladsmangel flytte til større lokaler på Egenæs i Gråsten, kun få hundrede meter fra Flensborg Fjord.

Med tiden begyndte man også at producere glasfiberbåde på værftet. I starten var forholdene dog ikke helt optimale til glasfiberproduktion, her f.eks. i forhold til udluftning og ventilation, hvilket først rigtigt blev tilfældet i slutningen af 1970erne, hvor glasfiberproduktionen tog fart. Fra midten af 1980erne producerede Egernsund Bådebyggeri udelukkende glasfiberbåde. Der var hovedsageligt tale om opgaver for en række danske bådproducenter, bl.a. for X-Yachts i Haderslev, Nordborg Bådebyggeri samt for Quorning Boats i Skærbæk ved Kolding.[63]

I starten af 1990erne oplevede de seks ansatte på Egernsund Bådebyggeri efterhånden en stigende travlhed. Lokalerne kunne ikke længere leve op til omfanget af ordre, hvilket betød, at man måtte udvide faciliteterne med en 200 m² stor produktionshal. Hos Egernsund Bådebyggeri har salget altid været relativt jævnt, da

Egernsund Bådebyggeri. – En Dragonfly 28 søsættes. Foto: Quorning Boats.

kunderne – de forskellige bådproducenter – har haft en mere eller mindre konstant produktudvikling.[64] I 2000 overtog sønnen, Per Jensen, driften af Egernsund Bådebyggeri, hvor hovedaktiviteten i de sidste mange år har været produktionen af Quorning Boats' hurtige flerskrogsbåde, *Dragonfly*. Her har der bl.a. været tale om *Dragonfly 28*, *Dragonfly 32* og *Dragonfly 35*.[65] Egernsund Bådebyggeri beskæftiger i dag tre ansatte, og producerer op til fire både om måneden.

C. J. Skibs- & Bådebyggeri

C. J. Skibs- & Bådebyggeri var ét af de få traditionelle bådebyggerier, der dukkede op i Sønderjylland i løbet af 1990erne. Christian Johnsson var udlært bådebygger hos Brdr. Michaelsens Skibs- & Bådebyggeri i Sønderborg, og da man nedlagde virksomheden i 1989, opkøbte han maskiner og udstyr, for dermed at starte sit eget værft i Egernsund. Hos C. J. Skibs- & Bådebyggeri ApS, som værftet kom til hedde, foretog man reparationer, ombygninger og restaureringer af kuttere, lystbåde og joller i træ, hvilket stadig er blandt hovedaktiviteterne på værftet. I midten af 1990erne flyttede man, pga. pladsmangel, fra Gråsten-siden ved Egernsund til Havnevej på den modsatte side. Herfra begyndte man at specialisere sig i ombygninger og genopbygninger af ældre træskibe.[66]

CJ Skibs- & Bådebyggeri – Kutteren POLAR ULV efter ombygning. Foto: CJ Skibs- & Bådebyggeri.

Nogle af projekterne fra de seneste år har bl.a. været en omfattende renovering af skonnerten MARTHA af Vejle fra 1900 samt renoveringen af hajkutteren FRIDA af Haderslev fra 1918.[67] I dag udfører C. J. Skibs- & Bådebyggeri ligeledes en lang række specialopgaver i aluminium, her f.eks. styrehuse og skanseklædninger, ligesom der også foretages enkelte nybygninger. Her er det bl.a. blevet til flere aluminiumsjoller. Efterspørgslen for det traditionelle skibs- og bådebyggeri har altid resulteret i en relativ jævn beskæftigelse på værftet. C. J. Skibs- & Bådebyggeri tæller i dag ti ansatte, som alle er udlært inden for skibsbyggeriet. Kunderne kommer fra hele landet, ligesom man også har flere udenlandske opgaver, her især fra Tyskland.[68]

Toft Bådebyggeri

Toft Bådebyggeri er det yngste traditionelle bådebyggeri i Sønderjylland. I 1996 erhvervede Jochen Dunker en mindre grund på Toftvej i Gråsten med henblik på at starte bådebyggeri på stedet. Jochen Dunker var udlært skibstømrer fra værftet i Friedrichskoog i Tyskland, og havde allerede flere års erfaring med skibs- og bådebyggeri. Med en beliggenhed lige ud til Flensborg Fjord startede Jochen Dunker med at foretage reparationer, restaureringer samt vedligeholdelse af joller, kuttere og sejlbåde i træ, hvilket stadig er hovedaktiviteten i dag. Gennem tiden er det ligeledes blevet til en række nybygninger på Toft Bådebyggeri, hvoraf den seneste blev søsat i 2007. Der har hovedsageligt være tale om klinkbyggede joller, bygget efter ældre tegninger fra perioden 1910-1920.[69]

Selve træhåndværket har altid fyldt meget hos Jochen Dunker, der ligeledes udfører interiørarbejde for kunderne. Ved siden af bådebyggeriet foretages der også andre opgaver i træ. En af de seneste opgaver har bl.a. været et større indretningsprojekt for Den Tyske Børnehave Arnkildgade i Sønderborg.[70] Toft Bådebyggeri er en enkeltmandsvirksomhed, der dog samarbejder med folk i branchen. På nabogrunden ligger Skibsværft Toft, som Jochen Dunker samarbejder med, når der f.eks. skal foretages stålarbejde for kunderne, eller omvendt, hvis Skibsværft Toft skal have udført diverse opgaver i træ. Der er hovedsageligt tale om lokale kunder, men pga. beliggenheden har Toft Bådebyggeri også en del tyske kunder.[71]

Toft Bådebyggeri. – Istandsættelse af et ældre træfartøj. Foto: Toft Bådebyggeri.

RØMØ OG CHRISTIANSFELD

Lindinger Værftet

Siden starten af 1960erne havde forskellige ejere drevet værft i Havneby på Rømø, hvor der bl.a. blev bygget et større antal stålkuttere samt foretaget reparationer og vedligeholdelse af den lokale fiskerflåde.[72] Da det sidste værft lukkede i 1974, etablerede Lindinger-koncernen, der siden 1963 havde drevet færgefarten Rømø-Sild, et værft på Værftsvej i Havneby.[73] Lindinger Værftet A/S var opdelt i fire afdelinger, der alle varetog forskellige opgaver. Som de tidligere værfter på havnen fortsatte man med at foretage reparationer af kuttere, ligesom man fremstillede aluminiumsmaster samt opbyggede lystyachter efter special-design. Derudover

producerede man motorsejlerne *Compass 31* og *Compass 32*, der var i glasfiber.[74]

Compass 31 var en populær tursejler, der blev udviklet i 1970 af bådkonstruktøren Bjørn Jensen fra Svendborg, og som tidligere var blevet produceret hos Kolding Bådebyggeri. Senere kom *Compass 34* til, der var en videreudvikling af Compass 32. Lindinger Værftet fik i starten støbt glasfiberskrogene hos LM Glasfiber i Lunderskov, og sidenhen hos Gesten Glasfiber nær Kolding.[75] I 1978 gik Lindinger-koncernen imidlertid konkurs, og værftet på Rømø måtte lukke ned efter relativt få år.[76] Rettighederne til Compass 31 blev solgt til Sønderborg Yachtværft, og året efter opstod Rømø Værft & Maskinfabrik i Lindinger Værftets gamle lokaler, hvor man bl.a. fortsatte med serviceringen af kuttere.[77]

Palle Mortensen Både

Palle Mortensen Både ApS, der producerede glasfiberbåde, var et godt eksempel på, at bådproduktion sagtens kunne finde sted langt inde i landet. I slutningen af 1970erne udviklede Palle Mortensen (f. 1935) motorsejlerserien *Mascot*. Mascotbådene blev først produceret på Mosevej i Kolding, hvor virksomheden havde adresse. I 1979 flyttede man dog produktionen til Industrivej i Christiansfeld, hvor en 670 m² stor hal, specielt egnet til glasfiberproduktion, var blevet opført.

Palle Mortensen havde som bådkonstruktør været særdeles aktiv i årene før. I perioden 1966-1971 var han produktionsansvarlig hos LM Glasfiber i Lunderskov, der var én af de første virksomheder i Danmark til at producere glasfiberbåde. Her konstruerede Palle Mortensen bl.a. nogle af virksomhedens første motorsejlere, nemlig *LM 21*, *LM 23* og *LM 27*. Efter LM Glasfiber blev Palle Mortensen produktionsansvarlig hos Sagitta Værft i Svendborg. Derudover konstruerede han bl.a. motorsejlerne *Kitt 25* i 1973 for Masnedø Bådebyggeri samt *Venus 31* i 1976 for Danica Yacht i Kolding.[78]

Palle Mortensen Både. – Mascot 24. Foto: Bådrevyen 1984.

De første Mascot-både var motorsejlerne *Mascot 20*, der var markedets mindste samt *Mascot 24*. Kort efter udviklede han *Mascot 25* og *Mascot 28*, der især skulle blive populære på det danske og tyske marked. Mascot 25 var egentlig en moderniseret Mascot 24, der bl.a. havde fået bedre sejlegenskaber pga. en større kølvægt. Båden blev produceret på værftet i Christiansfeld, som en motorsejler med lige gode motor- og sejlegenskaber. Mascot 28, der blev produceret i samarbejde med bådebyggerne Petersen & Thuesen i Bramdrupdam ved Kolding, blev markedsført som værende en stor og rummelig familiebåd.[79] En Mascot 25 kostede i starten af 1980erne 234.337 kr., hvorimod en Mascot 28 kostede 337.068 kr.[80] Palle Mortensen Både, der havde beskæftiget seks mand på værftet i Christiansfeld, heriblandt fag- og ufaglærte, flyttede i 1982 bådproduktionen til Gesten Glasfiber nær Kolding. Palle Mortensen fortsatte med at konstruere Mascot-serien frem til midten af 1990erne, hvilket bl.a. blev til *Mascot 33*, *Mascot 43 DS* samt *Mascot 910*.[81]

Konklusion

Denne artikel vidner om, hvor omfangsrig bådproduktionen har været i Sønderjylland gennem de sidste 60 år. Uanset om der har været tale om træ- eller glasfiberfartøjer, så kom den sønderjyske båd-

produktion, pga. de geografiske forhold, med tiden til at have stor indflydelse på det skandinaviske og nordtyske marked. I 1950erne eksisterede der dog kun ganske få bådebyggerier i Sønderjylland. Til de få hørte Isaack Bådebyggeri på Store Okseø i Flensborg Fjord, Michaelsens Skibs- og Bådebyggeri i Sønderborg samt Nordborg Bådebyggeri, der alle var ældre virksomheder. I løbet af 1960erne skete der en opblomstring af traditionelle bådebyggerier i det sønderjyske. Der blev etableret bådebyggerier ved Aarøsund, Egernsund, Flensborg Fjord, og på Kegnæs, ligesom produktionen af de første glasfiberfartøjer så dagens lys i Haderslev. Udviklingen af glasfiberbåde ramte, som i resten af landet, også Sønderjylland. I løbet af 1970erne opstod der produktioner af glasfiberfartøjer i Christiansfeld, Haderslev, Lysabild, Sønderborg, og på Rømø, ligesom flere af de ældre traditionelle bådebyggerier løbende gik over til det nye materiale for at kunne følge med i branchen. 9 ud af de 13 producenter, der eksisterede i slutningen af 1979, havde således produktion af glasfiberbåde- og joller som hovedaktivitet, hvilket vidner om materialets popularitet. Udviklingen fortsatte op gennem 1980erne, hvor yderligere to producenter dukkede op omkring Haderslev.

Arbejdet med glasfiber, der stadig var et relativt nyt materiale i 1960erne og 1970erne, krævede ikke nødvendigvis nogen uddannelse eller erfaring på forhånd, hvilket i princippet gjorde bådproduktion mulig for enhver. Glasfiberproduktionen kunne samtidigt etableres hvor som helst, og ikke nødvendigvis langs kysten, hvilket man f.eks. så med Palle Mortensen Både i Christiansfeld. For de ansatte i selve produktionen, var der i lang tid ingen fagmæssige krav, og viden blev typisk blot videreført fra mund til mund. Af denne grund kunne man bl.a. ofte se tidligere automekanikere, maskinarbejdere eller ufaglærte stå bag produktionen af glasfiberfartøjer. Størstedelen af de sønderjyske producenter havde dog en uddannelse inden for bådebyggeriet, hvilket gav dem en væsentlig fordel i branchen. I forhold til de sundhedsmæssige konsekvenser, som arbejdet med glasfiber medførte, skulle der først erfaringer til, før man blev klar over dens skadesvirkning. Sikkerheden udviklede sig med tiden, men i starten var forholdene langt fra optimale, specielt ikke hos de mindre producenter.

De større glasfiberproducenter stod hovedsageligt for seriefremstillingen af sejlbåde, hvorimod de mindre producenter fremstillede joller, fungerede som underleverandører, eller en kombination af begge dele. Det er karakteristisk for mange af de mindre bådproducenter, at man med tiden udvidede arbejdsfeltet pga. konkurrencen på markedet samt pga. markedsmætning. Nogle af de traditionelle bådebyggerier begyndte f.eks. at arbejde i andre materialer end træ, og de mindre glasfiberproducenter begyndte f.eks. at sælge bådudstyr, eller udføre diverse glasfiberopgaver for andre virksomheder. I dag finder en større seriefremstilling af både kun sted hos X-Yachts i Haderslev, der også er Danmarks største bådproducent. De få mellemstore bådproducenter, der stadig eksisterer, har bl.a. ud fra en konstant produktudvikling formået at holde produktionen i gang. Hos de få mindre bådproducenter finder selve produktionen ofte sted i Østeuropa, hvilket også er tilfældet med de nyere producenter. Ved siden af producenterne findes der ligeledes en række nyere yachtværfter og marinecentre, der foretager forskellige former for servicering af fartøjer, her bl.a. ved Broager, Augustenborg og Gråsten.

I slutningen af 1980erne lukkede Michaelsens Skibs- og Bådebyggeri, og i 1990erne var bådebyggeriet på Store Okseø ophørt. Det traditionelle bådebyggeri udspillede dog aldrig helt sin rolle i Sønderjylland. I 1990 og 1996 opstod to

nye bådebyggerier ved Egernsund, hvilket vidner om, at udviklingen ikke udelukkende gik glasfiberens vej. Træhåndværkets stadige popularitet kan også belyses ud fra det faktum, at nogle bådebyggerier har været i stand til at fastholde en relativ stor arbejdsstyrke gennem mange år, og som man f.eks. ser hos Aarøsund Bådebyggeri, har det endda også været muligt at forøge antallet af ansatte inden for de senere år.

Kilder og litteratur

Interviews

Callesen, Lars: 25. sep. 2015.
Christensen, Brian: 15. okt. 2015.
Christensen, Kim: 15. okt. 2015.
Dunker, Jochen: 29. sep. 2015.
Frølich, Ole: 19. nov. 2015.
Hansen, Birger: 23. sep. 2015.
Hansen, Jørgen T.: 25. sep. 2015.
Høy, Peter: 18. sep. 2015.
Isaack, Bent: 28. sep. 2015.
Jensen, Holger B.: 23. sep. 2015.
Jensen, Jan E.: 13. okt. 2015.
Jensen, Per: 15. sep. 2015.
Johnsson, Christian: 1. okt. 2015.
Knudsen, Michael: 30. sep. 2015.
Kristiansen, Kristian H.: 7. okt. 2015.
Kienke, Olaf: 18. sep. 2015.
Michaelsen, Hans: 6. okt. 2015.
Michaelsen, Poul: 30. sep. 2015.
Mortensen, Palle: 2. okt. 2015.
Nielsen, Ib H.: 25. sep. 2015.
Quorning, Jens: Korrespondance 21. sep. 2015.
Rasmussen, Mogens S.: 25. sep. 2015.
Rousing, Niels: 14. sep. 2015.
Skouenborg, Jesper: 17. sep. 2015.

Litteratur og kilder

Ebert, Jan (1986): *Danske lystbåde: Bind 1 – 1866-1940*. Hillerød.
Jensen, Erik Å. (1983): *Livet på øerne – Sund og bælter*. København.
Mikkelsen, Bent (2010) *Danske Rederier – Volume 9*. Ringkøbing.
Østergaard, Martin K. & Karsten Hermansen (red.) (2012): *Folk og glasfiberfartøjer fra Det sydfynske Øhav*. Marstal.

Brochure omkring Lindinger-koncernens aktiviteter, 1978.
Bådrevyen, relevante årgange.
Haderslev Ugeavis, 2. sep. 2015.
Jydske Tidende, relevante årgange.
JydskeVestkysten, relevante årgange.
Træskibs Sammenslutningen, relevante årgange.

Jsformbyg.dk
Mbboats.dk
M-r-d.dk
Nydam-boats.dk
Toft-boat.dk
X-yachts.com

Noter

1) Ebert, 1986, s. 128.
2) Østergaard & Hermansen (red.), 2012, s. 11.
3) Ibid., s. 118.
4) *Bådrevyen*, 1984, s. 21.
5) Interview m. Ib H. Nielsen.
6) *Bådrevyen*, 1983, s. 16.
7) Interview m. Ib H. Nielsen.
8) *Bådrevyen*, 1988, s. 24.
9) Interview m. Ib H. Nielsen.
10) Interview m. Lars Callesen.
11) *Haderslev Ugeavis*, 2. sep. 2015.
12) *Træskibs Sammenslutningen*, nr. 4, 2015.
13) Interview m. Lars Callesen.
14) *Træskibs Sammenslutningen*, nr. 4, 2015.
15) Interview m. Birger Hansen.
16) *Bådrevyen*, 1984, s. 85.
17) *Jydske Tidende*, 1. sep. 1982.
18) *Bådrevyen*, 1983, s. 72.
19) Interview m. Birger Hansen.
20) http://www.x-yachts.com/range/x/x6/.
21) Interview m. Birger Hansen.
22) Interview m. Michael Knudsen.
23) Ibid.
24) http://www.mbboats.dk/værksted-c-39.html.
25) Interview m. Jesper Skouenborg.
26) http://www.m-r-d.dk/om-os-2.html.
27) Interview m. Jesper Skouenborg.
28) http://jsformbyg.dk/b%C3%A5de-og-b%C3%A5d-reparationer.
29) Interview m. Jesper Skouenborg.
30) Interview m. Poul Michaelsen.
31) Interview m. Hans Michaelsen.
32) Ibid.
33) Interview m. Holger B. Jensen.
34) *Bådrevyen*, 1988, s. 82.
35) *Bådrevyen*, 1982, s. 55.
36) Interview m. Holger B. Jensen.
37) *Bådrevyen*, 1983, s. 115.
38) *Bådrevyen*, 1984, s. 127.
39) Interview m. Jan E. Jensen.
40) *JydskeVestkysten – Sønderborg*, 15. mar. 2010.
41) Interview m. Peter Høy.
42) Ibid.
43) *JydskeVestkysten – Sønderborg*, 15. mar. 2010.
44) Interview m. Kim Christensen.

45) Interview m. Jørgen T. Hansen.
46) *Bådrevyen*, 1982, s. 69.
47) Interview m. Jørgen T. Hansen.
48) Interview m. Kristian H. Kristiansen.
49) Østergaard & Hermansen (red.), 2012, s. 18.
50) Interview m. Kristian H. Kristiansen.
51) Interview m. Brian Christensen.
52) http://nydam-boats.dk/eksempel-side.
53) http://nydam-boats.dk/Alu/nydam-450-alu.
54) Interview m. Brian Christensen.
55) Interview m. Ole Frølich.
56) Interview m. Bent Isaack.
57) Jensen, 1983, s. 122.
58) *JydskeVestkysten – Aabenraa*, 30. sep. 2003.
59) Interview m. Olaf Kienke.
60) Interview m. Niels Rousing.
61) Ibid.
62) Ibid.
63) Interview m. Per Jensen.
64) Ibid.
65) Interview m. Jens Quorning.
66) Interview m. Christian Johnsson.
67) *Træskibs Sammenslutningen*, nr. 2, 2012.
68) Interview m. Christian Johnsson.
69) Interview m. Jochen Dunker.
70) http://www.toft-boat.dk/content/about.html.
71) Interview m. Jochen Dunker.
72) *Jydske Tidende*, 29. okt. 1963.
73) Mikkelsen, 2010, s. 10.
74) *Brochure omkring Lindinger-koncernens aktiviteter*, 1978.
75) Interview m. Palle Mortensen.
76) Mikkelsen, 2010, s. 37.
77) Interview m. Mogens S. Rasmussen.
78) Interview m. Palle Mortensen.
79) *Bådrevyen*, 1985, s. 105.
80) *Bådrevyen*, 1982, s. 76-77.
81) Interview m. Palle Mortensen.

IN Fiberbåde. – Banner 28 Racer. Foto: Bådrevyen 1984.

Sønderjyske skibsværfter i det 20. århundrede

Af JACOB KRAUSE

Skibsværft Toft

Carl Frederik Christoff Weiss købte Brdr. Rohdes skibsværft ved Egernsund i 1927. Brdr. Rohde havde haft værftet i omkring 15 år, og havde bl.a. bygget den lokale kædetrukne motorfærge EGERNSUND.[1] Karl F. C. Weiss havde fire sønner, der alle var udlært inden for værftsindustrien, og som deltog i arbejdet på værftet. I en årrække beskæftigede man sig mest med ombygninger og isætning af motorer, og da den lokale flåde omfattede omkring 55 skibe, var beskæftigelsen sikret for en længere periode. Med tiden blev Weiss-familien specialister inden for ombygningen af stålfartøjer om til fragtskibe, her især skibstypen logger, der oprindeligt var et søgående fiskefartøj.[2] I 1947 blev Karl Weiss værftsleder på det nyetablerede Sønderborg Skibsværft ved Alssund, og i 1953 overtog de to sønner, Karl Weiss Junior og Wilhelm Weiss, driften af Skibsværft Toft.[3] Den første nybygning, en vand- og bugserbåd ved navn CAPDUEN, stod klar samme år, og gik til De forenede Bugserselskaber i København. Kort efter gik værftet, der konstant beskæftigede 12-13 mand, i gang med at bygge bilfærgen VEMMENÆS, til ruten Vemmenæs-Rudkøbing.[4]

I 1954 overtog brødrene Weiss ligeledes Sønderborg Skibsværft, der efterfølgende fik navnet Alssund Skibsværft, og gennem de næste fire år, skulle det blive til mange nybygninger fra værfterne tilsammen. I november 1955 oplevede de to værfter dog et ganske hårdt og ulykkeligt slag, da brødrene Weiss omkom i en bilulykke i Avnbøl. Alssund Skibsværft fortsatte efterfølgende under ledelse af skibsingeniør Bjørn Andersen, men i 1958 blev værftet erklæret konkurs. Værftet i Sønderborg blev efterfølgende solgt til indehaveren af Esbjerg Skibsværft & Maskinfabrik, og i 1959 overtog en tredje bror, Heinrich H. Weiss, Toft Skibsværft, hvor man hovedsageligt fortsatte med at foretage ombygninger og reparationer.[5] Senere overtog Heinrichs søn, Svend Weiss, værftet og i starten af 1970erne arbejdede han sammen med sin søn Peter Weiss, under navnet Weiss & Søn. I dag er Skibsværft Toft stadig i Weiss-familiens hænder, og der foretages udelukkende serviceringer af lokale lystfartøjer.[6]

Sønderborg Skibsværft

Fra 1904 havde tyske Johannes Kolbe drevet værftet Düppelwerft, på Dybbøl-siden ved Alssund. Her foretog man hovedsageligt reparationer af skibe for den tyske flåde, der havde marinestation i Sønderborg. Værftet lukkede pga. den økonomiske krise i midten af 1930erne, men i starten af Anden Verdenskrig, blev et nyt værft etableret, nemlig C. G. Schumanns Skibsværft og Maskinfabrik. Værftet reparerede ligeledes skibe for den tyske flåde, og blev af denne grund konfiskeret af den danske stat efter krigen.[7]

I 1947 blev Sønderborg Skibsværft A/S etableret af erhvervsfolk fra Sønderborg og København. Karl Weiss Senior, der ejede Skibsværft Toft ved Egernsund, blev ansat som værftsleder. Den første opgave var moderniseringen af en kuldamper fra Københavns Kul og Koks Kompagni. Derefter fulgte en række reparationer og forlængelser af forskellige skibe, heriblandt stålskonnerten MARS på 330 tdw. samt

coasteren JULIUS MORTENSEN på 250 tdw. I 1948 gik værftet, der beskæftigede 175 mand, i gang med ombygningen af den engelske fregat BYRON, der dog ikke blev nogen økonomisk succes. Kort efter gik man i gang med den første nybygning, nemlig coasteren AJAX. I 1949 oplevede værftet problemer med at skaffe nye ordrer, og i maj 1950 besluttede ejerkredsen at afvikle og sælge værftet.[8]

Samme år købte skibsbygmester Ejner S. Petersen værftsgrunden, og etablerede virksomheden Ejner S. Petersen Skibsværft og Maskinfabrik. Med to beddinger, der kunne tage skibe på henholdsvis 500 og 100 tons egenvægt, varetog man reparationer og ombygninger af coastere og motorsejlere. I 1952 gik man i gang med den første nybygning, hvilket var en 90 fods motorlystyacht til en amerikansk kunde. Allerede året efter måtte værftet dog lukke pga. økonomiske vanskeligheder.

I 1954 blev Sønderborg Skibsværft overtaget af brødrene Karl Weiss Junior og Wilhelm Weiss, der siden 1953 havde drevet Skibsværft Toft. Den første ordre på værftet, der havde skiftet navn til Alssund Skibsværft, var galeasen ROSE-MARIS årlige bundsmøring. Året efter ombyggede man en bilfærge til ruten Faaborg-Lyø-Avernakø samt en bugserbåd til Brasilien, hvilket blev den 12. nybygning, når man talte nybygningerne fra Skibsværft Toft med. I november 1956 omkom brødrene Weiss ulykkeligvis i en bilulykke ved Avnbøl. Værftet, der ved udgangen af året havde en arbejdsstyrke på omkring 100 mand, blev efterfølgende ledet af skibsingeniør Bjørn Andersen. Samme år havde man bygget de første coastere af Clippertypen, nemlig STENSNÆS, efterfulgt af ELLY JENSEN, hvilket var den 17. nybygning.[9] Med en ordrebeholdning på ni skibe, var 1957 et travlt år. Herefter begyndte værftet dog at opleve økonomiske vanskeligheder, og i maj 1958 havde man et underskud på 1,8 mio. kr. Arbejdet stod stille i en periode, og efter nybygning nr. 20 i december samme år, var det slut for Alssund Skibsværft. De 90 ansatte blev opsagt og værftet gik på tvangsaktion.[10]

Sønderborgbygningen PER 299 brt./560 tdw., leveret januar 1965 til skibsfører Jørn Petersen, Marstal. 1. december 1972 påsejlet ud for Holtenau og sunket, hævet og sat i fart igen for nye ejere. 2001 forlist ved Portugal under portugisisk flag. Se også side 81.

I august 1959 blev værftet overtaget af skibsbygmester Søren Andersen, der også ejede Esbjerg Skibsværft og Maskinfabrik. Sønderborg Skibsværft I/S, som værftet kom til at hedde, startede med at bygge den 50 ton store trækutter BROGAN, der blev søsat i februar 1960. Man fortsatte nummerrækken fra det gamle værft under Ejner S. Petersen, hvilket gjorde det til nybygning nr. 28 for Sønderborg Skibsværft. Værftet, der beskæftigede omkring 60 mand, fortsatte med at bygge fiskefartøjer i starten af 1960erne, nærmere bestemt stålkuttere. Samtidigt byggede man ligeledes et værktøjsskib til Kongelige Grønlandske Handel, samt ombyggede et kabelskib for den danske stat. Værftets økonomi var efterfølgende noget presset, men det ændrede sig dog i takt med, at man startede på en seriebygning af coastere af Slesvig-typen, hvilket i løbet af 1960erne skulle blive til 18 stykker.[11] Udover reparationer af en række forskellige fartøjer, byggede man i slutningen af 1960erne også den første af flere shelterdækkere, DORTHE TY, der målte 299 brt. og blev til nybygning nr. 55.

I løbet af 1970erne skulle det blive til endnu større skibe på Sønderborg Skibsværft. I 1970 blev BENT BARSØE søsat som den første i rækken på 499 brt. Frem til 1973 blev der bygget otte af denne type, hvoraf fire gik til hvad der blev den største kunde for værftet, Bech-Rederierne i Horsens. I starten af 1970erne byggede man også en større skibstype for Bech-Rederierne, der målte 1.399 brt., hvilket der blev bygget fem af. Senere byggede man containerskibet NIELS STÆRKE på 499 brt. for rederiet Intersam i Marstal, og i 1977 byggede man det første og sidste tankskib på værftet, VITTA THERESA, der målte 1.237 brt.[12] Den sidste nybygning på Sønderborg Skibsværft skulle også blive det største. OLE SIF var det første af fem kontraheret skibe på 1.599 brt, men værftet, der allerede havde oplevet et større milliontab i forbindelse med bygningen af tankskibet, havde store problemer med at få skibet gjort færdigt, hvilket først skete i sam-

Sønderborgbygnigen PETER STÆRKE på 499 brt./1370 tdw., leveret juni 1971 til rederiet Intersam, Marstal. Eksisterer fortsat, tilhørende rederi i Tanzania.

arbejde med Fredericia Skibsværft i december 1978. Søren Andersens søn, Arne Andersen, der sidenheden havde overtaget Sønderborg Skibsværft, måtte herefter erklære værftet konkurs efter 83 nybygninger.[13]

Aabenraa Værft

Hovedmanden bag Aabenraa Maskinfabrik & Flydedok A/S, senere Aabenraa Værft A/S, var skibsreder Albert Pedersen (f. 1911). I 1963 opkøbte han lokaler ved Nyhavn i Aabenraa, og værftet kunne med udgangspunkt i en 220 m² stor værkstedsbygning, samt en lejet flydedok, varetage dokninger, eftersyn og reparationer af skibe op til 600 ton. I løbet af 1964 oplevede værftet en større interesse for skibsforlængelser, hvilket med tiden skulle gøre Aabenraa Værft kendt.[14] Med tiden blev der bl.a. foretaget forlængelser af kuttere, trawlere samt fragtskibe, heraf flere Carolinere. I 1968 måtte værftet flytte til større arealer på havnen, og året efter startede man på de første nybygninger. Med tiden blev der hovedsageligt bygget fartøjer til erhvervsfiskeriet i ind- og udland, men det blev ligeledes til diverse fragtskibe op til 460 lastetons.[15]

Værftet beskæftigede i starten af 1970-erne omkring 40 mand, hvilket man fortsatte med i mange år frem. I perioden 1970-1976 foretog man seks nybygninger samt elleve forlængelser. Selvom en krise i fiskerierhvervet havde forårsaget flere annulleringer af kutterordrer i 1976, havde man dog stadig et større antal reparationsopgaver, hvilket sikrede værftet arbejde i flere måneder frem. Samme år fratrådte Albert Pedersen stillingen som direktør, hvorefter sønnen, Robert Pedersen, overtog posten. I slutningen af 1978 måtte værftet afskedige otte mand, idet ordretilgangen mere eller mindre var stoppet. Derimod havde maskinværkstedet rigeligt med opgaver for private og offentlige kunder, og allerede året efter modtog værftet den hidtil største ordre, nemlig forlængelsen af den islandske notbåd GIGJA.[16] I starten af 1980erne beskæftigede værftet igen omkring de 40 mand, og opgaverne lød stadig på forlængelser, ombygninger samt nybygninger, her bl.a. nybygningen af den 35 ton store Barsøfærge samt af en slæbebåd til Tanzania.[17]

I sommeren 1983 oplevede værftet endnu engang stilstand i forhold til nye ordre, og man måtte afskedige 11 mand. Selvom man kort efter genansatte flere pga. en række nye reparationsopgaver, måtte man igen i 1984 reducere arbejdsstyrken til 30 mand, da ordrer til 2 mio. kr. blev annulleret.[18] Herefter skulle værftet dog igen opleve en mere positiv udvikling. Senere på året modtog man nemlig en større ordre fra Søværnet på et 200 ton stort ammunitionsfartøj, hvilket sikrede beskæftigelse frem til 1986. I 1986 modtog man så en ordre på en kombineret fragt- og passagerfærge til Tanzania, hvilket sikrede beskæftigelse frem til 1987. I slutningen af 1980erne, beskæftigede værftet 51 mand, og ordrene væltede ind. I perioden 1964-1988 blev det sammenlagt til 11 ombygninger, 17 nybygninger samt omkring 30 forlængelser på Aabenraa Værft.[19] I 1989 valgte Robert Pedersen at fratræde sin stilling som direktør, og solgte herefter værftet til en gruppe ledende medarbejdere. I løbet af 1990erne havde tiderne dog ændret sig, og værftet oplevede store økonomiske vanskeligheder. I 2007 var det endegyldigt forbi, og værftet måtte på baggrund af en større milliongæld erklære sig konkurs.[20]

Rømø Værft

Flere forskellige virksomheder havde gennem tiden haft skibsværft i Havneby på Rømø. I 1963 etablerede civilingeniør Ove Arkil (f. 1898) det første værft, der samtidigt var den første virksomhed på den nye fiskerihavn. Den første nybygning fra værftet var en slæbebåd til rederiet Svitzer

i Odense, men i løbet af 1960erne byggede man hovedsageligt stålkuttere, heraf enkelte op til 90 ton.[21] Derudover foretog man reparationer og vedligeholdelse af den lokale fiskerflåde samt af fartøjer op til 150 ton.[22] I 1969 måtte værftet, der havde beskæftiget 30 mand, lukke pga. økonomiske vanskeligheder. Året efter etablerede den tidligere værftsleder, skibsbygmester Kaj Ørskov, et værft i nye bygninger på havnen. Her servicerede man for det meste kuttere og lystfartøjer. I 1974 måtte dette værft dog lukke ned, men allerede samme år blev et nyt værft etableret på havnen, nemlig Lindinger Værftet A/S. Værftet, der var en del af Lindingerkoncernen, varetog mange forskellige opgaver, her bl.a. reparation af kuttere, samt fremstillingen af aluminiumsmaster og glasfibersejlbåde.[23] I 1978 gik koncernen, der siden 1963 også havde drevet færgefarten Rømø-Sild, konkurs, og endnu et værft måtte dermed lukke på Rømø.[24] I 1979 etablerede Mogens S. Rasmussen, der var uddannet teknikumingeniør og værktøjsmager, Rømø Værft & Maskinfabrik, i Lindinger Værftets gamle lokaler. Her var 20 mand beskæftiget, foruden en del lærlinge. Opgaverne stod hovedsageligt på reparationer og vedligeholdelse af kuttere, ligesom man som maskinfabrik også foretog en lang række opgaver for andre virksomheder. Man producerede bl.a. varmepumpeaggregater, ligesom man foretog forskellige former for montagearbejde for kunder i hele landet. I november 1981 ramte en stormflod den jyske vestkyst, hvilket gik hårdt ud over værftet. På få timer var hele værftsområdet sat under vand, og der blev ødelagt for 3,5 mio. kr. udstyr, maskiner og fartøjer. Selvom man havde sikret sig via stormflodsforsikring på beddingen, oplevede man dog stadig et driftstab i den efterfølgende periode, hvor værftet lå stille. Med tiden blev der generelt mindre og mindre at lave for værftet, bl.a. fordi de omkring 20 hjemmehørende fiskekuttere på Rømø flyttede til Esbjerg. Mogens S. Rasmussen valgte derfor at lukke Rømø Værft & Maskinfabrik i midten af 1990erne.[25]

Kilder og litteratur

Interviews

Rasmussen, Mogens S.: 25. sep. 2015.

Litteratur og kilder

Ellehauge, Claus (2006): *Skibe fra Egernsund og Gråsten*. Egernsund

Faaborg, Svend Aage (1988): *Aabenraa Værft gennem 25 år*. Aabenraa.

Mikkelsen, Bent (2010) *Danske Rederier – Volume 9*. Ringkøbing.

Mikkelsen, Bent (2012): *Sønderborg Skibsværft*. Ringkøbing.

Brochure omkring Lindinger-koncernens aktiviteter, 1978.

Jydske Tidende, 29. okt. 1963.

JydskeVestkysten – Aabenraa, 28. jul. 2010.

Vestkysten, 13. feb. 1969.

Noter

1) Ellehauge, 2006, s. 121.
2) Ibid., s. 119.
3) Mikkelsen, 2012, s. 6.
4) Ellehauge, 2006, s. 122.
5) Mikkelsen, 2012, s. 23.
6) Ellehauge, 2006, s. 124.
7) Mikkelsen, 2012, s. 6.
8) Ibid., s. 13.
9) Mikkelsen, 2012, s. 17.
10) Ibid., s. 22.
11) Ibid., s. 30.
12) Ibid., s. 49.
13) Ibid., s. 57.
14) Faaborg, 1988, s. 10.
15) Ibid., S. 17.
16) Ibid., S. 22.
17) Ibid., S. 28.
18) Ibid., S. 31.
19) Ibid., S. 46.
20) *JydskeVestkysten – Aabenraa,* 28. jul. 2010.
21) *Vestkysten*, 13. feb. 1969.
22) *Jydske Tidende*, 29. okt. 1963.
23) *Brochure omkring Lindinger-koncernens aktiviteter*, 1978.
24) Mikkelsen, 2010, s. 37.
25) Interview m. Mogens S. Rasmussen.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

Marstal Søfartsmuseum er i den glædelige situation at møde større og større forståelse for den fra starten i 1929 udstukne identitetsbevarende selvstændighedskurs. Forståelsen er der, skønt forundring stadigvæk ligger småt lurende hos udefrabetragtere, idet inkarneret begejstring for fjernstyringsparate storcentre fortsat har sejlivede proselytter. Vort museum har lagt mange kræfter i ikke at blive revet med af den voldsomme nivelleringstilstræbende fusionsflodbølge og opslugen i den almindelige ensrettede McDonaldisering, der i årtier har strømmet ind over landskabet. Søfartsmuseet er ikke blevet revet med i malmstrømmen takket være solidt

I bogen De dybeste rødder – Dronningen fortæller om Danmark og danskerne *er der et afsnit med overskriften Marstal. Her står bl.a.: »Marstal på Ærø er en af de byer, som dronningen er optaget af. Det er også en by, som for få år siden blev skrevet kraftfuldt ind i danmarkshistorien af forfatteren Carsten Jensen, der selv er vokset op i byen. I Marstal ligger en perle af et søfartsmuseum, og her kan man få indtryk af det liv som for ikke så forfærdelig længe siden blev levet her og i byer som Troense på Taasinge, Dragør på Amager, Nordby og Sønderho på Fanø«. – Tak for det royale skulderklap, som vi er stolte over. Dronningen ligger inde med en stor viden om landets søfart og søfartshistorie, hvilket vi bl.a. har erfaret ved regentbesøg på museet i 1996, 2000 og 2014 og desuden ved besøg på projekt Bonavista på Eriksens plads i 2008 (foto herover).*

ankergrej og pålidelig ankerbund i form af stor medlemsskare (nu godt 1550) og fagligt netværk. Den forankring viser sig at være rigtig, når vi tager bestik af situationen, målt på opbakning, besøgstal og gennemslagskraft som maritim kulturbærende institution på autentisk grundlag og position. Museet er en selvstændig foreningsejet statsanerkendt (1959) institution, hvor generalforsamlingen vælger 6 af de 7 bestyrelsesmedlemmer, medens ét medlem udpeges blandt Ærø Kommunalbestyrelsesmedlemmer, idet kommunen er museets hovedtilskudsgiver. Medlemskreds, bestyrelse og besætning arbejder som én enhed med samme enstemmige mål om at vogte og formidle søfartskulturen. Publikumstilkendegivelserne er særdeles positive. museets formidling af søfartens i al dens mangfoldighed fremhæves af de mange besøgende, ligesom vor Dronning har givet museet et royalt skulderklap i bogen *De dybeste rødder.* På tampen af året modtog museet den meget glædelige meddelelse fra *Den A. P. Møllerske Støttefond,* at fonden har bevilliget et millionbeløb. til at færdiggøre af Nationalmuseets skonnert BONAVISTA med aptering, rig, sejl, navigationsgrej, redningsgrej, maskinerti osv. til sejlklar stand.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Museets nybyggeri stod færdigt og blev indviet til planlagt tid den 1. juli. Projektet forløb efter planen, som tilrettelagt og tegnet af museets frivillige ulønnede arkitekt Claus Horn, og med et yderst fornemt resultat. Det har været en stor fornøjelse at

Der var fuldt hus ved museumsindvielsen. Fra museets nye særudstillingsrum, Trollesalen, ses et udsnit lyttende til kulturminister Bertel Haarders tale. Forrest fra v. Carl Rasmussen-efterkommerne Brian og Jørgen Minor, borgmesterparret Lis og Jørgen Otto Jørgensen, og mellem dem observeres Kurt Skov, Blue Water, ved siden af Jørgen Otto museumsbestyrelsesformand Ole Wej Petersen og dernæst Birgitte Haarder. Ganske fornøjeligt som det kan aflæses af ansigtsudtrykkende.

Marstal Småborgerlige Sangforening giver en opsang. Kulturminister Bertel Haarder ses midt i billedet.

følge byggeriet og mærke den faglige stolthed, som håndværkerne og firmaerne har udvist hele vejen igennem og at observere den seriøsitet, der er blevet lagt i projektet fra alle sider. Alle uden undtagelse har ydet en ekstraindsats for at opnå et godt resultat, som vi alle kan være stolte over. Udfordringer under vejs er blevet taklet med velvillig gemytlig fleksibilitet. I den samme ånd er oprigningen af udstillingerne blevet udført af museets engagerede besætning. En kopi af skonnert FORTUNAS oprindelige agterspejl, der ligger på Eriksens Plads, hvor skibet blev bygget i 1872, er af Tommy Christensen blevet fremstillet til at hænge op på museet, hvor det pryder facaden mod Havnegade. Nu er herlighederne tilgængelige, også for folk med ganghavari, med lifte og elevator som del af nybyggeriet. Nybyggeriet i pakhusstil i forlængelse af museets bestående pakhus i Strandstræde placerer museet markant på warterfronten, samtidigt smyger byggeriet sig fuldstændig kvartertro ind i sine omgivelser og skaber de ideelle rammer for udstillingerne. Byggeriet er af omgivelserne blevet fulgt med stor og positiv interesse fra første færd. Indvielsen d. 1. juli blev et tilløbsstykke, hvor museets formand Ole Wej Petersen i museets nye særudstilling, Trollesalen (navngivet efter Grethe Trolle, der med sine gavmilde donationer på 4.5 mio. kr. er hovedbidragyder til nybyggeriet), bød velkommen, borgmester Jørgen Otto Jørgensen holdt lykønskningstale og en veloplagt kulturminister Bertel Haarder holdt festtalen. Kulturministeren udtrykte sin glæde over resultatet og fremhævede det arkitektoniske pletskud med byggeriets udførelse i Marstalstil, der falder helt naturligt ind i sine omgivelser. Efter indvielsen var der et par sømandskarske sange med forsang af Marstal Småborgerlige Sangfor-

ening med Bertel Haarder som medsanger efterfulgt af otte operasangeres opførelse af operastykker som optakt til udgivelsen af bogværket ***saa maler jeg, hvad jeg har set*** – en fin gestus foranlediget af museets historiker Karsten Hermansens forstanderskab for den Kgl. Operas årlige operaopførelser i Ebbes Værftshaller på Marstal Havn.

Formidling

Nybyggeriets Carl Rasmussensal med sin maleribaggrundsfremhævende farveglæde er faldet i god jord blandt de talrige museumsgæster. De herskabelige rammer er med til at understrege museets formidlingsmangfoldighed, der favner fra små intime kompakte kahytsinteriører til netop malerisalen med værker af Jens Erik Carl Rasmussen, sædvanligvis omtalt som Carl Rasmussen eller Grønlandsmaleren. Carl Rasmussen var født i Ærøskøbing 1841 og omkom 1893 på vej fra Grønland hjem til Marstal, hvor han havde stiftet familie og havde bolig med etalier. Maleren har en tid sejlet til søs i sin ungdom og var på Grønland med Kongelige Grønlands Handel skibe, og havde derfor en solid viden om hav og vejr og elementernes indflydelse på sejlføringen, hvilket afspejler sig i hans eminente søstykker. Rasmussen har efterladt sig en lang række sø- og grønlandsstykker, der er hans force, samt portrætter og landskabsbilleder. Hans malerier blev solgt såvel i Danmark som i udlandet, specielt England. Museet har en stor Rasmussensamling, der nu er på mere end 60 malerier samt adskillige akvareller og skitser. Søfolk og søfartssamfund har i kraft af grænseoverskridende erhverv altid været dybt involveret i en mangfoldig verden. Dette udsyn af-

De nye Rasmussenrum.

spejler Marstal Søfartsmuseum i sin formidling bl.a. gennem værker netop udført af Rasmussen. I forbindelse med indvielsen af nybyggeriet var der yderligere rigget en større særudstilling an med ikke færre end 80 Rasmussen-værker, meget velvilligt udlånt af private fra nær og fjern og Svendborg Museum samt Nivaagaards Malerisamling, herfra et herligt grønlandsstykke med børn på kælkebakke, som vi har fået lov til at låne foreløbigt et par år. Karsten Hermansen har med stor indsigt og vanlig grundighed dykket ned i Rasmussens verden via museets omfattende Rasmussenbrevsamling og via udtryksformen i skilderierne, der til dels afspejler Rasmussens sind, der langt fra altid var i sollyst hopla og resulterede i et tidligt endeligt i Nordsøens grå bølger. Resultatet af Hermansens forskning har udmøntet sig i et værk om maleren på 312 sider med mere end 250 illustrationer, et værk der er blevet modtaget med stor ros fra alle sider, således skrev Fyns Amts Avis boganmelder Bjarne Gregersen som udgangsreplik for helsides omtale: *Værket fortjener prædikatet: En pragtbog.* Bogudgivelsen kunne realiseres via fornem donation på 196.000 kr. fra Blue Water Fonden.

Kort før ovennævnte bogudgivelse blev en anden bog udgivet ***ÆRØSUND – et ikon gik til bunds,*** forfattet af museumsfrivillig fhv. navigationslærer Leif Rosendahl. Bogen, der er i storformat og på 48 sider, omhandler den kønne færges forløb fra byggebeddingen i 1959 til sænkningen som dykkerobjekt i 2014. Bogen tager læseren med på overfarten bl.a. med »chefpendler« Tom Christensen, der havde 29 års pendlererfaring på ruten og beretninger fra nu afdøde skibsfører Birger Willads-Petersen, der sejlede med færgen i 32 år og andre skildringer fra de mange år færgen var indsat på Ærøskøbing-Svendborg-ruten. I ***Sønderjysk Månedsskrift*** nr.3, 2016, der har Ærø som tema, bidrager to af museets folk, Karsten Hermansen og Mette Eriksen Havsteen-Mikkelsen med artiklerne *Ærøsk Søfart* og *Ærø efter 1867* og Kim Furdal, inspektør ved Museum Sønderjylland og efterfølgende udnævnt til leder af Ærø Museum (Velkommen til øen!) fra årsskiftet efter Karen Margrethe Fabricius, der bidrager med *Marstal, en sønderjysk flækkekommune* ligesom vores gode kollega gennem mangfoldige år tidl. leder af Langelands Museum Jørgen Skaarup skriver om Søbyvolde. Mette har ydermere et bidrag *Modne æbleskiver eller friske råvarer?* med i bogen ***Mad og regionalitet*** (Dansk Landbrugsmuseum) og apropos mad, så blev skibskost-arrangement i Eriksens Værftshal igen et tilløbsstykke, De, der fik adgang, ansmagte seks af Laila veltilberedte retter og blev mætte inden aftnen var omme. Bent Staalhøj, frivillig filmmand på museet, har udgivet dokumentarfilmen ***KAMBODIA – i modgang og medvind*** med egne optagelser fra udmønstring til Østen med ØKs KAMBODIA i 1967-68, filmen distribueres fra museet, der også lancerer andre ØK-film via Bent Staalhøjs mellemkomst og professionelle filmhåndtering. I tidskriftet ***Grønland*** bringes en længere velillustreret artikel *Mismodets maler. Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893)* naturligvis forfattet af Karsten Hermansen.

Øens Turistkontors målrettede strategi om at få markedsført øen i omtale giver i rigt omfang pote og omtale world wide. Journalister fra nær og fjern bl.a. Kina har i den forbindelse været rundt museet og Eriksens Plads. TV2Fyn har produceret en udsendelse med fokus på de gaver, der tilflyder museet, hvor der blev bragt optagelser og kommentarer fra Eriksens Hal med Ebbe Bådebygger med hjælp fra Tommy C i gang med at restaurere smakkejollen MADS ILLUM (isætning af nyt bord) og optagelser fra selve museet med snak om og visning af et udsnit af aktuelle modtagelser og kommentarer hertil af Ole Wej Petersen og EBK. Museet har rådgi-

Filmoptagelser til Sømand af verden *i Eriksens slæbested.*

vet Filmbyen om filmprojekt med skibe og ligeledes assisteret DenRadio2 med maritime spørgsmål. DR K/Historieselskabet har foretaget optagelser til *Sømand af verden* på Eriksens Plads og på museet, og DR Historie har produceret en podcastserie *Det maritime Danmark*, hvor museet ligeledes medvirker og EBK har i Radio Fyn været interviewet om søkulturen. Karsten Hermansen har holdt foredrag for Foreningen Norden i Eksjö, Sverige, om Dansk søfartshistorie og har på museet foretaget aftenrundvisninger om Carl Rasmussen og sammen med Annemette Aracama haft flere aftenrundvisninger for omkring i alt et par hundrede elever fra VUC for at bibringe viden om arbejdet med historiske kilder. Desuden har Hermansen afholdt Kirkegårdsvandring på Marstal gamle kirkegård. Hermansen og EBK har afholdt foredrag i Ærø Folkeuniversitet. Annemette har holdt foredrag *Sange på havet* og Thomas Veber har holdt foredrag *Hold kæft og rejs*, begge velbesøgt i museets filmlokale. EBK har været i Svendborg og holdt foredrag for foreningen Helges Venner og i Kleven og holdt indlæg ved stort havkajaktræf. Fra samlingerne har været udlånt et større antal af museets omfattende Kellinghusen-fajancesamling til særudstilling i Museum Sønderjyllands Chatrinesmindes Teglværk.

Museets modelaktiviteter har også i 2016 været temmelig omfattende, både på museets modelværft og hos Fritz Jørgensen, der til Kirkeby Kirke har leveret en fornem kirkeskibsnybygning, der har Marstaljagten De Fire Brødre fra 1794 som forbillede. Fritz har i årenes løb bygget ikke færre end en halv snes skibsmodeller og restaureret mere end 100 af slagsen

Særudstillinger: Carl Rasmussenudstillingen blev afløst af Ærø Kunstforenings udstilling med den meget dækkende etikette *Hav og Havn*, der igen blev afløst af jule- vinterudstillingen *Sejlende fortællinger* – en søgående udstilling med M/S Bibiana/Samka, der overvintrer i

PIPPILOTTA i Marstal sommer 2016, BONAVISTA observeres i oplæggerpælene.

Marstal, hvor udstillingen kan opleves på Søfartsmuseet indtil den stikker til søs igen efter påske. En stor del af museets gæster kommer sejlende i egne fartøjer eller om bord på charterskonnerter, de sydfynske farvande besøges af tusindvis af lystsejlere og en stor flåde charterskonnerter især under hollandsk og tysk flag. Tremastet motorskonnert PIPPILOTTA af Kappeln er et af de skibe, der gennem mange år og adskillige gange i sæsonen har anløbet Marstal med chartergæster. Skibet, der er af loggertypen, dokker årligt i Marstal, også denne vinter har synet af dens master i dokken fornøjet iagttageren. Denne gang har skibet imidlertid fået en større overhaling end vanligt, idet det tyske skibstilsyn med jævne mellemrum skruer op for kravene. Sikkerhed skal der selvfølgelig være, men en længerevarende snigende ombemanding fra praktiske folk, der havde erfaring fra det virkelige liv, til fuldblods teoretikere sætter sine aftryk. Dette sammenholdt med at der er ansat mange folk i den bureaukratiske verden med muligt for megen tid, gør at der bliver ved med at dukke skærpede regler op, der ikke altid er funderet på sund fornuft – men det er jo en almen problematik. De nye tyske regler kan medføre at op til 20 af den nuværende tyske sejlskibsflåde på et hundrede stykker antagelig må opgive videre sejlads. Den brogede verden bliver mindre mangfoldig i bureaukratiets kværkende favntag.

Gaver/erhvervelse

En af årets største gaver – i omfang kom fra Ib Ivar Dahl, Helnæs, i form af tresmakken MADS ILLUM med tilhørende udrustning. Jollen er i 1986 bygget af giver med assistance af dennes søn bådebygger Torsten Dahl. Museumsfrivillig Ebbe Bådebygger er i gang med udskiftning af bord, således at jollen kan blive sejlklar til foråret, og museumsfrivillig bådmand Guillermo Aracama er i gang med at skrabe og male. Marstal Naviga-

Model af skoleskibet KØBENHAVN. Bygget og skænket af Norbert Krüger, Berlin.

tionsskole havde engang en lignende tresmakke som øvelsesfartøj, den optræder på et Carl Rasmussen-maleri fra 1891. Fra Ernst Boysen, Ommel, har vi modtaget motorjollen ROK, bygget på Eriksens Værft i 1955, den står nu på Eriksens Plads sammen med en del andre stationære joller, bl.a. to på slutningen af året modtagede joller fra Det Gl. Værft i Ærøskøbing: en skibsjolle fra M/Gl. VITO og en lidt speciel jolle, rent bygningsmæssigt, med den historie, at den blev anvendt af russiske krigsfangeflygtninge under flugt fra Als til Ærø i 1918. Fra skibsfører Chr. Guldhammer er modtaget fotos fra hans tid til søs i småskibsfartens sejlskibe med hjælpemotor og senere i coastere samt en minelampe fra M/Sk. SELMA, anvendt som advarsel mod kulosforgiftning, når skibet havde briketter eller kullast, samt skibsklokke fra coasteren, Ringkøbingbygningen KARL FREM, der i sin Marstaltid hed SARA BOYE. Efter skibsmægler Bent Mahler, Vejle, er modtaget 106 mapper om rederier, hovedsagelig coasterederier. Fra vort svenske medlem Peter Skanse har museet modtaget Svensk Sjöfartstidning 1946-65 i indbundne udgaver. Fra navigationslærer Ken Vøge er modtaget messingskotlampe med kardansk ophæng fra M/S MICHAEL JEBSEN. Viggo Jepsen har foræret skibsklokken fra M/S BELLA DAN. Modelbygger Norbert Krüger, Berlin, der før har betænkt museet med skibsmodeller, har over 10 år bygget en model af skoleskibet KØBENHAVN, som han har skænket museet, Henning og EBK var i Berlin for overdragelse og afhentning i Hennings bil. Jakob Hoppe står for årets absolut tungeste donation, en 30 HK Søby glødehovedmotor, som han har erhvervet i Nordhavnen, København, med det formål at forære den til Søfartsmuseet. Motoren fik han fragtet over på Holmen, hvor den kom om bord på SAMKA, der lå der i forbindelse med opgave i Københavns Havn. Motoren kom hjem til museet med afstikker til Christiansø, da skibet havde en

stykgodslast den vej rundt. Den frivillige maskinbesætning er fluks gået i gang med den større opgave at overhale motoren, der skal indgå i den kørende motorsamling med jævnlige opstart. Fra boet efter Minna og Kaj Zander Christensen er modtaget Karlin-maleri 1971 af Færgestræde, Lene Bille har foræret to Chr. Krull-malerier af henholdsvis Drejet og det inderste af Taget/Det lille Hav med Egehoved set fra Eriks Hale, altså lokale stykker. Erik Jensen, Marstal, har doneret en stor samling skibsplatter og Arthur Illum Hansen, USA, har sendt Marstal Havn fotos og Johan Koch-maleri af bark, Mogens Levinsen har foræret et Carl Rasmussen-maleri: *Indtoget i Jerusalem*, hvor bl.a. selvportræt af Rasmussen indgår. Fra Ærø Museum er overdraget et gammelt gangspil, anvendt på Ærøskøbing Havn i sejlskibstiden i slutningen af 1800-tallet. Fra Susi Hansen, Lyø Søfartsmuseum, er modtaget forskellige hjembragte effekter, desuden er overtaget en stor samling hjembragte sager fra Niels Bach-Nielsen, hjembragt af dennes farfar skibsfører Carl Marius Nielsen, der sejlede i rederiet Vendila, og ligeledes stor samling hjembragte effekter af skibselektriker Lau Møller, Odense. Et stort skibsrat er doneret af Steen Kristoffersen til opsætning på ny pakhusfacade mod nord til erindring om hans bedstefar Kristoffer P. Kristoffersen, skonnert MARIE af Marstal, der forsvandt sporløst i Nordsøen på rejse Folkestone – Wemyss i begyndelsen af januar 1914 muligvis oversejlet af engelsk damptrawler. Skibsfører Kristoffersen efterlod sig sin unge hustru og 3 små børn på henholdsvis 2 år – Steens far på 1 år – og den yngste pige som var født i december – børnene blev sat i pleje hos familien som også betalte for Hanne Kristoffersens uddannelse til jordemoder. Blandt yderligere indgåede kan nævnes stor samling negativer med rettigheder af optagelser på øen 1980-86 af fotograf ved Fyns Amtsavis, Knud Barfod, et øgge (pram), bygget af David Olsen, Batterierne, Marstal, foræret af Jens Bille Knudsen, en vragstump fra tremastskonnert ELIEZER og navnebræt fra motorgalease LANGELAND – alt sammen relevante effekter for museets virke.

Økonomi

200.000 kr. er indgået fra A/S Dampskibsselskabet Orients Fond til specialbelysning i malerisal og til handicapgrej. Fra Oticon Fonden er modtaget 25.000 kr. til etablering af teleslynge- og højtaleranlæg i særudstillings-foredragsrummet. Blue Water Fonden har doneret 196.000 kr. til udgivelse af bogværk om marine- og grønlandsværker J. E. C. Rasmussen. Fra Styrelsen for Arbejdsmarkedet for håndtering af Mikrofleksjobordning er skaffet 20.000 kr.. Fra et ægtepar, der er medlemmer af museet, er modtaget 100.000 kr. for påskyndelse af museets arbejde. 100.000 kr. er modtaget i arv efter hovmester Ejner Friis Kromann og 10.000 kr. er modtaget af fhv. skibsfører Thomas Larsen, Spanien, som tak for godt navigatørliv i Marstal. Fra Augustinus Fonden er modtaget tilsagn om 75.000 kr. til periodeansættelse af Veronica Steffensen til arkivarbejde i 2017 og fra Ellehammerfonden er modtaget tilsagn om 45.000 kr. til istandsættelse og opstilling af Søbymotoren, vi modtog fra Jakob Hoppe tidligere på året.

Personalia

Else Larsen, Ommel, er efter adskillige års ansættelse overgået til de frivilliges rækker, hvor hun fortsætter sit gode virke i museumsbutikken. I foråret har vi haft assistance af Frank Møller. Niels Lundsager er fratrådt efter seks års frivillig indsats, bibliotekar Lone Fogt, der ligeledes er frivillig, har herefter overtaget bibliotekartjansen. Uffe Demuth Rasmussen er fra april tiltrådt som frivillig i butikken. Peter Arne Christiansen er stoppet efter mange

Ejvin Clausen ved at overhale agterspejlet på skonnert BONAVISTA.

års frivillig ihærdig maler- og håndværkerindsats ikke mindst i forbindelse med den store overhaling af Toldkammeret, da museet overtog ejendommen i 2006. Erik Petersen og Bjørn Hansen er fratrådt efter flere års indsats på arkivområdet. Ejvin Clausen er til gengæld tørnet til og bistår med praktiske gøremål. Lene Bille Knudsen er tiltrådt som periodevis frivillig, når hun ikke er udenøsforvist. Veronica Steffensen har igen været tørnet til blandt besætningen, og hun kører på med vanlig ildhu. Museet har haft anviste af forskellig bonitet, enkelte af de henviste har haft et umanerligt afslappet forhold til mødetider, i gamle dage ville de få den nu ikke-politisk-korrekte etikette: arbejdssky elementer (og det var endda før de grumme (a)sociale-medietider) og flere gange har varigheden af jobprøven indskrænket sig til ultrakort periode, måske ud fra den tankegang at hyren fra fælleskassen drejer uanset om man tørner til eller ligger hjemme i køjen og ser TV. Omvendt er der nogle anviste, som går helhjertet ind og bliver dermed en del af besætningen, og tager oven i købet flere end de anviste timer – til gensidig fornøjelse! En af disse er Birgit Engemann, der er tiltrådt i 2016. Henning Terkelsen er gået på pension efter 32 års indsats for Søfartsmuseet. Henning tørnede til i en tid, da vilkårene var noget forskellig fra i dag – både hvad faciliteter og økonomi angår – dengang genbrugte vi sågar søm, der blev rettet ud, og fik fra byens butikker foræret itugåede butiksvinduer, som blev skåret til til montrebygning. Da Henning blev påmønstret blev den lønnede besætning doblet op, så var vi to mand på hyre samt – også dengang – en stabil stab af uundværlige frivillige. Henning har været en central skikkelse i videreudviklingen af museet, der er sket i den menneskealder han har været der. 32 års fodaftryk har ikke blot sat mærker i kølvandet men også grobund for den fremtidige sejlads for et veludrustet museum med en udstukket blå kurs. Henning har kreative evner, som er blevet udnyttet i forbindelse med opbygning af faste udstillinger og særudstillinger. EDB-grej har

Hennings afskeds reception i Eriksens Hal.

han et solidt selvlært greb om, som museet fortsat kan nyde godt af.

Andet

Museet med Eriksens Plads har i starten af året haft besøg af borgmestre og kommunaldirektører fra Fanø, Samsø, Læsø og vor ø, desuden besøg af Gudme Lokalhistoriske Forening, af gruppe fra Odense Universitet og bestyrelsen for SFDSs Fond. Folketingets præsidium har i eftersommeren været på besøg på museet og Eriksens Plads. Den ålandske teatergruppe Kompani Nord har i Eriksens Værftshal opført søfartsteateret *Vi, de druknede* efter Carsten Jensens roman. Center for Maritim Arkitektur fik under årets indsats på Eriksens værft fremstillet 6 småfartøjer, til efterfølgende og fortsat fornøjelse for den søgrønne ungdoms udskejelser på museets to legepladser, henholdsvis i museumsgården og på Eriksens Plads. Institutionen *Ærø Huset* har været mødt til arbejdsmandage på Eriksens Værft, hvor de har gang i forskellige praktiske gøremål. Det gode skib SAMKA har på smukkeste vis vist flaget rundt i danske havne efter stor og gennemgribende overhaling i dokken, hvor skibet blev blæst over hele skroget, som fremstår fint med nagler m.v. intakt næsten som en nybygning og derpå to-komponentmalet af BBC-Brian via malerdonation fra Hempel og fornuftig opsejling. SAMKA og museet har haft besøg af selskab med bl.a. dens første fører og medejer, senere eneejer, Arne Dam Thomsen og den senere ejer og fører Jørgen Foss. Skibet har været i København til arrangement for *Læger uden grænser* og ungdomsfremstød for *Ærøforeningen*. I forlængelse heraf fik skibet en charter for Søværnet fra Holmen til Christiansø

Folketingets Præsidium på besøg på museet og Eriksens Plads, hvor de ses i værftshallen. Den nuværende kulturminister Mette Bock observeres midt i billedet.

Den maritime karavane *var årets tema for Center for Maritim Arkitektur, der med Kristian Hansen (med kasket) i spidsen igen gæstede Eriksens Plads.*

SAMKA får en grundig overhaling.

med materialer til udbedring af Store Tårn. SAMKA har desuden haft tre måneders charter til projekt Bibiana – et aktiviseringsudstillingsprojekt for skolebørn finansieret af Nordea Fonden, med sejlads til nordjyske havne og Københavns Havn. Under rundturen aflagde kulturminister Bertel Haarder besøg om bord, mens skibet lå i Nykøbing Mors. Den stærktbyggede Caroliner kunne i Aalborg fejre 60-års dagen for stabelafløbningen, hvor flere oprindelige besætningsmedlemmer og redere var mødt op på dagen. Jubilæumsdagen for afleveringen den 27. november blev markeret i Marstal med åbent-skib-arrangement, hvor der var billedkavalkade fra skibets 60-års søliv og opsang af Marstal Småborgerlige Sangforening. Sejlads *Fyn Rundt* for de store sejlskibe anløb Marstal, hvilket pyntede gevaldigt i havnebilledet. Blandt skonnerterne var i sagens natur flere med marstalrelationer. Såvel 1. og 2. pladsen tilfaldt jagtbyggede skonnerter, bygget i Marstal, nemlig den svenskflagede CONSTANTIA af Solna, der i sin Marstaltid hed MINDE og ARON af Svendborg, der i sin Marstaltid førte samme navn som nu. MINDE blev bygget 1908 af Niels Hansen og ARON 1906 af L. J. Bager, for ARONS vedkommende på den nuværende museumsplads, Eriksens Plads. EBK har modtaget MARTHA-prisen og desuden Bygd-prisen for at have udvist særlig grad af entusiasme vedrørende udbredelsen af kendskabet til den maritime kulturarv. En del af museets besætning suppleret med arkitekt Claus Horn har været på studietur til Faaborg Kunstmuseum for at besigtige vægfarver og ophængningsteknik til brug for ny malerisal. EBK har været til indvielse af kulturværftet i Hobro. Museet deltog i Ærø Dagen med bemandet stand. På foranledning af Marstal Søfartsmuseum har der været afholdt søfartspuljemøde med deltagelse af repræsentanter fra en del af de af landets

Fødselsdagsgaster om bord på »deres skib« SANKA i Aalborg.

Årets udflugt foreviget ved Gamle Havn, Drejø, fotograferet af deltager Christina Kjerulff.

Marstal Søfartsmuseum på rat kurs.

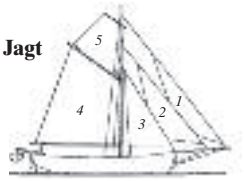
museer, der er tilknyttet Søfartspuljen. Mødet fandt sted med museet som vært. Personaleudflugt blev foretaget i Hennings og Tommys krydstogtsyachter til Drejø med besøg i kirken, hvor Karsten Hermansen berettede om denne, den første kirke opført som protestantisk kirke, derpå besøgte vi museet Gl. Elmegaard, hvor søstrene guidede vi 27 deltagere kyndigt omkring. Efter at have nydt kabysfrivillig Toves sandwich på havnen forsejlede vi til Hjortø for spadseretud før kursen sattes hjemover igen i prægtigt sensommervejr. Juleudstillingen i Trollesalen for øens børn af Veronica og Annemette er blevet godt modtaget.

Søbymotoren losses i Marstal.

MADS ILLUM ankommer Eriksens Plads, giveren observeres forsynet med stok.

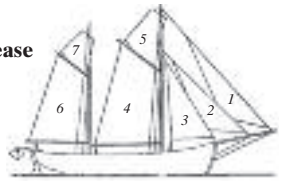
Marstal
Søfartsmuseum

SEJL-BENÆVNELSER



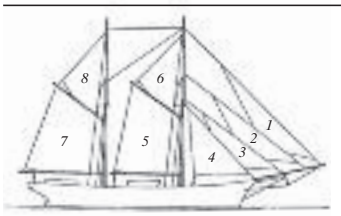
Jagt

1. Jager
2. Klyver
3. Stagfok
4. Storsejl
5. Gaffeltopsejl

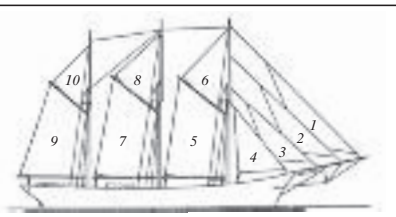


Galease

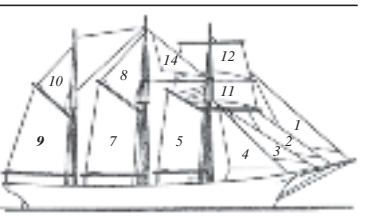
1. Jager
2. Klyver
3. Stagfok
4. Storsejl
5. Store gaffeltopsejl
6. Mesan
7. Mesan gaffeltopsejl



Skonnert

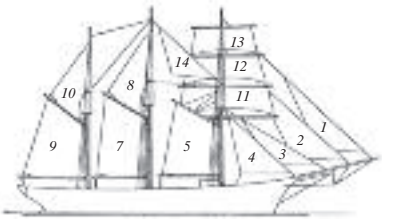


3-mastet sletkonnert

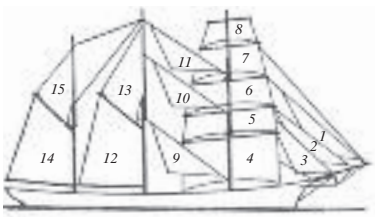


3-mastet topsejlsskonnert

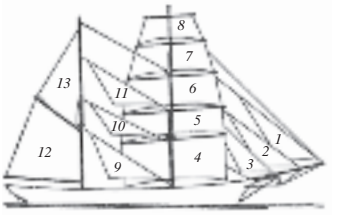
1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Stagfok
5. Skonnersejl
6. Fore gaffeltopsejl
7. Storsejl
8. Store gaffeltopsejl
9. Mesan
10. Mesan gaffeltopsejl
11. Undertopsejl
12. Overtopsejl
13. Bramsejl
14. Mellemstagsejl



3-mastet bramsejlsskonnert

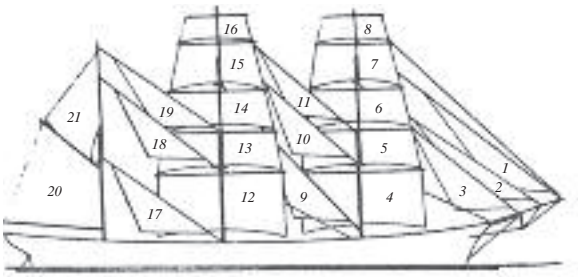


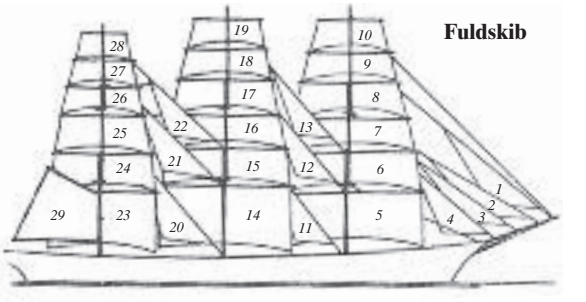
Barkentine



Skonnertbrig

1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Fok
5. Fore undermærssejl
6. Fore overmærssejl
7. Fore bramsejl
8. Fore røjl
9. Store stængestagsejl
10. Store bramstagsejl
11. Store røjlstagsejl
12. Storsejl
13. Store gaffeltopsejl
14. Mesan
15. Mesan gaffeltopsejl





Fuldskib

1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Fok
5. Fore undermærssejl
6. Fore overmærssejl
7. Fore bramsejl
8. Fore røjl
9. Store stængestagsejl
10. Store bramstagsejl
11. Store røjlstagsejl
12. Storsejl
13. Store undermærssejl
14. Store overmærssejl
15. Store bramsejl
16. Store røjl
17. Mesan stagsejl
18. Mesan stængesejl
19. Mesan bramstagsejl
20. Mesan
21. Mesan gaffeltopsejl

1. Jager
2. Yderklyver
3. Inderklyver
4. Fore stængestagsejl
5. Fok
6. Fore undermærssejl
7. Fore overmærssejl
8. Fore underbramsejl
9. Fore overbramsejl
10. Fore røjl
11. Store stængestagsejl
12. Store bramstagsejl
13. Store røjlstagsejl
14. Storsejl
15. Store undermærssejl
16. Store overmærssejl
17. Store underbramsejl
18. Store overbramsejl
19. Store røjl
20. Kryds stængestagsejl
21. Kryds bramstagsejl
22. Kryds røjlstagsejl
23. Berginersejl
24. Kryds undermærssejl
25. Kryds overmærssejl
26. Kryds underbramsejl
27. Kryds overbramsejl
28. Kryds røjl
29. Mesan