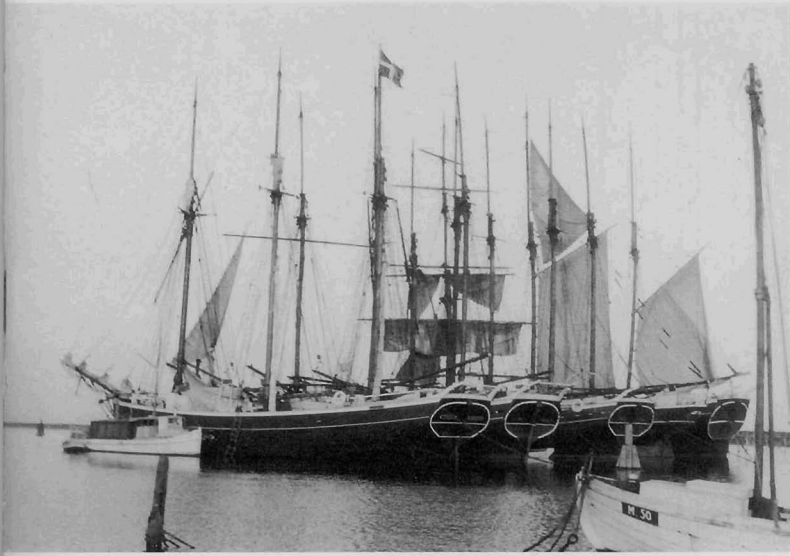
MARSTAL SØFARTSMUSEUM

1999



Søfartsmuseet har nu mere end 1000 medlemmer.

Anbefal medlemsskab til dine bekendte!

KONTINGENT FOR 2000

der kan indbetales på museet eller på posthus, er på 70 kr. – dog 45 kr. for pensionister og studerende. Disse beløb er minimumsbeløb. Man må meget gerne følge den hidtidige kurs med at betale et større beløb. Medlemskontingentet er højaktuel i den nuværende situation og er med til at bære museet igennem, som en selvstændig institution.

Medlemsskab giver gratis adgang hele sæsonen for husstanden (viv, husbond og børn op til 16 år) – men ikke andre som feriegæster o.l.!! Desuden giver det 5% rabat på kioskvarer.

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 1999

9. årgang

ISBN 87-89829-11-5 ISSN 1398-7844

INDHOLD:

Erindringen om min tid ombord pa 3-mast skonnerten NORDSTJERNEN og forliset ved øen Foula den 13. november 1948 – side 2
Henry Lovdall Kromann

Gensyn med Kim – side 20
Edith Kørner

Lidt om arbejdet bag »Marstal Sølart 1925-2000« – side 24
Karsten Hermansen

Uforklarlige hændelser – side 26
Knud Rasmussen

Memorandum fra sejltiden – side 31
Torben Pedersen

Krigsforsikringen for danske skibe 1914-1918 – side 33
Karsten Hermansen

Arets gang – side 39
Erik B. Kromann

Forsidebillede:
Marstal Havn 1929 med oplæggere, heraf 4 newfoundlandstradere: ENERGI, MARNA, ACTIV og NEPTUN. Bagest barkentinen FUGLEN.

Bagside:
La Recouvrance i Marstal 15. juni 1999

Redaktion: Erik B. Kromann.
Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.
Udgivet af:
Marstal Søfartsmuseum
Prinsensgade 1 5960 Marstal
Tlf. 62 53 23 31· Fax 62 53 31 66

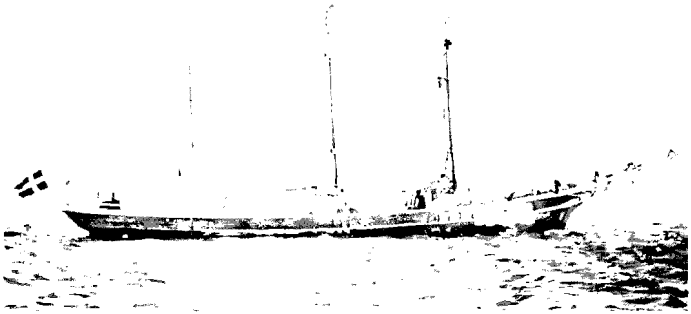
Erindringen om min tid ombord på 3-mast skonnerten NORDSTJERNEN og forliset ved øen Foula den 13. november 1948

Af HENRY LOVDALL KROMANN, Ommel

For nogle år siden ved et besøg på Søfartsmuseet, så jeg nogle udstillede fotos fra forliset af tremastskonnerten NORDSTJERNEN fra 1948 ved øen Foula, der ligger lidt vest for Mainland i Shetlandsgruppen. Jeg kunne se, at det var Karlo Rasmussen, der havde taget billederne. Det inspirerede mig til at nedfælde nedenstående beretning.

Jeg blev monstret ud som letmatros med den dejlige 3mast-skonnert NORDSTJERNEN af Marstal fra København den 24. august 1948.

Jeg havde næsten fra jeg kunne kravle, hvilket jeg begyndte med i Danmarksgade i Marstal Landsogn, ønsket at blive sømand. Det var nu fortædrenes erhverv på begge sider i mine forældres familier. Min faders familie var ud af gammel marstallerslægt. Min oldemor er foreviget som den ældre dame på maleriet af J. E. C. Rasmussen, der viser den første hvide brud i Marstal, hun var mor til brudgommen. En anden søn var min farfar, der førte barkentineren NORDEN. Min morfar førte tremastskonnerten ELNY af Ommel, hvor min mor stammede fra. Mine oldeforældre var ligeledes søfolk. Jeg var den eneste udover min far, der valgte søen som sin arbejdsplads. Det fa meget dybt i mig, selv da mine forældre flyttede til København i 1938, hvor jeg var 10 år gammel, var mit ønske at sejle.

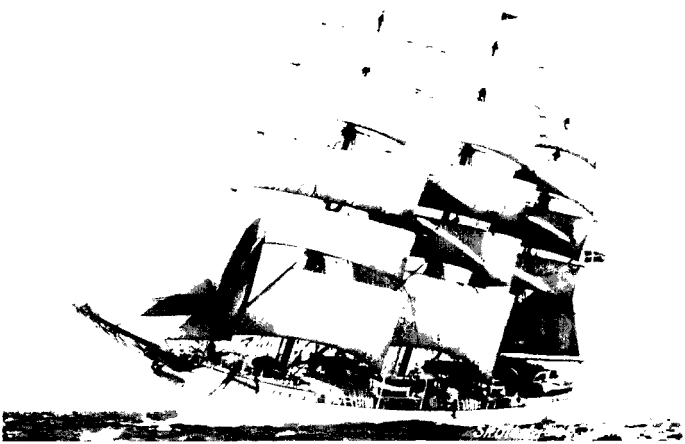


Tremaststiet motorskonnert NORDSTJERNEN til ankers på Københavns Red 1946.

Da jeg kom ud at sejle efter 2. verdenskrig var min første hyre på ØK's JUTLANDIA, der senere blev kendt som hospitalsskib. Derefter var jeg med skoleskibet DANMARK i 1947-48 på et togt, hvor vi bl.a. var i Sydamerika. Efter hjemkomsten manglede jeg sejlskibstid, for senere at kunne blive optaget på en navigationsskole. Derfor tog jeg så med sejlskibe, herunder svenske, indtil jeg mønstrede ud med NORDSTJERNEN. Jeg kendte den fra barnsben fra Marstal, da en af mine barndomskammeraters far havde ført den. Oprindelig var den rigget som bramsejlskonnert, hvor den nu var skonnertrigget. Jeg vidste desuden, at den kendte grønlandsfarer Knud Rasmussen havde brugt den på sine ture ved Grønland, bl.a. ved på Thule-ekspeditionen, jeg mener det var i 1933. Den havde også sejlet i allieret tjeneste under 2. verdenskrig.

Tilbage til begyndelsen. Jeg var stolt, da jeg gik om på det gode skib NORDSTJERNEN af Marstal. Denne dejlige tremastskonnert med masser af historie bag sig, man fornemmede det, da jeg satte mine ben på dækket, den ligefrem lugtede af historie både på gode som på dårlige tider. Et virkeligt fund af en større skonnert, der fandtes kun få tilbage af denne art.

Jeg var kommet fra mit hjem på Frederiksberg i et københavnsk miljø og skulle nu tilbage til mit barndoms miljø, hvor jeg forventede at træffe en besætning, der primært var fra Marstal. Forventningens glæde var stor, dog da jeg blev præsenteret for de andre besætningsmedlemmer, blev jeg nok lidt skuffet, kun een var ærøbo, som jeg kendte fra mine barnedar, det var styrmanden Karlo Rasmussen, men til gengæld var han et prægtigt og roligt menneske, en rigtig styrmand og samtidig een der kunne lære os forude en hel masse. Jeg mente selv, at jeg var godt rustet til det job, jeg var mønstret til, med min baggrund i ØK, hvor der var en gennemført hård disciplin for os drenge. Jeg var det gået hele turen igennem fra



Skoleskibet DANMARK

messedreng, opvasker, vi havde mange passagerer ombord, pantrydreng og til sidst dæksdreng. Jeg havde nået et delmål at blive sømand, hvilket for mig stod som en drøm, der nu var blevet til virkelighed. Derefter med uddannelsen på skoleskibet DANMARK, hvor disciplinen var på sin rette plads, der samtidig gav een en fornemmelse af den sømandstolthed, der prægede datidens søfarende.

Jo, jeg var glad, for de andre var nu også sympatiske, selv om de ikke kom fra Marstal. Så jeg må sige, at allerede fra den første dag følte jeg mig godt tilpas. Karlo Rasmussen gav mig også vedligeholdelsesopgaver ombord, hvor jeg kunne afprøve min lærdom. Det at der føles tillid fra andre mennesker, giver styrke til at pætage sig arbejder, hvor man kan udvikle sin viden, det var sundt for mig, som det også er for andre.

Samtidig med mig blev en jungmand pamønstret. Han var nok ikke lige min kop te, hans køjesæk var en minimeret bylt på størrelse med en fodbold. Da jeg spurgte, om han ikke havde glemt sit køjetøj, svarede han, at det havde han i bylten, hvilket jeg ikke kunne forstå, hans pakkeningen var ikke, som jeg havde lært hjemmefra og var vant til. Nå, vi mennesker er jo forskellige, så det måtte jeg finde mig tilrette med eller lære at acceptere. Hvilket jeg i alle tilfælde gjorde et stykke tid, men mit første indtryk viste sig senere at holde stik. Min barndoms lærdom fra min forældre havde bidt sig godt fast i mig. Respekt for sine medmennesker, tolerance, pæn i tøjet, høflighed, have initiativ, passe sit arbejde og vælge sine venner med omhu. Det var mine forældres gave til mig.

Vi blev vist ud i forskibet, hvor vores lukaf la. Jeg vil nok sige, at der var ikke meget at svinge sig rundt på. Dørkpladsen var maksimalt 4 kvadratmeter, på den var der et lille bord med to bænke placeret tværskibs, der skaffede vi også. Desuden var der 5 el. 6 køjer, to og to placeret over hverandre og et lille skab med mulighed for at hænge vort landgangstøj og have vores andre sma ejendele i. Jeg trøstede mig med, at på skoleskibet DANMARK havde jeg haft mindre plads, så det her var da lidt fremgang.

Vi blev placeret i de 2 agterste køjer i styrbord side, han, den anden nye mand om bord, fik overkøjen, og jeg fik underkøjen. Der var anbragt en kakkelovn lige ud for vores køjer, som kunne pumpe varme ud i rummet. Den var lille men meget effektiv.

Denne placering af min mønstringskammerat viste sig senere at være meget uheldig for mig. Renlig var han ikke, hvilket jeg havde bemærket ved mit første blik på ham. Han medbragte lopper, der drattede ned i min køje, så efter kort tid begyndte jeg at kløe uden at ane, hvad det stammede fra. Jeg gik med det et stykke tid, før jeg fortalte styrmanden om min kløen. Min formodning om lopper, kunne han bekræfte, og oprindelsesstedet blev vi hurtigt enige om. Jeg gav min ovenbo besked på at få sit »køjetøj«, der bestod af et par trøjer, luftet og vasket og så vaske sin køje ned, hvilket han modstræbende gjorde. Jeg vil nok sige, at han var et kapitel for sig selv, hvilket jeg vil vende tilbage til.

For ikke at koncentrere mig udelukkende om ham, vil jeg nu gå over til de andre besætningsmedlemmer. Styrmanden er allerede beskrevet. Så var der naturligvis skibsføren, han hed F. Sørensen og var fra Vejle, så vidt jeg husker. Dernæst var der 2 matroser, der kom fra Hirtshals og som havde en tidligere tilværelse som fiskere i Nordsøen, de hed Gudmundsson og Christensen, og var nære bekendte fra deres hjemby. De ville nu have sejlskibstid for at komme på navigationsskole, hvilket var et krav for at blive optaget. Det var minimum 12 måneder. Den sidste var en jungmand, der også hed Christensen, som var fra Ålborg. Så i alt var vi en besætning på 7

mand. Min ovenbos navn kan jeg ikke huske, hvilket jeg er glad for.

I tiden fra min pamønstring til forliset skete, sejlede vi på Polen, Norge, DDR og Danmark med forskellige laster. Jeg var på styrmandens vagt, sammen med jungmand Christensen. Den ene matros, ham der hed Gudmundsson, var også kok, han må have haft nogle kulinariske erfaringer fra fiskerbadene, siden han blev sat på det job. Han kom senere på navigationsskole i Marstal og blev gift der. Maden var under alle omstændigheder spiselig, og med det hårde arbejde, var vi nok heller ikke så kræsne. Så den gled hurtig ned savel den kolde som varme mad. Der var heller ikke tid til at bedømme madens kvalitet, den gled bare ned.

Jeg må lige vende tilbage til min ovenbo. Da vi lå i Polen, og jeg havde nattevagt, stod jeg en sen efterårsaften på dækket, som min vagt krævede, da jeg pludselig så en person komme gående langs kajen. Jeg troede ikke mine egne øjne, der – en person i et sæt tøj nøjagtig magen til mit medbragte, som skulle hænge nede i mit skab. Da fodgængeren på kajen kom nærmere, opdagede jeg, at det var min ovenbo, der havde «lånt» mit cellulds- jakkesæt, købt under krigen. Det havde tendens til at krybe i regnvej, passede man ikke på, kunne man hurtig få knækkorte bukser. Han skulle vel bedøve de unge damer på de forskellige værtshuse. Jeg blev rasende, og bad ham tø tøjet af omgående. Da vi kort tid før havde konstateret, at han havde en venerisk sygdom kombineret med en tandbyld, nægtede vi at spise med ham. Så jeg smed ham op på dækket, hvor han så kunne indtage sit foder, som han fik serveret fra lejderen ned til lukafet. Hans arbejdsindsats var af samme størrelse, som den bylt han medbragte ved pamønstringen. Det gjorde, at han ikke var særlig populær blandt vi andre forude. Skulle han i riggen, hvilket han var bange for, gik det meget langsomt. Den første gang han skulle til tops og arbejde, havde han, efter at været kravlet et par meter op over lønningen, glemt noget, hvilket var hans argument for ikke at komme tættere på Guds dejlige himmel. Han kravlede så ned, og da han skulle springe fra lønningen, foregav han, at foden blev forvredet. Det var så drøben, der fik bægeret til at flyde over. Karlo Rasmussen havde observeret det skete, og i næste danske havn, som var Sønderborg, blev han afmønstret. Vi fik så en ny jungmand ombord, en rigtig nordjyde fra Frederikshavn, der hed Hyttel. Han var frisk og energisk og altid i godt humør. Jeg mener, han blev pamønstret i Alborg.

På en af vore ture til Polen, havde der været tyveri om bord. Desværre var det gået ud over mig, så vi fik anmeldt det til havnepolitiet. En politiløjtnant fra havnepoliet henvendte sig om bord for at udspørge mig om tyveriet. Efter en længere afhøring var hans konklusion, at det måtte være en af havnearbejderne, derfor bad han mig så følge med til de enkeltes bopæl, for at være med i undersøgelsen for at kunne identificere det forsvundne. Vi fandt intet, men de forhold og fattigdom, de levede under, var nærmest uhyggelige set med mine danske øjne, og de forhold jeg kendte til. Jeg havde tidligere i Gdansk været i et privat hjem, som heller ikke var særligt velstående, men det kunne ikke stå mål med det, jeg oplevede her. Det andet interessante, jeg oplevede ved denne lejlighed, var min samtale med politiløjtnanten. Jeg kom på god fod med ham, idet jeg spurgte om han kendte min fars skib, som havde ligget i havnen flere gange, hvilket han gjorde. Nu havde jeg efter en længere snak fået hans fortrolighed. Han fortalte, at han under krigen havde været i de frie polske styrker i England, og han var opvokset i Lille i Frankrig i en polsk minearbejder emigrantkoloni. Efter krigen ville han tilbage for at hjælpe til med at bygge Polen op efter dette krigshærgede lands elendige

forfatning. Dette havde han fortrudt, da han havde set, hvad den russiske besættelse betød, og hvor polakkerne igen blev undertrykt, som så mange gange før i historien. Da jeg spurgte ham om ledelsen i politiet, fortalte han, at de ikke talte polsk. Så kunne jeg kun gætte mig til, at det var russere. Det var en af de oplevelser, jeg siden hen er vendt tilbage til, men aldrig refereret af hensyn til den stakkels mand.

Forliset

Vi skulle til Wismar i DDR for at laste træ til Klaksvik, det havde ellers været meningen, at vi skulle havde haft en cementlast til samme destination fra Ålborg, men da NORDSTJERNEN skulle sejle på dispensation udenfor Skagen-Kap Lindesnes, ændrede rederen det til en trælast fra Wismar. Wismar var på dette tidspunkt udskibningshavn for træ fra Rusland, Polen og DDR. Vi ankom til Wismar og gik i gang med lastningen.

Jeg havde en interessant oplevelse ved lastningen, idet jeg var tallymand, d.v.s. jeg talte antal slæng med indhold, vi fik om bord. En dag kom en hel delegation af russiske soldater, og østtyske politisoldater sammen med en russisk højtstående officer. Han lignede nærmest en general med alle de stjerner og ordner han havde på, det viste at være sandt, hvilket jeg opdagede, da han kom hen for at udspørge mig om forholdene. Jeg var den eneste fra besætningen, der arbejdede på land, derfor valgte han nok mig som offer. Han talte med mig først via en tysk tolk, som han medbragte. Han spurgte om alt muligt vedrørende skib og lasten. Derefter sendte han de andre væk og begyndte på et forståeligt tysk at udspørge mig om forholdene i Danmark, og om det ikke var rigtigt, at der lå døde på gaden af sult. Det kunne jeg kun afkræfte. Han spurgte også om den sociale velfærd i Danmark om undervisning i skoler, hvilket kom af, at jeg med mit skole-

Skonnertsejlet på NORDSTJERNEN slået i stykker i hårdt vejr d. 12.11. 1948 på rejsen Wismar-Klaksvik

tysk kunne gøre mig rimelig forståelig, og jeg forklarede ham, at det havde jeg lært i skolen. Vi kom på god fod med hverandre. Min forbavselse var stor, da han næste dag kom alene i bil kun med sin chauffør, og ville tale med mig. Vi fik en længere snak om forholdene i den vestlige verden, hvor jeg på dette tidspunkt havde været i ret mange lande, og kunne forklare ham om forholdene i lande, som var interessant for ham bl.a. Amerika, hvor jeg ofte havde været. Da han nu havde interviewet mig grundigt, og hvor jeg med glæde havde givet ham svarene, var det min tur til at udspørge ham. I begyndelsen var han lidt tilbageholdende med at svare mig, men pludselig blev han mere åben og fortalte mig en hel del om

forholdene i Rusland. Jeg spurgte ham bl.a. om hans viden om andre lande. Han havde ikke givet udtryk for, hvor han havde den fra. Den havde han dels lært i skolen og dels på officerskolen. Desuden var russiske aviser en kilde til hans viden om verdenen udenfor Rusland. Jeg må nok bemærke, at jeg som halvstor dreng havde været i daværende Leningrad og set forholdene der, hvilket jeg som 10-årig ikke var imponeret af, jeg vil hellere sige nærmest rystet. Jeg havde også tidligere samme år smuglet antikommunister ud af Polen til Sverige i svenske skibe, hvilket absolut ikke var ufarligt. Dette fortalte jeg naturligvis ikke ham. Men vores had eller antiparti til det tidligere Nazityskland var tæltes. Vi var begge berørt af krigen, jeg med en far på søen og den tyske besættelse, han med en nødesløs krig, hvor jeg forstod hans følelser. Han var meget lydhør for mine forklaringer, og det endte med, efter et meget langt samvær, at vi blev gode venner aldersforskellen til trods. Vi tog en hjertelig afsked med hverandre, og vi vidste godt, at vi ikke så hinanden mere. Jeg har aldrig glemt ham og vore samtaler. Han var, efter hvad jeg kunne bedømme, et ganske rart menneske. Jeg vil her lige bemærke, at jeg samtidig passede mit arbejde som tallymand.

Vi var naturligvis også i land om aftenen for at se, hvorledes byen så ud og få en øl. Det havde man nu ikke, men vi kunne få noget, der mindede om likør, så der blev kun meget lidt af de vade varer. Der var ustandselig russisk militærpoliti ledsaget af DDR politisoldater. Ved mine besøg i Amerika havde jeg købt militærkakitøj (second hand) bade skjorter og bukser, hvilket gjorde at de sværmede om os hele tiden, selv efter de havde set mit danske pas. Da det var ved at blive mørkt, ville vi se at komme tilbage til baden. Byen vrimlede med russiske soldater, de var efter forlydende ikke helt ufarlige, så derfor holdt vi sammen. På vejen tilbage til skibet oplevede vi russiske soldaters voldtægt af en tysk pige, vi holdt os skjult bag nogle jernbanevogne på kajen. Et par af os ville komme pigen til hjælp, men blev holdt tilbage af de andre. Jeg havde sejlet en del bag det, der senere blev kaldt jerntæppet. Vi kunne ende døde i havnen, efter at være frarøvet alt. Det skete ret ofte, man fandt druknede udenlandske søfolk i havnen. Så vi ville ikke sætte vores liv på spil. Med andre ord vi kunne intet gøre, det var sørgeligt og meget ubehageligt, at vi ikke kunne hjælpe.

Vi fik lasten af træ om bord, hvor det blev stuvet af professorer fra tyske universiteter, idet havnearbejderne nu underviste de samme steder, sådan blev det fortalt. Vi tvivlede ikke, for specielt dækslasten var stuvet elendigt, hvilket vi senere fik at mærke i en hård kuling i Skagerak.

Vi afgik fra Wismar omkring den 5.-6. november 1948 bound for Klaksvik på Færøerne, hvor modtageren var en kendt storkøbmand, der sagar anvendte egne hjemmegjorte pengesedler som betalingsmiddel, de kunne kun bruges i hans forretning. En for ham god ide, men sikkert ikke helt lovlig.

Vi sejlede over Østersøen og op gennem Kattegat. Det trak op til storm, så vi måtte søge havn, så længe stormen varede, derfor gik vi ind til Frederikshavn, hvor andre skibe også havde lagt sig ind af samme grund. Stormen løjede lidt af og en anden dansk tremastskonnert af NORDSJØ-RMENS størrelse med træ fra Finland stod efter et døgn ud fra havnen. Denne skonnert skulle til England, så vidt jeg husker, men stormen tog til igen og ud for Norges kyst forulykkede den. Den blev fundet drivende med bunden i vejret og hele den 7-mands store besætning var druknet. Det berørte os dybt, da vi erfarede det.

Vi kan være glade for, at vi havde en fornuftig skipper, der kunne vurdere si-

tuationen. Det kunne vi være taknemmelige for.

Efter et par dage afsejlede vi fra Frederikshavn med kurs nordpa. Vinden havde lagt sig lidt, men søen var stadig ret hard. Vores dækslast, der var stuvet af »professoret«, føltes nu ret ustabil, hvilket bevirkede, at skipper tog beslutningen at sejle ind i en norsk fjord og der fa lagt surringerne om, sa vi ikke mistede dækslasten pa turen over Nordsøen eller i Atlanten, hvilket ma siges igen at være forudseende og klogt, han løb ingen unødvendig risiko. Vinden var stadig ret hard, vi lettede imidlertid anker. Da vi under sejl og for motor var kommet et godt stykke ud i Nordsøen, blev vort skonnertsejl (gaffelsejlet pa tokkemasten) blæst i stykker. Jungmand Hyttel og jeg blev sendt ud for at bjerge det. Da vi gik op i vinden, baskede det kraftigt hen over dækket. Jeg erindrer, at jeg sagde til jungmanden »Gud nade og trøste dig, hvis du går ind og forsøger at tage det agten fra«. Det var lige det han ville, han var pa vej ind pa sejlet agten fra, jeg fik fat i hans krave og stak ham en pa siden af hovedet. Jeg gjorde det for at redde hans liv, havde han naet ind pa sejlet, havde han fået et slag af dette, sa han var røget udenbords, hvor vi ingen mulighed havde haft for at redde ham i den høje sø. Vi fastgjorde sa en tovende oppe i mærset, og gik sa rundt om masten, til vi have trukket sejlet ind til masten, og gjort den forsvarlig fast. Som sagt var søen stadig høj, og vi var glade for, at vi havde fået surret dækslasten forsvarligt. Nu var det blevet godt hen at eftermiddagen den 12. november, vi tog noget vand ind i maskinrummet og dermed ogsa lasten, sa vi måtte til at anvende den handbetjente læns epumpe, der befandt sig pa forkanten af maskintoppen. Den dårlige stuvning af træet i lasten gjorde, at skibet tog vand ind. Vi pumpede løs pa skift for at bringe vandet tilbage, hvor det kom fra. Huden blev noget tyndslidt i hænderne, mens vi pumpede pa livet løs, og sa hen til den kommende frivagt, hvor den anden vagt overtog arbejdet.

Kl. 20.00 skulle vi pa vagt igen, sa det var ikke blevet til megen søvn, men den habede vi pa at fa fra kl. 24.00 til kl. 04.00. Med den kraftige vind gik det stærkt over mod farvandet mellem Fair Isle og Mainland (Shetland). Det var skønt at fa lukket øjnene nogle timer, det trængte vi til. Da vi blev purret tør kl. 4, var vi hurtigt ude af køjerne og i klunset, sa vi kunne overtage vagten. Det var pa styrmandens vagt, jeg skulle til rors, og jungmand Hyttel var udkig for. Frivagten var hurtig i køjerne, de var godt trætte og faldt hårdt i søvn, hvilket vi opdagede senere.

Da jeg havde stået til rors en kort tid maske en halv time – stødte vi hårdt ind i noget. Jeg røg mindst en halv meter i vejret og faldt ned igen pa rorcylinderen med skridtet landende pa den, hvilket ikke gjorde situationen nemmere for mig. Det smertede godt, men det blev hurtigt glemt med det i tankerne, hvad skete nu? Da det var blevet sort nat og godt diset, troede vi, det var et andet skib, vi var tørnet ind i. Jeg blev af styrmanden bedt om at springe forud for at se, hvad det var og se efter Hyttel, der var udkig for og samtidig purre frivagten. Jeg kunne høre en kraftig brusen, som vandet slog mod noget fast. Da jeg kigger op, ser jeg en mørk skygge, og samtidig da jeg kigger ud over rælingen, ser jeg vandet sla op mod en klippevæg. Blev sa klar over, at vi var gaet pa grund, men ikke at vi var sejlet direkte ind pa en klippeø. Det kom først senere. Styrmanden var kommet til, og han havde i mellemtiden purret skipperen. Jeg fór ned for at purre frivagten, der pa grund af deres træthed knapt var vagen selv efter braget. Jeg fik dem rusket op. De gned sig forvirret i øjnene, og troede de skulle pa vagt igen. Jeg fik dem forklaret, at vi var gaet pa grund, og at de i en pokkers fart skulle se at kom-

NORDSTJERNENS endeligt ved Foula d. 13/11-1948.

me i klunset. De troede jeg havde sjov med dem, men da jeg bad dem kigge ned på dørken, hvor vandet nu skvulpede frem og tilbage, gik situationen op for dem. Jeg kom hurtigt op på dækket igen, for at se hvad der kunne gøres. Fokkemasten, opdagede vi nu, var gået igennem køtsvinet. Det skyldes, at vi var sejlet ind i en tragt, hvor der var et rock mit i. Det var vi landet på, og stod efter omstændighederne godt, så længe det nu kunne vare. Skipperen besluttede nu, at vi skulle blive om bord et stykke tid, indtil det lysnede for bedre at kunne bedømme situationen. Der stod en del sø, men inderst inde var jeg bange for, at agterenden skulle brække af og med den vor livline, d.v.s. redningsbåden. Jeg spekulerede på, at agterenden med den tunge maskine kunne knække af og tage redningsbåden med sig, dermed var vi prisgivet. Nu var det blevet lidt lysere, at vi kunne tydeligere se de meget stejle klipper ned til skibet. Den vej kunne vi slet ikke redde os i land. Der var som nævnt kun redningsbåden agter. I mellemtiden havde vi set på søkortet og havde fundet ud af, at det var øen Foula, der lå foran os. Samtidig med så vi, at der var ingen beboelser på øen ifølge søkortets angivelse. Hvordan skulle vi komme i kontakt med omverdenen. Jeg spekulerede på et eller andet, der kunne holde os varme, da jeg havde noget whisky og nogle flasker snaps i mit skab, sprang jeg hurtig ud og fik stoppet nogle flasker sammen med noget varmt tøj ned i min køjesæk. Fast tøde skænkede jeg ikke en tanke, kun det at holde varmen, til vi blev opdaget, hvis vi da nogensinde fik fast grund under fødderne. Jeg havde taget mine søstøvler på, dels når jeg skulle ned i lukafet, hvor vandstanden var steget, og hvor jeg ellers ville blive vad om benene, og dels tænkte jeg inderst inde, at hvis det gik helt galt, så gik det i alle tilfælde hurtigt. Den tanke strejfede mig i den noget kaotiske situation. Men det gik nu hurtigt over. Mærkeligt nok var jeg kold og klar, og var også klar til at udføre det mindste vink fra skipperen eller styrmanden, idet jeg havde fuld tillid til deres dømmekraft til at få det bedste ud af den noget dumme situation, vi var havnet i. Jeg kiggede ud over vandet, hvor søen stadig ikke havde lagt sig så meget, som jeg godt kunne have ønsket. Den var dog blevet mere rolig og blev det endnu mere senere. Dønningerne var store, som de kan være på Atlanterhavet, hvor vi befandt os.

Ved halv otte tiden skønnede skipperen, at det nu var blevet så lyst, at vi kunne sætte redningsbåden ud. Kl. 8 var den i vandet og tømt for alt overflødigt gods. Vores køjesække fik vi ikke med, kunde de vigtigste skibspapirer og nogle egne papirer. Redningsbåden var ikke særlig stor, og der skulle være plads til 7 mand.

Vi satte af fra NORDSTJERNEN. Idet vi var kommet fri af skibet, kom der en dønning, som førte os tilbage mod agterenden, men af en uforklarlig grund drejede stævnen af redningsbåden lige fri af agterenden. Jeg må nok indrømme, at der kom en klump i halsen. Jeg var selv noget vemodig over synet af det dejlige gamle skib, der nu gik sit endeligt i møde. Den lignede godt nok sig selv, som den stod der på klippespidsen i tragten. Det eneste synlige på, at der var noget galt var, at riggen på fokkemasten hang slapt ned. Vi fattede hurtigt årerne og trak hårdt i dem, idet der omkring klippeskærene var meget store og kraftige hvirvler. Det var bare om at komme ud på det åbne hav. Da vi var kommet et godt stykke ud, fulgte vi kysten mod nord. Vi var stødt på den sydøstligste ende af øen ikke langt fra sydspidsen. Der var kun én vej, det var nordpå, til vi kunne finde et sted, hvor vi kunne lande båden. Efter en rum tid ved ærerne opdagede vi en skråning, hvor vi kunne trække båden op på, og derfra kunne vi kravle op af klipperne, til vi nåede op på fladt land. Da vi nåede derop, så vi til vor store forbavselse, at

der fandtes huse, og at der kom røg fra skorstene. Det var ikke mange huse, men øen var altså beboet, og vi kunne da få tag over hovedet om natten. I alt det sørgmodige var det et lyspunkt, og vi blev naturligvis glade. I hele perioden omkring forliset havde der ikke været tid til at tænke på familien derhjemme, de tanker kom først nu, hvor jeg havde fødderne på fast grund. Nu var man ikke den lille mand mere, der var overladt til havets luner. Nu var der styr på tingene, man var i live og på sikker grund. Ikke at der have været angst for ikke at overleve, det havde der været for meget at gøre til. Os 7 mænd luntede hen mod det første hus, for at give os tilkende og skipperen gik ind i det for at fortælle om vores forlis og bede om husly, og spørge om hvorledes vi kunne give en besked om hændelsen og vores redning tilbage til Danmark til reder og dermed vores familie.

Nu tilbage til vores møde med beboerne på Foula. Vi opdagede hurtigt at de var meget gæstfri. De tog imod os med åbne arme og var dybt rystet over at høre, at vi var forlist på den sydøstlige del af øen. Det var et sted, hvor aldrig nogen kom ud. Efter en meget kort stund, drog vi så ud for at tage strandingen i øjesyn. Nogle få af de lokale beboer fulgte med os. Vi mødte et trist syn, selv om skibet trods brændingen lå på samme måde, som da vi forlod det. Vi blev så enige om at gå derud igen, når vi havde fået lidt at spise og indlogeret os.

Efter vi havde fået noget mad, ville vi så ud til skibet igen. Der var nu samlet andre beboere, som fulgte med os, dels for at se strandingen, dels for at hjælpe os i det omfang de kunne. Vi havde fået samlet noget tovværk, for at kunne blive firet ned på dækket og eventuelt redde nogle ting fra skibet. Vi vandrede derud, jeg husker, at jeg stadig havde mine langskaftede søstøvler på, som jeg dog i mellemtiden havde fået smøget ned, så de var til at gå med.

Da vi kom derud, mødte der os et sørgeligt syn. Agterender var brækket af. Det var først på eftermiddagen, så der var gået ca. 6 timer, efter vi forlod skibet. Hvornar dette var sket, er der ingen der ved. Det var godt, vi nåede at komme fra borde, ellers havde vi været tortabt. Ingen ville have set os, og komme op af de glatte klipper ville have været helt umuligt uden hjælp oppefra. Der måtte nok være een, der havde holdt en hånd under os. Det sagde jeg tak for.

Nu, da vi var derude igen, ville vi forsøge at komme ned på skibet for at se, hvad der kunne reddes. Oppe fra klippetoppen kunne vi få øje på køjesækkene, de stod pænt placeret agten for den slaptrængende tokkemast. De stod øverst på listen i den kommende redningsaktion. Vi ville også forsøge på at komme ned i forskibet for at se, om der var noget vi kunne redde. Jeg meldte mig frivilligt til at gøre forsøget. Det skal siges, at noget af dæklasten var skyllet overbord, hvor den nu dannede en bro mellem klippesiden og skibet, den kunne man så løbe oven på, hvis det gik hurtigt. Jeg havde et øje på strømhvirvlerne rundt om klipperne og klippeskærene, der ragede op af vandet. Det medbragte tov blev bundet om livet på mig, således jeg kunne fire mig ned og på vejen tilbage, kunne man hive mig op. Skulle jeg komme i vandet, var tovværket min livline, hvor der som sagt var folk i den anden ende til at hive mig i sikkerhed. Så nu var det bare om at komme i gang. Jeg blev firet langsomt ned over klipperne, idet jeg dels skulle have fodfæste, dels kunne støde fra, så jeg ikke fik snuden helt op i den slimede klippevæg. Tagen, saltet og havgusen var årsagen til den smattede væg.

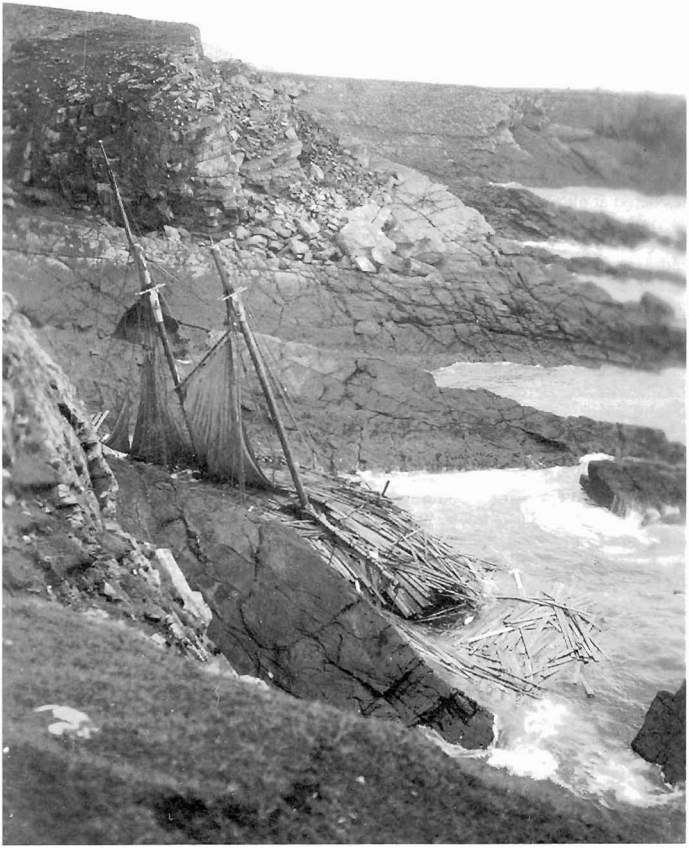
Jeg kom helskindet ned, og tog en hurtig løbetur over træet, der lå bølgende i takt med dønningerne fra havet mellem skib og klippevæg. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg var glad, da mine fingre fik fat i rælingen, og jeg svin-

Beboere på Foula kigger ned på NORDSJØRNEN, *hvor agterskibet er brækket af.*

gede mig om bord, stadig iført de lidt tunge søstøvler. Da jeg kom op dækket, følte jeg mig som »Palle alene i verden«, idet der var en klippevæg imellem mig og resten af verden. De små mennesker, der stod der højt oppe løftes meget langt væk. Jeg løsnede tovet fra taljen og bandt det fast og gik forud til lukalet, hvor jeg forsøgte at komme ned. Det lod sig ikke gøre, da lejderen havde lagt sig op under dækket og derved lukket af for nedgangen. Jeg forsøgte at få den fjernet, men jeg kunne ikke komme ned. Det måtte jeg opgive. Der var ikke noget at gøre i agterskibet, det var væk. Toppen af mesanmasten stak op af havet et stykke agten for det, jeg nu ville kalde et vrag. Tilbage var kun det gods, vi havde efterladt ovenpå dækslasten, heriblandt køjesækkene. Enden, jeg havde bundet fast, blev nu bunden omkring de enkelte effekter, som så blev hevet op en for en. Når en genstand var kommet op, blev tovværket oppefra kastet ud til skibet igen.

Jeg havde som tidligere nævnt, pakket noget varmende spiritus ned i min køjesæk. Den var kommet helskindet op. Men da jeg ser op, har de lokale beboer pakket den op og hevet en flaske whisky op og sat den for munden. Jeg gryntede lidt, fordi de ikke kunne vente til jeg var kommet op. Trods alt var det min, og jeg havde taget hele turen ned for bl.a. at hente den. Da følte jeg lidt uretfærdighed, men den fortog sig i løbet af få sekunder, de var så venlige overfor os, og havde åbnet deres hjem. Det var vi taknemmelige for, den mundfuld Whisky jeg var blevet snydt for, undte jeg dem gerne. Efter at have gjort hvad jeg kunne gøre på vraget, fik jeg tovenden om livet igen, så gik turen ned af skibssiden over det bølgende trælag op af klippesiden, da jeg kom op faldt mit blik på den tomme whiskyflaske, der nu lå på jorden. Vi vendte nu tilbage til husene, da vi ikke kunne gøre mere. Om eftermiddagen gik vi ud til et lille hus, hvor der fandtes en radiosender, der sjældent blev brugt. Den så ud til at have en alder, som den var krigsbytte fra 1. verdenskrig.

Jeg vil nærmest betegne den som en »dampradio«, hvilket er et forkert udtryk, men den fik sin strømforsyning fra en generator af samme årgang. Jeg erindrer, at operatøren havde sved på panden, endda meget tør han fik den i gang, på trods af at den blev smurt i alle ender og kanter, før han gik i gang med sit livs oplevelse, måtte det være. Det fik mine tanker hen på min oldefars færden med »motorrutebåden« SVANEN, der sejlede mellem Kleven og Ærøskøbing, omkring og lige efter århundredskiftet. Han og hans forgænger fik også en snak med deres motor, der til tider, efter forlydende, kunne være ret høj, når den ikke ville makke ret. Nå, i gang kom generatoren,



NORDSTJERNEN slås til vrag.

og sendeproceduren kunne begynde. Lyden, jeg vil snarere kalde det spektakel fra denne ildelugtende dieselgenerator, var så høj, at det undrede mig, at han kunne gøre sig forståelig overfor modtageren. Han fik så forklaret, at vi var strandet og alle var kommet velbeholden i land. Han blev bedt om, at de skulle give besked til rederen, der ville informere de pårørende. Han fik også indføjet, at vi gerne ville væk fra øen, når muligheden og forholdene var til stede, så vi kunne komme hjem. Jeg tror nok at et par af os stod med krydsede fingre for en lykkelig gennemførelse af operationen. Han afsluttede med et sigende nik til os, hvilket betød at alt var i orden. Så det håbede vi på. Han fortalte, at de ville komme over, når vejret tillod det, med en fiskerbåd. Hvornår det kunne blive, vidste han ikke, men som han sagde, de tog ingen chancer, så vi måtte forholde os roligt og vente. Han fortalte ved samme lejlighed, at Foula blev kaldt djævleøen, på grund af farligheden for skibsfarten. Så de lokalkendte tog deres forholdsregler og absolut ingen chancer. De kom heller ikke ind i havnen, så vi måtte ro til søs, for at gå om bord i det skib, der skulle hente os, hvilket med høj sandsynlighed blev en fiskekutter fra Scalloway. De kommende dage blev tiden brugt til spadsereture bl.a. ned til en lille havn, der heller ikke var aftegnet på søkortet, det var nærmest en kort bølgebryder bygget på langs af kysten, landfast i den ene ende. Der lå en mindre båd, vi fandt ud af, at vores båd, der stadig lå på skråningen, hvor vi reddede os i land, kunne vi ro om i havnen, hvor vi trak den på land. Senere gik vi også på besøg og fik en snak, men vi opholdt os mest hos min værtinde, hvor præsten kom meget. Hun var ligesom vort holdepunkt, følte jeg.

Det undrede mig, at der var mange norske og danske ord i sproget, men pludselig kom jeg i tanke om, at Shetlandsgruppen havde tilhørt Norge-Danmark omkring midten af dette årtusinde (i 875-1469, Norge, og ved rigsfællesskab også Danmark. Christian den I solgte dem til skotterne i 1590, for at skaffe penge, så han kunne få datteren afsat. Det sidste har jeg siden undersøgt). Det var godt, jeg var interesseret i historie i skolen.

Jeg må lige tortælle lidt om forholdene på øen og beboerne. Som man måske kan tænke sig, var det et meget fattigt og enkelt samfund. Krigen og isolationen var medvirkende. Den lille ø er en klippeø, ligesom man finder dem på Færøerne, ligger lidt over 20 sømil vest for Mainland og er som den vestligste ø i Shetlandsøgruppen, vel nok kendt af de fleste søfolk. En lidt farlig ø for sølarten. Vi fik at vide af beboerne, at der var foregået mange forlis på øen. Det største var et engelsk troppetransportskib under første verdenskrig, hvor mange liv gik tabt. Vi skulle have holdt os langt borte derfra. Nå, den nærmeste havn er Scalloway på Mainland, hvor alle forsyninger lejlighedsvis kommer fra med båd, det vil sige, når vejr og sø tillader det. Det kunne ske een eller 2 gange om måneden. Naturen er meget barsk, hvilket naturligvis smittede af på beboerne. Jeg havde på fornemmelsen, at vor ankomst satte gang i det lille samfund. Jeg tror, de livede op af vor nærvær og fortælling om livet udenfor øen og specielt i Danmark. Der var også en præst på øen, der havde været på et besøg i København i mellemkrigsårene. Han fortalte om det med stor begejstring og om hans oplevelser der. Jeg forsøgte at genoptriske nogle af stederne, da jeg havde boet i København i 10 år, så med mit kendskab til denne by kom minderne tilbage i hans erindring. En anden person, en dame, der var sygeplejerske og lærerinde, var en meget rar dame, som gjorde alt for os. Hendes mand sejlede, og de havde en lille søn på ca. 5 år. Det var også en hende, der arrangerede vores indlogering hos de andre beboere. Jeg

Agterskibet er brækket af, mesanmasten ses rage op.

var i den heldige situation at blive udlogeret hos hende, vistnok sammen med Karlo Rasmussen, hvor vi fik stillet soveværelset ovenpa med dobbeltsenge til radighed, og jeg skal nok sige, at det var koldt, væsentlig koldere, end jeg har oplevet noget andet sted i England. Jeg husker, at dynernes vægt foltes som et fjeld, der var lagt pa ens krop. Min vejrtrækning gik ned pa et minimum, der grænsede til kvælning. Det havde jeg ikke oplevet siden jeg som lille dreng i begyndelsen af 30erne overnattede hos min bedstemor i Ommel. Hun havde tilsvarende dyner, men kun til gæster. Jeg forvænte dansker skulle egentlig skamme mig ved at referere sligt. Det er gjort for at fortælle, at deres det bedste ikke var for godt til os stakkels skibsbrudne. Vi faldt hurtigt i søvn ovenpa døgnets oplevelser kombineret med de foregaende dages harde slid bl.a. ved hænsepumpen.

Beboerne, som jeg mener der var 10-15 at inklusiv børnene, var som tidligere nævnt meget fattige og meget isoleret fra omverden, hvilket vi oplevede under vort ophold. Megen af deres beklædning var uniformsdele fra den engelske hær, det blev baret af bade kvinder og mænd. Alle gik i gummistøvler, for veje fandtes ikke, der var kun plørede stier og klippegrund, sa det var fornuftigt fodtøj. Elektricitet var et ukendt begreb. Min værtindes søn, fik jeg hurtigt et godt forhold til, han fortalte mig, at det havde været en mand udefra, der bl.a. havde vist en tegnefilm med Mickey Mouse, han havde medbragt en generator, der forsynede filmapparatet med strøm, for elektricitet fandtes ikke pa øen. Drengen kunne blive ved med at fortælle om det i timevis og gentage det mange gange hver dag. Han var meget benovet over, at jeg ogsa havde set Mickey Mouse, sa havde han en, han kunne diskutere sin nye viden med. Jo, vi blev virkelig venner, maske for livet, dog uden senere at have kontakt med hinanden. Vi fik fortalt en anden historie al præsten, hvor en af øens ældre beboere var blevet syg, derfor matte hun sejles over til Mainland for at blive behandlet. Hun blev indlagt pa det lokale hospital. Da man om aftenen tændte det elektriske lys, skreg hun og troede, at hendes sidste dag var oprundet. Det blev hun ved med og insisterede pa at blive bragt hjem til Foula, for nærmest at blive genoplivet inden hun gik til de himmelske græsgange. Hun faldt først til ro, da man fik fremskaffet en petroleumslampe, der kunne give hende det lys, hun kendte fra sit livs ø. Det var et uspoleret folkefærd. De var ikke sa forkælet, som vi andre. Jeg undrede mig over, at jeg ikke sa yngre mænd, men til gengæld var der nogle yngre kvinder. Det blev sa fortalt, at mange af de unge mænd havde været med i verdenskrigen, hvor de havde oplevet den store verden udenfor øen. Det havde givet dem blod pa tanden til at finde en tilværelse udenfor Foula. De besøgte øen en sjælden gang, men deres fremtid lá ikke pa deres fødeø. Man mente ogsa, at den derboende, nuværende generation ville være de sidste pa øen, idet selv de unge kvinder ville forsøge at komme væk.

Brændsel fik de ved at grave tørv fra en torvegrav midt i en hulning, der landtes midt pa øen, der nærmest var formet som en wokgryde. Indtægterne kom dels af et farehold, hvor de klippede dem, kartede ulden, spandt den og strikkede trøjer, huer og handsker, der blev til det kendte Shetlandsuldtøj. Vi sa en del af det. Det var meget smukt med fantasifulde mønstre. De levede ogsa af farekødet, hvilket vi ogsa fik serveret. Jeg husker specielt en veltilavet puddingkage med faretælle, som smagte ganske dejligt, men resterne af tællen sad fast i tænderne, sa jeg matte ga udenfor og fjerne det overskydende. Det skal siges, at det var første gang jeg smagte puddingkage med en sadan ingrediens i. Sa jeg blev den oplevelse rigere.

Nå nu må jeg vende tilbage til forliset og vraget efter min beskrivelse af de lokale forhold.

Dagen efter forliset var vi igen ude at se, hvad der var sket med vraget, som jeg nu vil kalde resterne af NORDSTJERNEN, der lå dernede i tragten mellem vores last. Skibet var nu slået i stykker, og det meste af trælasten var stået til søs. Jeg stod og tænkte på, at jeg var den sidste, der havde sat mine ben på dette smukke skib, der havde gået så meget igennem fra sin stabelafløbning til sit endeligt her et godt stykke ude i Atlanten, fra bramsejlskonnert til skonnert og de hårde tørne besætningerne havde været igennem i tidens løb, det hele blev nu afsluttet her på hendes kirkegård en kold novemberdag. Vi sagde et sidste farvel i al stilhed til et næsten levende væsen, der ligesom vi mennesker både har fordele og bagdele, og som vi søfolk føler også har en sjæl.

Nå, livet må gå videre. Efter dette sidste møde, vendte vi tilbage til husene, hvor vi nød samværet og en jævnlig tur i naturen i fulde drag. Min værtinde fandt en dag en håndoptrukken grammofon frem, hvor hun satte plader på med skotsk folkemusik, og så lærte vi med stor besvær de gamle skotske folkedanse. Det var virkeligt festligt og fornøjeligt. Vi havde det bare godt, de gjorde alt for os. Det var nok sidste gang, vi satte vore ben på dette øde og fredfyldte sted. Der blev hver dag holdt udkig efter båden, der skulle hente os. Så en dag lå den derude. Vi gjorde hurtig klar til at tage af sted og drog ned til havnen, hvor Karlo Rasmussen med sit reddede kamera tog nogle billeder af os, bl.a. af hele besætningen og et af mig med en lokal skønhed, en meget sød ung dame, der havde en uspoleret charme iklædt sin soldaterfrakke og alpehue. Vi var nu på så god fod med disse mennesker, at det var lidt sørgmodigt at forlade dem. Vi var på en noget mærkelig måde kommet ind i deres tilværelse, og

Forfatteren til artiklen letmatros Henry Kromann i snak med lokal pige på Foula

havde måske givet dem et frisk pust fra en verden, som mange af dem slet ikke havde kendskab til. De og vi vinkede til hverandre, så lang tid vi overhoved kunne skimte dem. Nu var vi på vej til en mere materiel verden, men var den lykkeligere? Det tvivler jeg næsten på.

Vi nåede Scalloway, og blev derefter transporteret til Lerwick, hvor vi blev indlogeret på et stedlig hotel. Den næste dag måtte vi ud at ekvipere os til hjemrejsen. Den anden etape foregik med en rutebåd, der afgik sent på eftermiddagen, og sejlede den følgende nat til Edinburgh. Om bord kom Karlo Rasmussens kamera frem igen, og vi blev stillet op til et gruppebillede i vores nye tøj og hele besætningen blev samlet foreviget. Det var nu ganske rart at slippe søstøvlerne, det skal nævnes, at jeg ikke havde sovet med dem om natten, men derovre på øen var de nu ikke så ringe. Vi kom sent til køjs, vi snakkede og fik os nogle gode whiskies, ja, jeg taler i flertal. Erindringen om dette skyldes, at jeg på et tidspunkt følte mig lidt utilpas, men om det skyldes whiskyen eller skibets rulning, står mig lidt uklart. Da jeg aldrig før eller siden har været søsyg, kom jeg senere til det resultat, at whiskyen nok havde haft en ugunstig virkning på min tilstand. At

Besætningen fra NORDSTJERNEN på Foula efter forliset. Øverste række fra venstre: letmatros Henry L. Kromann, skibsfører Eigil Sørensen, styrmand Karlo Rasmussen. Siddende fra venstre: jungmand Hyttel, matros Gudmundsson, jungmand Christensen og matros Christensen.

vi kom sent til køjs, kan vel ikke undre. Det gjorde vi bare, for vi var i hinandens gode selskab, og var glade for at det gik hjemad.

Næste dag lagde vi ind i Edinburgh, hvor vi skulle møde op i generalkonsulatet til en foreløbig afhøring om forliset, hvilket foregik meget roligt og stille. Derefter fik vi noget at spise, og om aftenen tilbragte vi nogle glade timer i et »Dancinghouse«, hvor vi fik svinget benene til datidens moderne toner, sådan lidt af Glenn Miller, som var den tids topmoderne musik. De unge skotske piger var meget interesseret i at danse med os. Vi havde en hel del at fortælle om vores oplevelse. Skipperen havde lidt svært ved at få os hen på banegården, nu da vi igen var kommet i særdeles godt selskab, denne gang under mere komfortable forhold.

Vi blev kostet ind i toget, hvor vi forlod Edinburgh sent på aftenen og satte kursen mod London. I toget oplevede vi både civile og soldater, som vi naturligvis fik en snak med. Tiden gik hurtigt. Vi fik også sovet lidt inden vi stoppede op i London. Der blev der også tid til at få en lille tur i London, inden vi fortsatte mod Harwich, hvor vi skulle med Englandsbåden til Esbjerg. Jeg vil nu hellere kalde den Danmarksbåden, for vi skulle jo hjem til Danmark.

Om bord hyggede vi os og kom i snak med en del andre passagerer bl.a. en del amerikanske farmere fra The Middle West, der var på rejse til Danmark, for at se dansk landbrug. Min formodning om deres trip var, at de for en kortere tid ville væk fra konerne og pligterne på farmene. Jeg havde sejlet meget på USA et par år før, og havde der med stor generthed fået lært mig både New Jersey dialekt og fået et amerikansk ordforråd, derfor ville min samtalepartner ikke tro, at jeg var dansker og fra København, idet han var sikker på, at jeg var fra New Jersey. Han

var overbevist om, at jeg havde skæg med ham, sa han bad mig blive stående, til han havde hentet en af de andre medlemmer fra gruppen, som var danskamerikaner, for at få bekræftet min påstand eller det modsatte. Jeg var lidt stolt af, at han kunne tage fejl af min nationalitet og mit sprog, der ikke var sa ringe, som jeg selv troede. Han bad mig blive stående, til han kom tilbage, hvilket jeg naturligvis gjorde. Hans dansk-amerikanske medrejsende bekræftede mit udsagn, og vi kom på rigtig god fod med hverandre. Det blev sent, inden vi kom til køjs.

Næste dag, som jeg mener var den 22. november, ankom vi til Esbjerg om morgenen, hvor der så skulle afholdes søforhør om forliset. Et forhør der skulle klarlægge årsagen til forliset. Til søforhøret var naturligvis rederen E. B. Kromann mødt op for at høre de nærmere detaljer om selve forliset.

Skibsføreren, styrmanden og jeg var de centrale personer. Skibsføreren havde overgivet vagten ca. en halv time før forliset til styrmanden. Kursen var sat af skipperen, da vi kom i styrehuset, hvor jeg overtog rorstørnen. Man forsøgte at vride skylden for forliset at på mig med, at jeg ikke havde holdt kursen, men da vi havde været 2 personer i styrehuset i den korte tid, vi havde været pa vagt, dels styrmanden, der med passende mellemrum kontrollerede kursen, dels mig ved roret, hvor jeg ikke var nybegynder som rorgænger. Da vi begge kontrollerede kursen løbende, kan det ikke være årsag til forliset. Fejlen er sket, før vi overtog vagten, enten som en styringsfejl eller en forkert kurslægning. Det er senere blevet mig fortalt, at der kan løbe en kraftig nordgaende strøm mellem Mainland og Foula, den kunne, hvis det er rigtigt, sætte os nordpå. Havde der været taget hensyn til den? Da kursen var sat sønden om Foula og måske lagt for tæt på sydspidsen af øen, skal der ikke meget til, at vi gar direkte ind på den, når vejret med dis og sø foruden strøm tages i betragtning. Alt er gisning, men en ting er sikker, jeg/vi holdt den afgivne kurs fra vi overtog vagten. I øvrigt var forholdene ikke gunstige, idet det var meget diset kombineret med sø, hvilket gjorde, at udkiggen ikke havde mulighed for at høre den brusen, der var omkring klipperne. Havde det været klarere vejr, havde vi måske kunne undga det skete. Retsmødet blev afsluttet med, at årsagen til forliset ikke kunne fastlægges.

Dagbladet *Vestkysten* havde før retssagen sendt en journalist, der interviewede os om forliset. Skipperens udtalelse blev refereret næste dag og bragt sammen med et billede af os alle. Vores forlis var altså kendt i Danmark.

Vi skiltes efter retssagen og drog hver til sit rundt omkring i landet. Jeg har efter den tid af besætningsmedlemmerne kun mødt Karlo Rasmussen. Det var et dejligt gensyn. Han skal have en stor del af æren for at ovennævnte blev skrevet. Uden de billeder han optog, for mere end 50 ar siden, havde mine oplevelser aldrig blevet ført pa papiret. De satte tankerne i gang. Tak, kære Karlo, andre kan maske have lidt glæde af vores fælles indsats. Du som fotograf, jeg som skribent.

Ovennævnte beretning er, som det vil fremga af teksten, set med mine øjne, og de oplevelser jeg havde fra min tid pa NORDSTJERNEN fra jeg påmønstrede til besætningens tilbagekomst til Danmark i 1948.

Gensyn med Kim

Af EDITH KØRNER, Marstal

Edith Kørner var ung sygeplejerske på JUTLANDIA under Korea-krigen.

Blandt de sårede soldater fra fronten ankom en 14-årig dreng, Kim. Det blev et sjældent venskab mellem læger, sygeplejersker og Kim. 40 år efter dumpede et brev fra Korea ind hos Edith Kørner i Skolegade, Marstal.

Brevets indhold var så utroligt, at hun måtte sætte sig ned og læse det flere gange. Afsenderen hed Kim Ju Whan, og Ediths tanker gled tilbage til 1952-53, da hun som ung sygeplejerske var med hospitalsskibet JUTLANDIA under Koreakrigen.

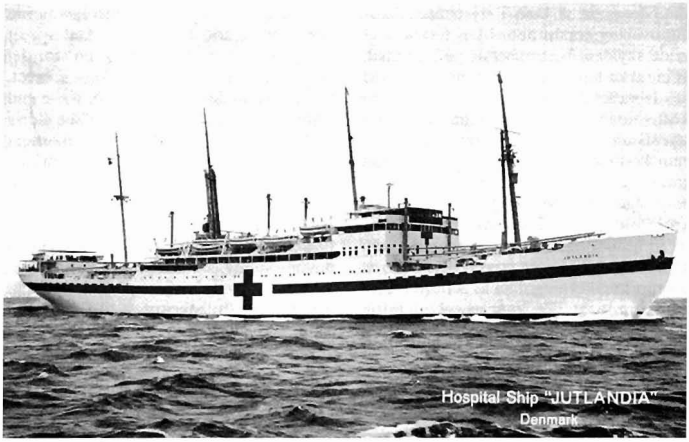
Efter min uddannelse som sygeplejerske på Bispebjerg hospital, tog jeg sammen med en veninde til London, hvor jeg arbejdede på et hospital, fortæller Edith Kørner.

Under et besøg hjemme hos mine forældre på Lolland hørte jeg, at JUTLANDIA lå på Nakskov skibsværft for at få bygget en helikopterplatform, inden skibets tredie togt til Korea. Jeg var meget nysgerrig og tog derhen og faldt i snak med 1. styrmanden, som viste mig rundt på skibet.

Ih, hvem der dog var så heldig at komme med ud, sagde jeg bagefter.

Jamen, så send dog en ansøgning, sagde han. – Jeg er sikker på, at du nok skal komme med. Og det gjorde jeg.

Der var hundrede af andre sygeplejer-



ØKs JUTLANDIA.

JUTLANDIA i Nakskov d. 2/7-1952.

sker, som var mødt op til samtale i Røde Kors´ lokaler i København. – Og jeg var altså en af de 42, som blev udvalgt, foruden 16 læger og en besætning på 180 mand. Den 20. september 1952 sejlede vi ud fra Langelinie.

Vi lå på reden ud for havnebyen Inchon, og vores opgave var at behandle de sårede FN-soldater fra krigsfronten mellem Nord- og Syd Korea. Som en af de yngste sygeplejesker kom jeg rundt på alle afdelinger, og vi arbejdede ofte i døgndrift, efter at helikopteren nu kunne lande på skibet, med de sårede soldater. Vi fik også lejlighed til at komme i land, hvor vores chauffør kørte os rundt i amerikanske jeeps, og her oplevede vi krigens gru for civilbefolkningen. Børn og voksne flakkede rundt og søgte efter madrester på lossepladserne, og på de primitive lazaretter var der stor mangel på læger og sygeplejesker.

Alles kældedægge

– Men nu kommer så forhistorien til det brev, jeg modtog. Jeg havde været med JUTLANDIA en tur til Japan, og vi var på vej hjem til Inchon. Her var blandt andre diakon Johan Frisk blevet for at hjælpe til på børnehospitalet. Han var til stede, da de bragte en lille forældreløs dreng på 14 år ind på hospitalet. Kim Ju Whang. Han klarede sig som avisbud, men havde været ude for en togulykke, hvorved hans venstre ben var blevet kørt af over knæet.

Kim havde øjeblikkelig brug for en blodtransfusion, men det var umuligt at finde en bloddonor. Så det endte med, at Johan Frisk spurgte, om hans blod ikke kunne bruges. Næste dag var JUTLANDIA tilbage fra Japan, og Kim blev straks fløjet om bord og opereret.

På det tidspunkt havde vi nogle få ledige sengepladser om bord, og vi fik indrettet en børneafdeling med plads til 7-8 børn ad gangen. Kim var den patient vi havde længst, frem til våbentilstanden i begyndelsen af oktober 1953. Jeg fik et utroligt dejligt og varmt forhold til ham.

Romantik om bord

Han var den kærligste lille dreng på trods af, at han i starten var i en elendig forfatning, og han blev alles kæledægge. Snedkeren om bord lavede et træben til ham, så han kunne humpe rundt med krykker.

Besætningsmedlemmer om bord på JUTLANDIA 1959. I forgrunden matros Hans Bech Jensen, der i 1999/2000 er en af museets samvittighedsfulde medarbejdere.

Men ikke et kny, kun et smil og glæde mødte vi fra Kim. Så kom den svære dag for os, da missionen var udført, krigen var slut, og selv om vi alle sammen gerne ville havde haft Kim med til Danmark, matte vi aflevere ham på et børnehjem i Inchon. Det var en dybt gribende afsked, og vi frygtede alle, at han aldrig ville klare sig.

Men der havde også været romantik om bord på JUTLANDIA. Ud af de tre togter til Korea blev der dannet en snes par. Edith blev således gift med 3. styrmanden, John Kørner, kort tid efter hjemkomsten til Danmark. John Kørner læste videre til navigationslærer i København, og i 1960 flyttede han og Edith til Marstal. Her blev han lærer på Navigationsskolen, og Edith fik arbejde som hjemmesygeplejerske og som skolesygeplejerske.

Men nu til brevet fra Kim Ju Whang.

40 år efter disse begivenheder kom det mest gribende og smukke brev fra ham, fortæller Edith Kørner. På et udmærket engelsk fortalte han, hvordan han i de første tre år efter vores afrejse havde lært, hvad sult vil sige. Han hutlede sig igennem og levede af affaldet i skraldespandene. Men viljen til at overleve havde han. Kim havde lært sig at reparere radioer og fjernsyn, og da han var 20 år, kunne han åbne sin egen forretning. Kort tid efter blev han gift, og de fik 4 børn, som alle har fået en universitetsuddannelse. Han lærte sig engelsk, og senere nedsatte han sig som ejendomsmægler, så Kim er en velhavende mand i dag.

I brevet spurgte han også til Johan Frisk, som havde givet ham blod, og tilføjede: »Jeg føler stadig, at hans blod cirkulerer i min krop«.

Brevet var underskrevet: »Din kæreste dreng, Kim Ju Whann, jeg vil altid forblive din dreng, og du min unge nurse«.

Til Danmark

Det viste sig, at Kim, som stadig bor i Inchon, havde opsøgt den danske konsul i Seoul, som havde hjulpet ham videre til ØK's adresse. De havde sendt hans breve til de 6-7 stykker af os, som havde passet ham. Og det blev starten til en flittig brevveksling.

Det var hans største ønske at komme til Danmark med sin kone og møde os, for så ville han invitere os ud på en elegant restaurant i København. I marts måned 1993 skrev han, at han ville komme til Danmark en uge i maj. Kim og hans kone boede i Virum hos et andet ægtepar fra JUTLANDIA, og John og jeg tog derover for at møde dem. Det var aldeles gribende og spontant, da vi omfavnede hinanden.

Kim havde reserveret bord på en koreansk restaurant ved Det Nye Teater. Vi var 6 fra Jutlandia-tiden, læger, sygeplejersker og diakonen, Johan Frisk, som gav ham blod dengang. Og Kim holdt den smukkeste tale på engelsk. Uden os havde han aldrig fundet troen på et værdigt liv, men vores kærlighed havde fået ham til at kæmpe for tilværelsen. Talen fik tårene frem hos os alle.

Så blev der udvekslet gaver. Vi havde en bog på engelsk om Ærø med til ham og hans kone, og vi fik en æske med ægte Ginsingte og to smukke koreanske dekorationer, som symbol på livslang lykke. Det var næsten ikke til at bære, at Kim og hans søde kone skulle rejse næste dag.

Men vi skriver stadig til hinanden, og det bliver vi ved med, så længe vi lever.

Hjemkomst. Edith Kørner kigger efter pårørende på Langelinie ved JUTLANDIAS ankomst 16/10-1953.

Lidt om arbejdet bag »Marstal Søfart 1925-2000«

Af Karsten Hermansen

For flere af Søfartsmuseets medarbejdere - lønnede som frivillige - kom udarbejdelsen af bogen *Marstal Søfart 1925-2000* til at optage en del tid i året 1999. Bag det færdige resultat gemmer der sig en del arbejde, som læseren ikke uden videre far øje på, og det er dette arbejde, som skal beskrives lidt nærmere i det nedenstaende.

I 1997 blev opgaven - at skrive en efterfølger til overarkivar Erik Kromans *Marstals Søfart indtil 1925* (udkom 1928) - stillet, og der blev holdt nogle møder om udformningen af bogen. Alle var enige om, at det var en stor og temmelig uoverkommelig opgave, medmindre der var flere skribenter. Hvem skulle skrive hvad, og hvem ville overhovedet patage sig at skrive? Dét spørgsmål *har* - som man kan se i det færdige resultat - fundet sin løsning.

Efter uddelingen af skriveopgaverne skulle kildematerialet findes frem. Private virksomheder er ikke forpligtet til at gemme noget som helst fra deres arkiv, og det er derfor meget forskelligt, hvad der er gemt om en given virksomhed. Det gælder ogsa rederi- og værftsarkiver. Søfartsmuseet er sa heldig at have en del materiale om rederidrift - her tænker jeg især pa H. C. Grubes arkiv - men er dette kildemateriale repræsentativt? Heldigvis har Marstal hele tre gamle mæglerfirmaer/rederier, sa vi supplerede Grubearkivet med materiale fra Erik B. Kromann/Hermann C. Boye & Co. og Albert E. Boye & Co. Når man skriver samtidshistorie, kan man ogsa ty til de implicerede folk, som kan redegøre for den historiske baggrund. Dén mulighed er blevet benyttet i vid udstrækning.

En stor del af arkivmaterialet ville først blive virkelig anvendeligt, nar det var skrevet ind i en database, og her kommer en af de usynlige, men kæmpemæssige arbejdsopgaver ind i billedet:

Søfartsmuseets frivillige medarbejder, Karen Nielsen, gik frygtløst i gang med at indtaste befragtningsoplysninger fra rederierne H. C. Grube, Albert E. Boye & Co. samt Erik B. Kromann/Hermann C. Boye & Co. Der blev arbejdet et helt ar pa denne opgave. Ind imellem arbejdede Karen Nielsen ligefrem pa fuld tid for at na det til tiden - ret imponerende i en alder af 80 ar! - og hun nævde da ogsa at fa skrevet alle de udvalgte oplysninger ind. 17.500 gange blev følgende oplysninger indtastet: rederi, rejsenummer, dato, skibsnavn, fra hvilken plads i hvilket land og til hvilken plads i hvilket land skulle lasten transporteres, lastens art, omfang, fragtrate og eventuelle ekstra bemærkninger. Bagefter gav hun sig i kast med at skrive lister over havnekommissionsmedlemmer og havneudvalgsmedlemmer samt forskellige afskrifter til brug i manuskriptet.

Karen Nielsens indsats er uden tvivl den største enkeltpræstation, men der var flere andre ihærdige. To af museets lønnede medarbejdere gjorde ogsa en stor indsats. Tina Hansen tastede massevis af regnskabstal ind i et regneark, så tallene kunne bruges til computergrafik. Selve grafikken blev lavet af Henning Terkelsen, som takket være sin store indsigt i computerteknologiens muligheder også kunne lave bogens kort. Man ma nemlig ikke bare gengive et allerede trykt kort. Terkelsen tegnede kort i mange timer, og

resultatet blev gode og tydelige kort, som vi nu har liggende til en anden god gang.

Sidst på efteråret 1999 var det efterhånden ved at være tiden at finde illustrationer til bogen. En stor del af illustrationsmaterialet var allerede fundet, nemlig grafikken: kurver og tabeller, men billedsiden manglede. Erik B. Kromann og undertegnede gennemgik billeder flere aftener og nætter. Museet har en stor fotosamling, men tit og ofte manglede vi eksempelvis et portræt i en eller anden sammenhæng. Disse billeder skulle vi i så fald låne os til. Andre fotografier fandtes kun som negativer, og her kom museets frivillige fotograf, Tage Johansen, så at sige ind i billedet. Han fremkaldte og affotograferede mange billeder.

Efterhånden var arbejdet nået så langt frem, at manuskript, kort og billeder kunne afleveres til trykkeriet, hvor teksten blev brudt om, og billederne blev placeret. Så blev der læst korrektur. Da denne fase var overstået, skulle der udarbejdes registre til bogen. Ved at lave en fyldig indholdsfortegnelse kunne vi spare at lave et sagregister, men personregister og skibsregister var ikke til at komme udenom. Til dette arbejde fik undertegnede stor hjælp af Ruth og Finn Poulsen, som påtog sig at lave registrene til bogens første del 1925-1963, altså de første par hundrede sider.

Registrene blev afleveret lige før jul, og så var der kun tilbage at vente på det færdige resultat fra trykkeriet.

Fire af H. C. Christensens skibe, dampskibene ENIGHEDEN, ERINDRING, N J OHLSEN *og tremastet bramsejlsskonnert* HANS, *flagsmykket i anledning af Anna og Hans Christensens sølvbryllup 1927. (Illustration fra »Marstal Søfart 1915-2000«).*

Uforklarlige hændelser

Af fhv. skibsfører
KNUD RASMUSSEN »Tømreren«,
Rudkøbing

Fars gamle onkel Gustav Rasmussen, som har skrevet en 100 sider lang rapport om familien og dens skibe i Marstal under titlen »200 aarig Marstal Skipperslægt mindes Søen« har under titlen »Uforklarlige hændelser« skrevet følgende:

Den nat fars gamle matros forliste med sit skib ved Rygen stod jeg ved roret paa mit eget skib. Jeg var alene, det var klart maaneskin, og jeg kunne tydeligt se hen over dækket. Pludselig ser jeg henne midtskibs en skikkelse komme op af vandet, gaa tværs over dækket og ud i vandet paa den modsatte side. Jeg var klar over at det var Laurids. Senere fik jeg at vide, at det var paa samme tid at Laurids var strandet paa Rygen og omkommet.

Nu havde jeg haft meget med Laurids at gøre, naar jeg sejlede med min far i

Agterspejlet fra forenagterskonnert FORTUNA *er i dag opstillet i Marstal Søfartsmuseums gård.*

Skibsfører Gustav Rasmussen (1867-1943) sommeren 1938 om bord i båd på Limfjorden.

FORTUNA. Denne oplevelse var meget underlig og jeg kan ikke forklare den.

– – –

I efteraaret 1896 rasede der en forfærdelig orkan over Nordsøen. Jeg var med mit eget skib paa vej med last fra England. Mange skibe gik ned i orkanen ogsaa nogle fra Marstal. Jeg var lige gaaet nedenunder et øjeblik for at hvile mig og lukkede øjnene et øjeblik, og saa drømte jeg om en anden Marstalskipper, som jeg kendte og som ogsaa var gaaet ud fra England samtidig med mig. Jeg saa ham staa ude i det meste forrygende vejr og søen slog op over ham fra alle sider og det hele stod i eet, men saa et øjeblik efter ser jeg ham staa paa en stille grøn eng, det hele var saa roligt, stille og smilende og der stod han saa ganske roligt og vinkede til mig. Senere efter at jeg var kommet tilbage til Marstal, gik jeg nede paa havnen og sludrede med nogle andre skippere, saa blev vedkommende skipper omtalt, fordi han var meldt savnet. Saa kom jeg i tanker om min drøm og sagde

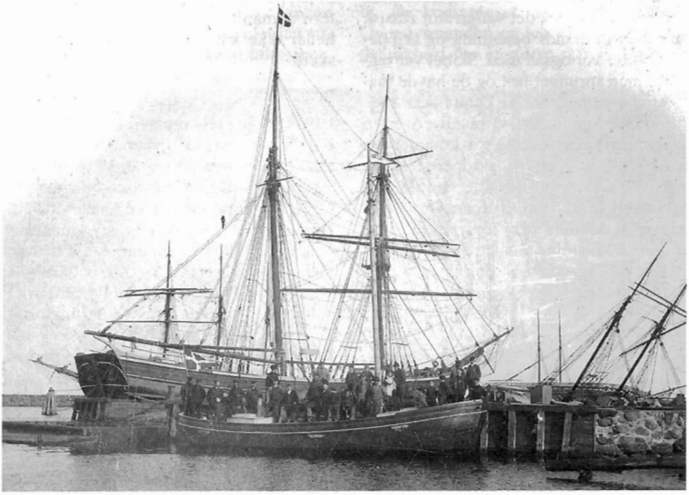
ganske kort, han kommer ikke mere, han er død.

– – –

En anden gang var jeg ombord i et skib, vi var paa vej igennem den engelske kanal, vi havde en ladning brosten fra Skotland og var paa vej til Frankrig og det blæste en storm. Jeg havde frivagt og var under dæk. Pludselig hører jeg ganske tydeligt en stemme raabe »kom op« og jeg for straks op paa dækket, men der var intet at se, roret var gjort fast og hele vagten stod henne midtskibs omkring storestagsejl, skødet var sprunget og de var i færd med at reparere det. Saa kastede jeg et blik ud over forskibet og ser ganske tæt paa en sejler komme lige imod os og vi havde vigepligt. Jeg sprang hen og fik lagt roret op og saa hen til stormasten og rev faldet los. Under saadanne vejrforhold førte vi ikke det rigtige storsejl, men havde i stedet for et trekantet stormsejl. Som regel maatte vi hive og slide i faldet for at faa sejlet til at løbe ned, men nu saasnart jeg løsnede faldet gled sejlet ganske let ned, saa løb jeg tilbage til roret og fik skibet til at falde af akkurat saa meget at vi lige gik klar af det andet skib, men jeg turde næsten ikke se op for saa tæt passerede det andet skib. De raabte efter os og skældte sikkert ud, det var en nordmand. De andre henne midtskibs bemærkede ikke noget før det hele næsten var overstaaet, og de fortalte mig, at ingen havde kaldt paa mig.

– – –

Noget af det mærkeligste jeg har oplevet var da jeg sejlede med skonnertbriggen VEGA af Marstal. Dette skib førtes og ejedes af min svoger Rasmus Andersen Rasmussen. Vi laa i Nordsøen, det var hen mod aften og det blæste kraftigt. Vi skulle vende, jeg stod ved roret og jeg



Skonnertbrig VEGA i Marstal Havn.

lagde roret ned og skibet løb godt nok op i vinden, men der blev den liggende og ville ikke gaa over stag, det var dog besynderligt tænkte jeg, for den skulle jo have vendt som ingenting. Naa, jeg faldt af igen og den havde faaet god fart paa, og jeg lagde igen roret ned, men der skete det samme igen, den løb godt nok op i vinden og blev liggende. Rasmus var kommet op og stod nu ved siden af mig og vi var skam lige ved at komme op og nappes. Vi faldt saa af endnu en gang og jeg skulle lige til at lægge roret ned for tredje gang og selv om det nu allerede var halvmørkt saa faar vi nede i læ og tæt paa øje paa en brig, den laa næsten helt under vand og havde ikke langt igen. Vi fik taget farten af VEGA og sprang hen og gjorde storbaaden klar. Vi skulle ellers altid bruge talje for at faa den los, men det var der ikke tid til her, saa alle mand tog et tag og forunderligt nok gled baaden straks i vandet. Jeg sprang ned i den sammen med et par mand og kom godt nok i læ af briggen, det var en stor russisk brig med ni mands besætning og skipperens datter var ogsaa med. Skibet var ballastet men sprunget læk og de havde faaet sand i pumperne. Vi kunne ikke tage alle paa en gang, saa vi maatte over to gange. Kort efter at alle var kommet om bord sank briggen og skipperen sagde paa tysk » Da geht der alte Heros«. Jeg har ingen forklaring til denne hændelse udover at det maa være forsynets mening at denne besætning skulle reddes for hvis VEGA var vendt, som den plejede saa havde vi aldrig faaet øje paa briggen.

– – –

Gustav Rasmussens søn, Holger Rasmussen, har kun een gang oplevet noget uforklarligt og der var hans far ogsaa med i, for det var nemlig til Gustavs begravelse i 1943.

Det var en smuk stille junidag, kisten var lige sænket i graven og Provst Egede Schack havde lige ladet jorden falde paa kisten, og i samme øjeblik kom bogstaveligt talt som et lyn fra en klar himmel et forrygende vindstød og flere fulgte efter, og det kneb for folk at stritte imod vinden og Provsten kunne daarligt holde paa hat, kjole og skovl. Det hele varede i 20 sekunder og saa var det igen helt stille. Provsten, en mand af intelligens og ligevægtigt omdømme sagde flere aar efter med et halvforlegent smil til Holger, at det nu egentlig var noget meget mærkeligt der skete ved den begravelse. Holger vil ikke kommentere sagen, men nøjes med at sige, at det maaske er en forbindelse mellem os her og det hinsides, som vi ikke forstaar os paa.

Knud Rasmussen har selv haft mærkværdige oplevelser på søen:

I relation til Gustav Rasmussens beretninger kan jeg berette om tre episoder af lignende art, som jeg har oplevet ca. 100 aar efter ham. Jeg vil gerne understrege, at jeg betragter mig som en lige saa nøgtern sømand som Gustav var, og at jeg heller ikke kan finde forklaring paa det skete.

– – –

I 1954 var jeg selv mønstret ombord i den 10.000 tons store stykgodsbaad TREFIN MÆRSK som tømmermand. Vi var paa vej fra Panama til San Francisco og videre til Far East. Ombord var en saakaldt fladtank lige under skibets styremaskine, denne tank kunne rumme ca. 150 tons. Den blev mest brugt som ballasttank, men al og til havde vi flydende tælle eller palmeolie i den, og den var derfor forsynet med varmespiraler. Jeg havde faaet besked af overstyrmanden, at tanken skulle bruges ude paa Østen, saa jeg havde derfor læneset den og aabnet for luftrør og mandedæksel for at faa lidt luft i tanken. Jeg skulle ned i tanken for at efterse sugeledninger og i det hele taget efterse den. Egentlig skulle jeg have haft en mand til at holde vagt af sikkerhedsmæs-

sige grunde, men jeg tænkte, at naar tanken var gennemluftet et par dage, saa skulle der ikke være fare. Efter at være kommet ned i tanken lagde jeg mig paa knæ ved sugerøret og da jeg skulle rejse mig kunne jeg ikke komme op og kort efter var jeg bevidstløs. Jeg troede, at jeg drømte at jeg var nede i tanken, men saa slog jeg min albue mod et af varmerørene og fik et elektrisk stød og opdagede, at min lommelygte var rullet fra mig og laa og lyste et stykke væk. Nu var jeg klar over at jeg virkelig var i tanken og at der var fare paa færde og maatte sørge for ikke at gaa i panik for ingen ville høre mig, selv om jeg raabte. Jeg kunne se lyset komme ned henne ved lejderen ved mandehullet, og nu var det bare om at komme derhen. Rejse mig kunne jeg ikke, saa jeg trak mig langsomt paa ryggen over de slimede rør og kom efterhaanden hen i nærheden af mandehullet, hvor luften var bedre. Jeg laa lidt der og fik det bedre, og ved hjælp af trinene kom jeg langsomt op at staa, saadan opholdt jeg mig et stykke tid, idet jeg ville være helt sikker paa ikke at falde igen. Jeg kom endelig op og fik den friske luft i mig og vaklede ud af styremaskinen. Den første, der saa mig blev helt forfærdet for jeg var ligbleg. Styrmanden og flere kom til og fik mig ud paa dækket, hvor jeg med een under hver arm gik frem og tilbage for at faa vejrtrækningen i gang igen. Det var meget tæt paa, og det kan kun have været min skytsengel, som hjalp mig. Siden har jeg advaret andre imod at gaa i tanke, før de er udluftet.

I 1970 var jeg skipper i A. P. Møllers bulkcarrier FLORENTINE af Panama, som var paa 25.000 tons. Vi var paa rejse fra Durban til Osaka i Japan med en fuld last pigiron. Vi laa ca. 3 sømil fra Kii Suido, den meget smalle indsejling til bugten, hvor Kobe og Osaka ligger. Det var meget tæt taage, og vi kørte med meget langsomt frem, eller stop, paa maskinen, idet der er meget trafik i omraadet. Forude havde vi bl.a. 3 ekkoer paa radaren og de kom meget langsomt nærmere. Overstyrmanden og jeg var enige om, at det sikkert var et større skib og de min-

Bulkcarrieren FLORENTINE bygget som tankskib MCKINNEY MÆRSK.

dre ekkoer var fiskere. Holdt nøje øje med radaren og jeg blev betænkelig da punkterne stadig holdt samme afstand til hinanden og spekulerede paa om det kunne være 2 slæbebaade med et skib under bugsering og gav derfor ordre til halv kraft frem og haardt styrbord ror og i det samme saa vi den ene slæbebaad ret for og meget tæt paa. Slæbebaaden drejede haardt styrbord og FLORENTINE var nu langsomt i styrbords drej og vi passerede hinanden meget tæt paa. Det viste sig at være en stor havareret norsk tankbaad under bugsering til værft eet eller andet sted i Japan. Havde jeg ikke i sidste øjeblik faaet den indskydelse at dreje haardt styrbord, saa var vi kollideret.

I 1979 var jeg skipper i A. P. Møllers tankbaad GJERTRUD MÆRSK paa 30.000 tons. Vi var paa vej til New York med en ladning benzin. Vi var ved at være oppe paa en position, hvor vi skal dreje ind efter Ambrose fyr, hvor vi faar lodsen ombord. Der er 3 ruter at sejle ind i og jeg havde tænkt paa den nordligste, idet jeg regnede med, at der var mindst trafik. Der er radiosignaler at styre efter i hver rute. I det samme siger styrmanden, nu er vi lige i den midterste rute efter signalerne, skal vi ikke tage den? Jo all right,siger jeg og vi drejer saa ind i kursen, der var temmelig meget luft og hvide toppe paa søerne. Kort efter faar vi øje paa et lille hvidt punkt og drejer ned imod det, som viser sig at være en ca. 12 fods glasfiberjolle. Vi regner med at den er tom og bare drevet ud fra land i den kraftige fralandsvind. Pludselig rejser en person sig op og fægter vildt. Vi faar vendt skibet og efter noget besvær faar vi lagt skibet saaledes, at jollen kan drive ned og ramme os midtskibs. Vi har hængt lejdere og tovværk ud over siden og et par mand nede for at tage imod og vi faar ham godt om bord, jollen maa vi lade drive. Manden den 35 aarige Raymond J. Barberio fra Monmouth Beach havde været ude at fiske, men paahængsmotoren var gaaet i stykker og inden han kunne ankre var han drevet ud paa dybt vand, og vi fiskede ham op ca. 78 sømil fra Sandy Hook efter at han havde drevet i 3 døgn og næsten opgivet redning. Han var efterlyst og U.S. Coast Guard havde søgt efter ham forgæves. Han havde en overlevelsesdragt paa og efter at have faaet nyt tøj paa og noget varmt at drikke kom han hurtigt til sig selv, og jeg kunne meddele Coast Guarden, at vi havde ham ombord, og de tog ham ombord henne ved lodsen. Næste søndag gik han i kirke og takkede for sin redning og sagde ved samme lejlighed, at nogen maa have faaet skipperen til at ændre kurs før tiden, ellers var han ikke blevet reddet. Baaden ville være drevet længere til havs, og han var sikkert ikke blevet fundet.

Memorandum fra sejltiden

Af pens. Maskinmester TORBEN PEDERSEN, Ølstykke.

Som ung 4'maskinmester, mønstrede jeg, i 1954, på nybygning fra Odense Stålskibsværk, til Rederiet A. P. Møller. Dette var et sakaldt linieskib, som fik navnet SALLY MÆRSK.

Jeg havde som ueksamineret maskinassistent sejlet med et par af rederiets andre skibe, som var af ældre dato, nemlig bygget i år 1924. Motorerne var af typen med trykluftforstøvning, BW motorer af samme type som lå i de gamle ØK skibe: JUTLANDIA og SELANDIA, så det var jo et tuff, at komme ombord i et af datidens, mest moderne skibe. Jeg kan bl.a. nævne, at BW motoren var en af de første med pabyggede turboladere. Disse turboladere gav en del interesse, da vi første gang anløb japansk havn, hvor også hele det nye skib blev præsenteret for alle skibskyndige samt honoratiores. På daværende tid, var der ikke noget med at almønstre efter 3 mdr. man kunne almønstre efter 12 mdr., men så skulle man også selv betale hjemrejsen. Efter 1½ år fik man hjemrejse, det var vel næsten som i sejlskibenes tid.

Linietart, som vi sejlede, gik fra New York, med alle store havne på østkysten af USA, gennem Panama kanalen til Los Angeles, San Francisco og Vancouver, hvorfra vi stak over til Japan. Vi var alle de kendte steder i Østen og endte i Bangkok, derfra gik turen retur af samme vej, tilbage til New York. Denne, for mig, sidste tur blev en del forlænget, idet vi blev udsat for en kollision med en Amerikansk troppetransporter i Yokohamabugten. Vi var næsten fuldt lastet og skulle ind til Yokohama og laste et par småting, inden vi fortsatte over Stillehavet til USA. Der var jo gået 1½ år, så vi var nu i 1956.

Dengang gik vi tre skifte vagter, ikke noget med vagtfrit maskinrum, som man har i dag, og 4'mester gik maskinchefens vagt, dengang kaldet 1'ste mester.

Derfor var jeg på vagt, da vi sejlede ind i Yokohama-bugten, hovedmotoren gik for halv kraft, men pludselig begyndte maskintelegrafen at køre fra den ene side til den anden, så jeg kunne se at man var i tvivl om hvilken vej man skulle. Jeg slog stop på motoren, men den stopper jo ikke sådan lige med det samme. Vi gik jo halv kraft, og det vil sige ca. 10-12 knob, og med den fart vil skruerne trække motoren med rundt.

Telegrafen gik på stop, men umiddelbart efter på fuld bak. Der blev slået bak, men motoren reagerede ikke sådan lige med det samme, uden der måtte prøves endnu engang. Men så kom den også med et brag fra hver cylinder, så jeg troede at alle topstykker endte ud gennem skylighet. Umiddelbart efter lagde skibet sig over på styrbords side, så jeg stod næsten op på siden af hovedmotoren, med et handtag i hver hånd. Jeg var klar over at vi var løbet på grund, men i det samme kom maskinchefen ned af lejderen, og fortæller, at vi var løbet ind i siden på et andet skib. Lige efter kom chefens kone også ned, helt forvirret og vidste ikke hvad hun skulle stille op. Bagefter kunne hun jo nok se det skæve i at fare ned på det værste sted, i en sådan situation. Det kunne man jo more sig lidt over, bagefter.

Det viste sig, at det var en amerikansk troppetransporter, som var på vej hjem til USA, men man formodede, at de lige

SALLY MÆRSK efter havariet. En del af forskibet er skåret af og ligger på kajen i Tamano.

pludselig havde opdaget os, og i befippelsen styrede de bagbord om, i stedet for at styre til styrbord, med det resultat at de lagde bredsiden til os, og vi drønede lige ind i siden på dem. Sammenstødet var så hårdt, at vores bakke ragede ud på den modsatte side af amerikaneren. Bakken blev skåret af lige under dækket, oppe fra var der ikke meget at se, for vort ankerspil stod som det plejede. Men under dækket, var hele stævnen trykket ind til det forreste lastrum. Under normal drift kørte vi med tyk fuelolie, men til havnedrift skiftede vi over til ren dieselolie, hvilket vi opbevarede i forpeaken. Den vagthavende styrmand fortalte senere, at der stod en stråle af dieselolie 20 meter op i vejret gennem pejlerørene. Begge vores ankre lå på dækket af den anden, så idet vi bakkede tilbage, hængte de jo fast i det, der var tilbage af rælingen, med det resultat at vi kunne stå og se ned i deres maskinrum.

Her må jeg indskyde, at det danske sømandsskab viste sin kunnen, for efter ca. 5-6 minutter lå vi på siden af amerikaneren med vor redningsbåd, man kaldte flere gange op til amerikaneren, men der gik en rum tid, inden de reagerede. Langt om længe fik de svar på, at der ikke var nogen der var kommet til skade, ligesom der hos os heller ikke var nogen tilskadekomne. Hvad der gik af amerikaneren er uvist, men mon ikke de fleste havde været i byen og moret sig, aftenen i forvejen.

Amerikaneren måtte sætte sig på den nærmeste grund, da han lækkede en del, medens vi stadig holdt os flydende. Vi listede lige så stille ind til Yokohama, hvorefter vores last blev losset og storet i nogle store pakhuse. Herfra listede vi videre ned til en lille landsby, som hed Tamano. Det var en lille by med et kæmpe værft, og vi fik fornemmelsen af, at alle byens borgere arbejdede på værftet med undtagelse af købmænd, bagere, barberer og værtshusholdere.

Ved søforhøret senere fik amerikaneren 99% af skylden, og vi fik 1%, så der var jo ingen tvivl om hvem skyldneren var.

For at få et lille billede af værftets størrelse, kan jeg fortælle, at der alene ved monteringskajen lå 3-4, 10.000 tonnere, foruden to nybygninger på bedding, som næsten var klar til stabelafløbning.

På værkstederne stod tre til fire store ni cylindrede BW motorer og prøvekørte, foruden, jeg ved ikke hvor mange hjælpemotorer.

Efter ca. 1½ måneds tid var reparationen tilendebragt, vi tog tilbage efter vores last, og fortsatte vores rejse til Canada og USA.

Krigsforsikringen for danske skibe 1914-1918

Af Karsten Hermansen

Indledning

Da Første Verdenskrig brød ud i begyndelsen af august 1914, blev søfarten standset i en periode. Ikke mindst fordi det var en fast regel, at almindelig søforsikring ikke dækkede skader, som skyldtes krig. Men efter kort tid kom en del af de oplagte skibe atter i fart igen i tillid til, at det var muligt at navigere uden om minefelterne. Efter minesprængningen af dampskibene Maryland og Chr. Broberg i Nordsøen den 21. og 22. august 1914 var det imidlertid slut med vovemodet.

I skikkelse af *Dansk Dampskibsrederiforening* opfordrede det danske rederierhverv Regeringen til at oprette en særlig forsikring mod krigsrisiko. Alternativet var et stop for den vigtige kulimport samt den danske landbrugseksport. Der blev nedsat en hurtigtarbejdende kommission, og allerede den 10. september vedtog Rigsdagen loven om »Krigsforsikringen for danske Skibe«. I samarbejde med en række forsikringsselskaber blev der oprettet en gensidig krigsforsikring med tvungen forsikring af kaskoværdien af stort set alle registreringspligtige danske fartøjer. Ladningerne kunne forsikres i en tilsvarende institution.

Krigsforsikringen mindskede ikke behovet for almindelig søassurance. Tværtimod var behovet stigende, idet mange, som hidtil havde forsikret i udlandet, nu fandt det mere betryggende at forsikre i de hjemlige selskaber. Nogle ældre danske forsikringsselskaber, blandt andet *Skandinavia* og *National*, havde ikke tidligere forsikret skibe, men gik nu ind i branchen. I 1915 og 1916 etableredes forsikringsselskaberne *Baltica* og *Codan*, som tilbød alle former for skadesforsikring, herunder også søforsikring. I dag er Baltica og Codan med på første række i dansk søassurance.[1]

Marstalske initiativer

I Marstal blev der naturligvis set med stor alvor på den opstaede krigssituation, og de lokale redere tog straks hånd om sagen. Redere fra Svendborg havde rettet henvendelse til *Søassuranceforeningen »Ærø«*, som derefter afholdt møde på Hotel »Ærø« den 2. september 1914. Både Marstals og Svendborgs redere og søassurancer var repræsenteret ved mødet. Efter en længere diskussion enedes forsamlingen om at vælge repræsentanter, der kunne forhandle med *Dansk Sejlskibsrederi-Forenings* formand, konsul C. P. Lund. Som medlem af regeringens krigsforsikringskommission var han en vigtig person; og han havde tilmed en positiv vurdering af Indenrigsministeriets holdning til en ændret overenskomst for sejlskibsfarten, hvis Svendborg og Marstal Søassurancer måtte ønske det. De valgte mænd var L. J. Bager, junior, og J. C. Carlsen, som begge var fra Marstal. Fra Svendborg blev H. A. Hansen og C. Minor Rasmussen valgt.

Da Krigsforsikringen for danske Skibe blev vedtaget, stod det helt klart, at der var behov for lempelser af de vedtagne regler. Særlig problematisk var det at overholde de af Forsikringsinstituttet fastlagte ruter for sejladsen. Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings lokalkreds var enige om det umulige i at holde sig indenfor disse ruter.

Anstrengelserne bar frugt, og resultatet blev en justering af ruterne i Nordsøen. Sejlads i Den engelske Kanal (sønden for 54° 40') var dog udelukket fra forsikring.

Via kredsstyrelserne blev de nærmere betingelser for betaling af arspræmie præciseret af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i september 1914. Senere på måneden fik kredsstyrelsen for Ærø lov at indbetale krigsforsikringspræmierne til Søassuranceforeningen »Ærø«. Det forenklede hverdagen, men der var stadig problemer:

Det var dyrt at betale arspræmie, og mange selvejere foretrak derfor den månedlige betaling. Krigsforsikringens arbejdsgang var imidlertid så langsommelig, at mange skibe var nødt til at sejle, inden forsikringsanmeldelsen var anerkendt. Ja, der var sågar tilfælde, hvor rejser var endt, før der forelå svar fra Krigsforsikringen. Man kunne så indvende, at selvejerne ikke havde pligt til at forsikre skibene; men de fleste ville alligevel helst forsikre deres skibe, eftersom fartøjerne repræsenterede en anselig kapital, som ofte var tilvejebragt ved slægt og venners hjælp i form af pant i skibene.

Søassuranceforeningen »Ærø«s løsningsforslag var ganske enkelt at lade forsikringen gælde fra anmeldelsesdatoen på »Ærø«s kontor.

Krigsforsikringen var allerede bekendt med problematikken fra *Svendborg Søassurance*, som modtog præmiebetaling og fremsendte de indsamlede præmier én gang i måneden. Samme ordning fik »Ærø«.

Krigsårene

Der viste sig med tiden behov for justeringer af ordningerne. Krigstilstanden gjorde, at skibenes værdi voksede meget hurtigt. Taksationsværdi var derfor ikke i overensstemmelse med den faktiske værdi, skibene repræsenterede, og krigsforsikringen blev fastsat netop på baggrund af skibenes kaskotakst.

I 1916 var de forsikrede skibes værdi steget så meget i forhold til taksationsværdien, at »Ærø« ønskede at krigsforsikre for et beløb på op til 40 % mere end den ordinære kaskotakst, men uden at kaskotaksten blev forhøjet. I Svendborg Søassurance var alle skibenes forsikringssum øget med 40%, men på grund af den uensartede fart, som de marstalske skibe sejlede i, kunne en tilsvarende generel ordning ikke lade sig gøre her.

103 af »Ærø«s 226 forsikrede skibe var i 1916 på under 80 bruttotons. Disse skibe var i fart på Lübeck, Wismar, Østnorge, Vestsverige og Danmark. Ejerne af disse skibe ønskede ikke at få forsikringssummen forhøjet, idet de end ikke benyttede sig af den allerede eksisterende mulighed for en 15 procents forhøjelse. Søassurancen ønskede derfor ikke en generel forhøjelse, men en frivillig. Det havde også sammenhæng med, at de mindre skibes værdi ikke var steget så markant som de større skibes. Men ordningen la ikke indenfor lovens rammer. Og det vidste savel søassurancens forretningsfører, Emil Holm, som Krigsforsikringen, så ønsket blev aldrig for alvor bragt på bane i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Ved en ekstraordinær generalforsamling den 23. oktober 1916 vedtog Søassuranceforeningens medlemmer et midlertidigt tillæg til foreningens love. Herefter kunne enhver interessent få hævet sit skibs taksationsværdi med 50 procent til forsikring *udenfor* foreningen. Det stod som hidtil enhver frit for at benytte sig af Krigsforsikringens lovfæstede interessetforsikring på maksimalt 15 procent. Knapt to måneder senere var der atter generalforsamling, hvor det vedtoges at hæve præmierne og samtidig hæve alle de indmeldte skibes taksationsværdi med 50 procent. Sagen endte altså fuldstændig som i Svendborg Søassurance. Det tog blot lidt længere tid at nå frem til resultatet.

Forenagterskonnert GLORIA *som ny i Marstal Havn 1902.*

I takt med krigens optrapning og erklæringen af uindskrænket ubådskrig i januar 1917 kunne takstforhøjelsen alligevel ikke holde trit med værdistigningen. I juni 1917 blev der derfor tilføjet endnu et tillæg til foreningens vedtægter, hvorved det blev tilladt at forhøje taksationsværdien af et skib til forsikring uden for foreningen i et omfang, som den pågældende interessent selv fastsatte.[7]

Efter krigens slutning – i februar 1919 – meddelte Krigsforsikringen som svar på forespørgsel, at den ville betale halvdelen af forsikringssummen af de skibe, der var meldt savnet under krigen. Det lettede »Ærø« for en stor økonomisk byrde.[8]

Ikke mindst på grund af den fortsatte minefare i mange farvande blev Krigsforsikringen for danske Skibe ikke ophævet lige med det samme. Søassurancen korresponderede med Krigsforsikringens direktør, Ejnar Dreyer, helt frem til oktober 1923, selv om selve Krigsforsikringen blev afviklet i løbet af efteråret 1919.[9]

En hemmelig sag

Krigen skærpede nationalfølelsen, så selv om den nedenstående beretning i sammenligning med en minesprængning ikke ser ud af så meget, rummede sagen alligevel elementer, som sårede den nationale stolthed og i værste fald kunne skabe uønskede diplomatiske vanskeligheder.

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

»Skonnert «Gloria«.

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

Skibet forlod Halmstad den 17. Septem-

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

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

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

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

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

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

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

Hverken Navn eller Nummer saas paa U-baaden.

– – –

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

Red.« "

GLORIA, som motorskonnert, oplagt i Marstal Havn i begyndelsen af Anden Verdenskrig.

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

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

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

Krigsforsikringen bad meget indtrængende om, at sagen ikke kom i aviserne, da det kunne vanskeliggøre sagen temmelig meget. Uheldigvis var sagen allerede grundigt omtalt i *Ærø Avis*, og det kunne jo ikke trækkes tilbage. Til gengæld var både reder, kaptajn og besætning indforstået med, at der ikke måtte komme noget ud om sagen, bortset fra det nødvendige under søforhøret i Frederikshavn og i West Hartlepool, England. En anden sag var, at Søassurancens Emil Holm naturligvis ikke kunne garantere, at andre aviser ikke huggede *Ærø Avis'* historie. Men dét skete tilsyneladende ikke, og i *Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1916* var episoden med flaget da heller ikke nævnt, så den historie blev ikke længere.[11]

Krigsforsikring efter Første Verdenskrig

Krigsforsikringen blev som nævnt afviklet i efteråret 1919, men kun 20 år senere var der desværre atter brug for krigsforsikring.

Da Anden Verdenskrig brød ud i september 1939 stod staten klar med 45 millioner ud af 82,5 millioner kroner i garantikapital til Krigsforsikringen. Rederierne stillede med 30 millioner, og forsikringsselskaberne leverede resten. Der blev lagt et loft over skibenes maksimumsværdi. Normalt var det 4 millioner kroner, men det kunne under særlige forhold hæves til 6 millioner. Krigsforsikringen var – i modsætning til vareforsikringen – lovpligtig. Loven om Krigsforsikringen indeholdt en bestemmelse om, at forsikringen ophørte, hvis Danmark kom i krig. Så da Danmark blev besat den 9. april 1940, suspenderedes loven, men blev straks efter erstattet af en nyoprettet anden afdeling, hvor staten stod som ubegrænset enegarant.

Krigsforsikringen fortsatte efter Anden Verdenskrigs slutning i 1945. Verdens forskellige urocentre nødvendiggjorde fortsat krigsforsikring. Først med finansloven for 1997 blev det besluttet at indstille Krigsforsikringens aktiviteter, da det kunne give et provenu på 2 milliarder kroner til den danske statskasse. Krigsforsikringen var fra da af ikke længere lovpligtig, men kunne efter ønske tegnes hos de danske søassuranceselskaber – deriblandt også Søassuranceforeningen »Ærø«.[1]

Henvisninger

1) Ole Feldbæk m.fl. (red.): *Dansk søfarts historie Bind 5. Sejl og damp. 1870-1920*, København 1998, s. 113, 123ff; 225
2) Søassuranceforeningen »Ærø«s arkiv therefter, Søass.) 135A37 Skrivelser m.m. vedr DSRF 1906-1916; brev fra DSRF til Søassurancen, dat 26/8-1914 Søass 135A8 Kopibog 1913-1915, s. 811 (30/8-1914).
3) Søass. 135A2 Forhandlingsprotokol 1913-1915, s. 167f, 174; 177f, 182, 210f, 214; 223. Forsikring af skibenes besætninger blev også oprettet. Krigsforsikringen for Sejlskibsbesætninger blev dannet den 17. februar 1915, og blev fra starten bestemt til nedlæggelse samtidig med Krigsforsikringen for danske Skibe: jf. vedtægter for institutionen af 17 februar 1915.
4) Søass. 135A34 DSRF-Forhandlingsprotokol 1905-1931, s. 119f; 132 Søass 135A33-1: brev fra Krigsforsikringen til Søassurancen, dat. 3/10-1914
5) Søass. 135A33-1. Brev fra DSRF til kredsstyrelserne, dat 25/9-1914, Søassurancen til Krigsforsikringen, dat 9/10-1914, Krigsforsikringen til Søassurancen, dat 10/10-1914, C. Minor Rasmussen til Søassurancen, dat. 14/10-1914 Søass. 135A8. Kopibog 1913-1915, s. 862-866.
6) Søass. 135A2. Forhandlingsprotokol 1915-1919, s. 79 (indklæbet brev). Søass 135A32. Kopibog for Krigsforsikringen for danske skibe (januar-september 1916), s. 333ff: brev fra Søassurancen til Krigsforsikringen, dat 20/6-1916. Søass 135A33-1. Afskrift, dat 21/6-1916 I 1917 anmodede Marstals redere Krigsforsikringen om at åbne for tegning af forsikringer for fart på Færøerne og Island fra neutrale og ikke blokerede havne, som for eksempel Setubal og Lissabon; jf. Søass. 135A34. DSRF-Forhandlingsprotokol 1905-1931, s. 132.
7) Søass 135A2 Forhandlingsprotokol 1915-1919, s. 103ff, 115ff; 146f
8) Søass. 135A2 Forhandlingsprotokol 1915-1919, s. 224-228
9) Feldbæk m.fl. (red.), anf. arb., s. 127. Søass. 135A32. Forhandlingsprotokol for Krigsforsikringen 1918-1923
10) *Ærø Avis*, dat 10/10-1916
11) Søass. 135A24 Under GLORIA: brev fra E. Drever, Krigsforsikringen til Søassurancen, dat. 12/10-1916. Søass 135A32 Kopibog for Krigsforsikringen 1916-1917, s. 11; 45, 49; 64; 70, 80, 83, 106. Søass. 135A33-1. Breve fra Krigsforsikringen til Søassurancen, dat 19/9-1916, 2/10-1916; 8/11-1916. Det kom ved søforhøret også engelsk protest over episoden. Se endvidere: *Dansk Sødulykke-Statistik for Aaret 1916*, s. 68f, nr. 219, GLORIA.
12) Karsten Hermansen (red.) *Marstal Søfart 1925-2000*, Marstal 2000, s. 154.

Årets gang

Af Erik B. Kromann

1999 blev igen et godt år for museet. Besøgsmæssigt holdt vi skansen fra 1998 sommeren over trods det herlige sejl- og strandvejr. Imidlertid fik vi et besøgsmæssigt efterårsdyk, forårsaget af passagerbåden Fair Lady's stop på ruten Kiel-Marstal. Færgestoppet er imidlertid ikke den eneste årsag til faldet af tyske besøgende. Turister syd fra svigtede generelt i vort land i 99.

Med flovt vejr er der imidlertid ingen ansvarlig skipper, der reber sejl. Tværtom der må sættes flere sejl til for at holde styrefart og for at klare pynten. Således udvider museet da også aktiviteterne bl.a. via vedtaget restaurering og udbygning af den pr. 1. januar 1999 overtagede ejendom Havnegade 14.

Opbygningen påbegyndtes dog ikke i 99, men et omfattende oprydningsarbejde såvel i have som indendørs har fundet sted.

Der har været kørt en temmelig koncentreret indsats bag murene bl.a. i forbindelse med færdiggørelsen af værket om Marstal Havn. Skribenter, korrekturlæsere, kildesøgere, vor EDB-ekspert og billedfindere har i den forbindelse siddet

Marstalcoasteren Anto *gav Søfartsmuseet en håndsrækning ved at anløbe Marstal for ombordtagning af udstilling, der skulle til Frankrig. Skibet ses her under anduvning af Marstal Havn lastet med pakketræ, hvoraf der ses lidt på dækket.*

på museet eller på hjemmefronten både til kl. 2 og 3 om natten for at blive klar til tiden. Ikke kun de direkte bogberørte har kørt på ekstraomdrejninger, såvel forhyrede som frivillige har generelt haft meget at se til, idet mange daglige opgaver blev overtaget af det øvrige mandskab. Karsten Hermansen har haft den koordinerende rolle som redaktør af værket og har i den anledning været spændt godt for, læs hans indlæg andetsteds i hæftet. Opgaven med bog kombineret med den daglige drift af museet har fået kørt hele holdet godt sammen, et sammenhold, der blev yderligere understreget på slutningen af året, hvor et embedsmandsudvalg rettede en torpedo mod Marstal Navigationsskole og dermed mod vort samfund.

Modelbyggerne Villy Jørgensen, Marstal, Fritz Jørgensen, Svendborg og Flemming Frederiksen, Næstved, der alle bygger for museet på eget værksted har igen i 1999 været med til at gøre Søfartsmuseets navn kendt.

Paketten MJØLNER tilhørende Langelands Museum ved Drejø Bro under pakettogtet.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Naboejendommen Havnegade 14 blev, som nævnt, erhvervet pr. 1/1-1999. Stor oprydning er foretaget. Haven blev ryddet og muren mod Strandstræde og Havnegade nedbrudt. Rør, skillevægge og andet blev revet ned og fjernet.

Stenalderrummet i udstillingsbygning II, Prinsegade 4, blev rigget af, både hvad samling og indretning angår. Rummet blev herefter overhalet generelt, der blev opsat nye montrer og ny gulvbelægning blev lagt. Nok så epokegørende blev der indlagt varme i form af fjernvarme i hele ejendommen. Siden den solide rødstensbygning blev overtaget til museumsbrug i 1934 har der ikke været fyret op, så det er en klar forbedring for såvel genstande som besøgende. Nu satser vi på at få rettet op på den mangelfulde varmeinstallation i bygning I, Prinsegade 2, hvilket er betinget af fondsbidrag i lighed med alle andre ekstraarbejder. Bygning III, Strandstrædebygningen, står næst efter, hvad opvarmning angår.

Kælderen under hjørneejendommen, bygning I, blev gennemgribende istandsat, malet, ordnet og færdigindrettet med reoler sømandsmæssigt forsvarligt under Hans Jensens kyndige hånd.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

Igen i 1999 indkom en mængde gaver til samlinger og arkiv. Taget i spredt udpluk kan nævnes en del grej fra skibsfører Arne Herup, bl.a. et stort skibsrat, to meget flotte Carl Rasmussen-malerier arvet efter maskinmester Frederik Hansen, endnu et Rasmussen-maleri skænket af Lizzi og Ejler Ruges Kunstfond, arvet

et H. A. Hansen-maleri efter skibsfører Herman Albertsen, endnu et H. A. Hansen-stykke fra Birgit Markussen, modtaget skibsmodel af ØK-skib BI STANGA af skibsassistent Henri Holm, Sandby, en skibsmodel af færgen ALB bygget og skænket af Jørn Lærke, desuden model af coasteren JEXTRADER modtaget af skibsreder Gunnar Kristensen, og model af ARTEMIS foræret af Marstal Smaborgerlige Sangforening, en del navnebrædter indkom fra forskellig side, kobberlanterne fra vore frivillige medarbejdere Inge og Villy Jørgensen, en skibskiste fra Jan Bakkely, morseapparater fra Steen Kristoffersen, styrmands- og skibsføreruniform fra Arne Ryager, uniform fra telegrafist Keld Petersen samt liste over de Mærsk-skibe han har gjort tjeneste i fra 1974-1992 med angivelse af alle pladser, der er anløbet gennem årene, skibsklokken fra M/F MARSTAL, skibsportræt af S/S DORTHEA fra Karl Hansen i Kædeby, der har sejlet med damperen og endelig indgik to store modeller i montre fra Middelfart Museum, to marstalskibe, en jagt og en galease, bygget af skibsbygmester Gorm Clausen, Marstal. Der indkom også ikke-museale sager som affugtet fra ejendomsmægler Henning Nielsen og 75 bøger modtaget af Niels Sindal til salg, hvor beløbet gar ubeskåret til museet. Bogen »Kalaallit Nunaat/ Menneskenes land« over en søreise til Grønland er forfattet af Niels selv og kan erhverves på museet. Værktøj til værkstedet fra vore frivillige arkivmedarbejdere Helmer og Lis Pedersen. Mange andre sager er skænket til samlingerne fra nær og fjern.

FORMIDLING

Udgivelser

Museet udgav først pa året bogen »Færgefarten pa Ærø« forfattet af Leif Rosendahl med billedmateriale fra museet. Bogen blev udgivet i forbindelse med den ny færgestruktur pa øen, hvor de gamle færgerederier gled ud og afløstes af det æröske færgetrafikselskab DÆF. Bogen tager sit udgangspunkt i de tidligste kendte færgebade og går helt up to date kysten rundt. En farveplakat fra færgen Marstal-Bagenkop-Kiel fra 1930'erne blev reproduceret i anledningen. Salget er gaet godt. Savel bog som plakat lagerføres endnu. Hæftet »Pund til pund« og bogen »En by ændrer ansigt« blev begge genoptrykt, da der har været stor efterspørgsel pa dem. Museet leverede i 1999 igen forsidebillede med lille artikel om det afbildede skib til rederiforeningen af 1895s blad »Fragtfarten«.

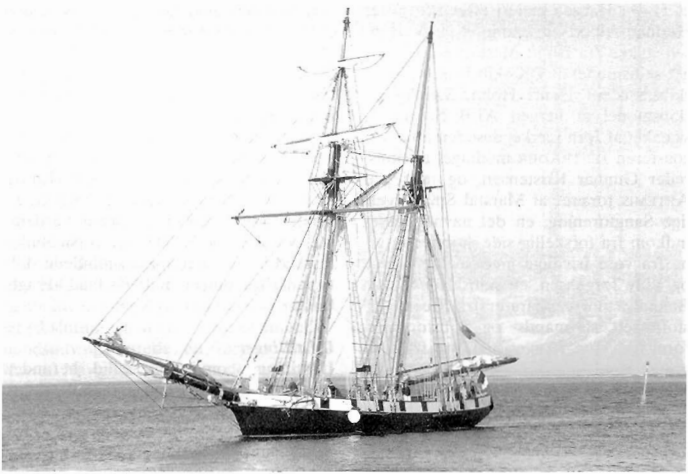
Udstillinger

Udstillinger om sømandsflid herunder Mads Boyes mere end 100 flaskeskibe, adskillige andre flaskeskibe, modeller samt mange andre fingersnilde sager blev opsat i stenalderrummet og samlingerne herfra kom på depot for senere udstilling pa Søbygaard.

Særudstillinger

Karla Krull-maleriudstilling vistes i vinteren frem til maj, hvor en færgeudstilling blev sat op i forbindelse med færgeskiftet og udgivelse af den ny færgebog. Over sommeren havde vi en Johannes Bonavista maleriudstilling, og fra efteråret og året ud var maleriudstillingen »Blomster og Havet« af Elin Reiter pa tapetet.

Vi havde også en væsentlig part med i en udstilling i den lille franske havneby Pornic omhandlende danske sejlskibes fart pa franske tørhavne i tiarene omkring århundredeskiftet 1900. Forsendelse af en sådan udstilling kan være ganske bekostelig. Imidlertid blev den klaret via et par små musikalske »hilsner« til besætningen pa Marstalcoasteren AXIO tilhørende Marstal Shipping. Medrederen og føreren af skibet, Jan Condrup, var sa venlig at anduve Marstal pa rejse fra Østersøen til fransk havn for at ombordtage udstillingen. Ligeledes tog skibet



La Recouvrance ankommer Marstal under sin Brest-PR-rundrejse.

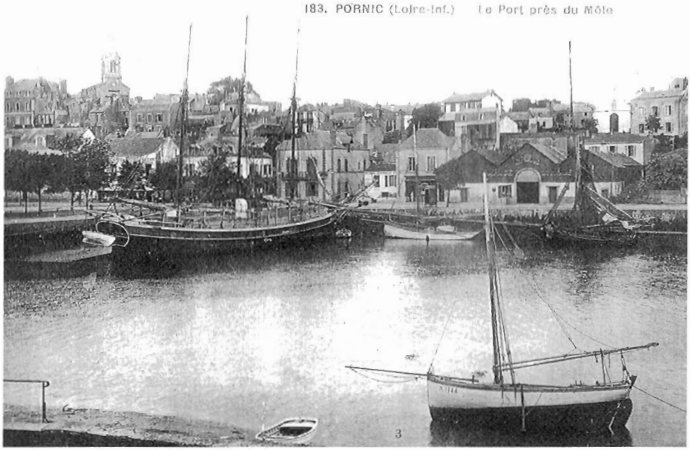
udstillingen med retur til dansk havn efter sommeren. Som et varigt minde står en stor model af Marstalrederiet H. C. Christensens tremastede bramsejlsskonnert Ellen i Pornic. Ellen har anløbet byen med trælaster omkring århundredeskiftet og er en typisk repræsentant for de danske skonnerter, der anløb de franske tørhavne i stort antal på de tider. Modellen er bygget af museets frivillige medarbejder Villy Jørgensen.

Sammen med tyske, et hollandsk og danske museer med maritime afdelinger eller deciderede søfartsmuseer gennemførtes den sejlende udstilling »From road to Sea« med anløb af adskillige havne i de berørte nationer om bord på Carolineren Caroline Samsø. Sejladsen gennemførtes med tilskud fra forskellig side primært EU-midler.

Museet har modtaget 43.300 kr. fra Statens Museumsnævn til 3 ugers sejlads med paketten Mjølner for undersøgelse om paketfart i de sydfynske farvande, Smålandsfarvandet og videre med afslutning i det tidligere paketcenter Nyhavn. Projektet blev gennemført i samarbejde mellem museerne i Rudkøbing, Faaborg og Marstal. Arne Ryager var skipper på rejsen, vi har også trukket på samme herre som rundviser på museet bl.a. i forbindelse med besøg af det tidligere fyrskib Skagens Rev nu tremastskonnert Den Store Bjørn, som Ryager selv har ført fire gange over Atlanten. Vi har haft adskillige rundvisninger for såvel indenøs som udenøs skoler, selskaber og grupper samt rundvisning på museet med folk inden for dansk skibsfart bl.a. fra Danmarks Rederiforening. Landets hovedbogholder Mogens Lykketoft var også inden for murene sammen med Jytte Hilden, der jo som bekendt har haft posten som kulturminister. Mon ikke også den nye kulturminister kigger forbi en dag?

Der har desuden været holdt foredrag

CAROLINE SAMSØ i Marstal med udstillingen »From road to SEA«.



Fra udstillingen i Pornic: Tremastskonnert START af Marstal losser træ.

På museets udflugt mod vest deltog besætningsmedlemmer af alle kategorier samt bestyrelsen. Desværre var der enkelte, der ikke kunne deltage. Her ses den rejsende forsamling linet up i det jyske. Fra venstre: Niels Kjøller, Inge Jørgensen, Karen Nielsen, Vibeke Rosenkjær, Kjeld Jensen, Elisabeth Bager, Niels Chr. Nielsen, Tina Hansen, Henning Terkelsen, Villy Jørgensen, Tage Johansen, Erik Kromann, Tom Christensen, Ole Pii, Mogens Madsen, Jens Lindholm, Christian Albertsen, Jens Christensen, Keld Rasmussen, Karsten Hermansen og Leif Rosendahl.

med lysbilleder i Maritim Center Danmark, Svendborg og i Svendborg Amatørsejlklub. På hotel »Marstal« og museet har der været holdt foredrag i forbindelse med besøg af »Gamle Georg Stage drenge«, desuden har der været holdt foredrag for eleverne på »Ærø Efterskole«.

Personalia

Den frivillige besætning og vore folk, henvist gennem forskellige ordninger, samt den faste stab har gennem det forløbne år løftet mange opgaver med stor entusiasme. Uden denne engagerede indsats kunne vi umuligt holde aktivitetsniveauet. Tina Hansen, som har været på museet et par år, fik vi glædeligvis ansat – foreløbig deltids, men forhåbentlig tillader økonomien snart fuldtidsansættelse, da der så absolut er behov herfor. Fra beskæftigelsesprojektet »Blæksprutten« har vi haft folk fast stationeret på museet på slutningen af året, de er gået med i teamet med stor arbejdsindsats. Hvorimod blæksprutteprojekter med assistance ved lejlighedsvise enkeltprojekter absolut ikke var nogen succes.

Fhv. skibsfører Herman Albertsen og fhv. skibsfører Kaj Zander Christensen, der begge tidligere havde været blandt den frivillige besætning, døde begge i 1999. Ligeledes afgik fhv. lods Hans Bager Dreymann ved døden. Han har bl.a. holdt foredrag om nyfoundlandsfart med skonnerten BONAVISTA og hans beretning kan fortsat høres på bånd i museets Bonavista-lokale.

Økonomi

Igen i 99 nød museet godt af velvillig assistance fra såvel privat side og fra virksomheder som fra Fonde. Til varmeinstal-

lationen i Prinsegade 4 fik vi 10.000 kr. af J. L. Fondet.

Til bogen »Færgefart pa Ærø« indkom 25.000 fra SFDS, 10.000 fra Marstallærgen, 10.000 fra Søbyfærgen og 5.000 fra DÆF. 12.000 kr. fik vi fra Lizzie og Fjler Ruges Kunstfond til erhvervelse af Rasmussen-maleri.

Til Havnegade 14 indkom en lang række bidrag fra privatpersoner, fra anonym side 250.000 kr., Familien Hede Nielsens Fond bidrog med 10.000, I. C. Hempel med 5.000, rederiet Torm med 10.000, rederiet Norden med 7.500, J. Lauritzen Fonden med 75.000, og SFDS med 25.000 kr. Augustinusfonden gav tilsagn om 150.000 kr. og et tilsvarende beløb blev der givet tilsagn om fra anonymt fond.

I øvrigt indkom fra I. O.Christensens fond 39.152 kr., fra Søfartens og Søfarendes Vel 15.000, fra Danmarks Rederiforening 16.000 og fra Rederiforeningen af 1895 modtog museet 3.000 kr.

Andet

Museet har deltaget i forskellige møder bl.a. har Henning Terkelsen været i Flensborg sammen med folk fra andre danske, et hollandsk og tyske museer vedrørende den sejlende udstilling om coasterproblematikken. Undertegnede var sammen med skibskistebygger Morten Hansen til møde i Amsterdam og Enkhuizen med hollandske skonnertfolk bl.a. vedrørende dansk udstilling i Brest ar 2000. I forlængelse heraf har Marstal haft besøg af den franske sejler LA RECOUVRANCE af Brest i forbindelse med præsentationssejlads til hollandske, tyske og engelske havne, hvor Tricoloren sa ogsa blev vist i dansk havn. Henning Terkelsen har herefter overtaget koordineringen af Brestudstillingen, hvortil vi agter os i ar 2000 om bord i Carolineren SAMIK V.

En interessant og gemytlig bestyrelses- og medarbejderudflugt løb af stabelen den 21.10. med i alt 21 personer i bus til Ribe og Esbjerg for besigtigelse af Vikingemuseet og Fiskeri- og Søfartsmuseet. Sidstnævnte sted viste Morten Hahn-Petersen selskabet rundt, ogsa bag murene, og fortalte fyldestgørende om udstillingerne og museumsdriften.

– Tak til alle, der pa en eller anden made har bidraget til et godt ar for Søfartsmuseet i 1999.

Marstal, d. 5. marts 2000

ERIK B. KROMANN

MANGE FORSKELLIGE REPRODUKTIONER

Marstal Småborgerlige Sangforening -Sømandssange CD 120,-/MC 69,- kr.
Herman & Troels Harmonika CD 109,-/MC 69,- kr.

CD-ROM Hvad skete der med søfolkene under krigen? – fa svaret pa denne CD-ROM, hvor krigssejlere fortæller deres historie om livet pa søen. 3 timers lyd illustreret med billeder og video. **Pris 98,-**

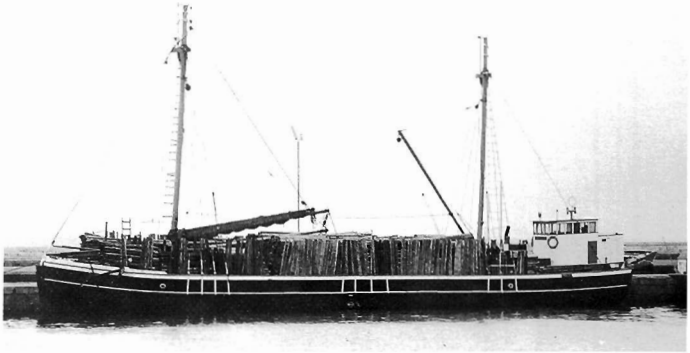
E-mail: info@marstal-maritime-musenm.dk - Hjemmeside: www.marstal-maritime-mnseum.dk

Jule- og nytårshilsen fra Nyborg Søfartsskole:

SEAN CONNERY I HOLLYWOOD
„NÆH" MEGET BEDRE
MARSTAL SØFARTSMUSEUM &
ARNE RYAGER ER MED
HVOR DE MINDST VENTER DET.
DE BEDSTE HILSNER FRA
NYBORG SØFARTSSKOLE

»Udviklingen« fra sejl til motor inden for skonnerter illustreres glimrende på nærværende fotos. Tremastet bramsejlsskonnert ARGO *på 224 brt., bygget af L. J. Bager, jun., Marstal i 1914 til lokalt partrederi ved A. C. Christensen ses her som svensk motorskonnert* IDALIA, *fotograferet 1964 med trælast på sin sidste rejse. Skonnerten blev hugget op ved Sølvesborg året efter. Der var ikke meget tilbage af fordums skønhed. Skonnerten havde mistet springet og var naturligvis godt kølsprængt. Af den tidligere rigning var der kun et par kæppe tilbage. Ude agter ses det karakteristiske svenske styrehus, som blev påbygget efter salg til Råå 1922.* ARGO *blev solgt til Sverige i lighed med så mange andre Marstallere og i det hele taget danske sejlskibe. En del gik til pladser som Skärhamn, Brantevik, Skillinge og Råå.*

På ovenstående foto ses skibet under fulde sejl ligeledes med dækslast. ARGO *var kobberforhudet, idet den var bygget til langfarten, Rio Grandefarten. Skonnerten optræder for øvrigt under navnet* FLYVEFISKEN *i Knud Andersens erindringsbog »Første Rejse«.*



Følgende bøger og hæfter forhandles fra museets kiosk

Udg.	*Titel*	*Forfatter*	*Sider*	*Pris.*
1974	Et skibsforlis v. Marstal	P. S. Nielsen.	28 s.	19,00 kr.
1989	Toppede brosten	K. Hermansen	48 s.	49,00 kr.
1989	Danske firmastskonnerter	F. Holm-Petersen	84 s.	99,00 kr.
1990	Groller og skibe	P. Froholdt.	31 s.	28,00 kr.
1990	Sejlskibskår	– en sømand.	48 s.	69,00 kr.
1990	Den store bybrand	K.K. Henriksen.	15 s.	10,00 kr.
1991	Ærø	Ole Ege.	96 s.	119,00 kr.
1991	Barbados for ordre (Dansk)	F. Holm-Petersen	72 s.	49,00 kr.
1992	Havrebarkerne fra Marstal	F. O. Boye	60 s	75,00 kr.
1992	Skibet	Holm P. & E. B. K.	69 s.	150,00 kr.
1992	Barbados for orders (Tysk)	F. Holm-Petersen	60 s.	49,00 kr.
1992	Fra styrmand til kaptajn	Erik Rasmussen	257 s.	250,00 kr.
1993	Fra borg til herregård	Aage Sækmose	48 s.	69,00 kr.
1993	De fire Dronninger	Niels Christiansen	68 s.	179,00 kr.
1993	Søfolk og skibe fra Thurøbund	F. Holm-Petersen	55 s.	99,00 kr.
1993	Skipper Peter Illums Dagbog	Faaborg By Arkiv	360 s.	99,00 kr.
1993	Marinemaleren Rasmussen	Helle & Benno Blæsil	108 s.	35,00 kr.
1993	Lodser i arbejde ved Marstal	Leif L Rosendahl	72 s.	49,00 kr.
1993	Ommel havn (dengang og nu)	Dion Abrahamsen	32 s.	20,00 kr.
1995	Renæssancens Fartøjer	Ole Mortensøn	285 s.	185,00 kr.
1995	Breve fra en sømand	Museet	40 s.	69,00 kr.
1996	Marstal Navigationsskole	Leif Rosendahl	72 s.	99,00 kr.
1997	Rundt om Selma fra Birkholm	Poul Henrik Harritz	32 s	49,00 kr.
1997	Folk og fartøjer i Sydfyn	Sydfynske museer	100 s.	248,00 kr.
1997	Gamle danske vejrvarsler	Ib Askholm	128 s.	158,00 kr.
1997	Ærøs Sankt Alberts	Jørgen Skaarup	71 s.	98,00 kr.
1997	Træk af Marstal søfart	E. Kroman	12 s.	19,00 kr.
1997	Galeasens kølvand	Bent J. Friis	299 s.	250,00 kr.
1998	Vore gamle kalenderdage	Ruth Gunnarsen	145 s.	168,00 kr.
1998	Flora's forlis	Museet	16 s.	18,00 kr.
1998	Dronningens og øfolkets dragter	Svendborg Museum	76 s.	88,00 kr.
1998	Fra kyst til kyst	Museet	211 s.	250,00 kr.
1998	Museets årbog 1997	Museet	52 s.	30,00 kr.
1998	Ærø rundt efter snapseurter	D. Abrahamsen/K. Krull	47 s.	98,00 kr.
1998	Hugo Matthiessen Marstal og Ærøskøbing	M. Jansen	112 s.	120,00 kr.
1998	Pund til Pund	Inger Randrup		59,00 kr.
1999	Færgefart på Ærø	L. Rosendahl	80 s.	139,00 kr.
1999	Småborgerligt sanghæfte	Sangforeningen	45 s.	30,00 kr.
1999	Årets højtider	Ib Askholm	152 s.	188,00 kr.
1999	Livets varsler	Ib Askholm	192 s.	188,00 kr.
1999	Fra busseronne til matroskrave	Per Bøgh	104 s.	248,00 kr.
1999	Fortidens spor	D. Abrahamsen/K. Krull	99 s.	138,00 kr.
1999	Haverne bag husene i Ærøskøbing	Chr. Tom- Petersen/J Svarer	99 s.	138,00 kr.
2000	Marstal Søfart 1925-2000	Karsten Hermansen m.fl.	420 s.	348,00 kr.